

BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES



Edition Chronologique

PARTIE PERMANENTE

Armée de l'air

CIRCULAIRE N° 1788/DEF/EMAA/3/INS

relative à l'entraînement aérien des pilotes de réserve des sections aériennes du territoire.

Du 9 mai 1980

CIRCULAIRE N° 1788/DEF/EMAA/3/INS relative à l'entraînement aérien des pilotes de réserve des sections aériennes du territoire.

Du 9 mai 1980

Pièce(s) Jointe(s) :

Trois annexes.

Modifié par :

1er modificatif n° 2505/DEF/EMAA/3/INS du 6 juin 1982 (BOC, p. 4223).

2e modificatif n° 1555/DEF/EMAA/3/INS du 3 mai 1984 (BOC, p. 3199).

Texte abrogé :

Circulaire n° 1788/DEF/EMAA/3/INS du 8 mai 1979 (BOC, p. 2092).

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 333.2.1.2.

Référence de publication : BOC, p. 2723.

GÉNÉRALITÉS.

L'entraînement aérien des réservistes affectés aux sections aériennes du territoire (*SAT*) est assuré par les aéro-clubs. Le contrôle de l'instruction et l'entraînement tactique seront effectués au cours de périodes d'exercices, de manœuvres et d'entraînement sur les bases aériennes de rattachement.

L'instruction initiale et l'entretien au sein des aéro-clubs fait l'objet de contacts définissant en particulier les tarifs de l'heure de vol à appliquer en fonction de la catégorie des avions employés.

En accord avec la fédération nationale aéronautique (*FNA*), l'état-major de l'armée de l'air a établi un barème d'indemnisation basé sur le versement d'une somme forfaitaire par heure de vol.

TITRE PREMIER.
ENTRAÎNEMENT EN AÉRO-CLUB.

(Modifié : 2e mod. du 3 mai 1984.)

1.1. CONTRATS D'ENTRAÎNEMENT.

Chaque pilote de réserve affecté à une *SAT* bénéficiera de sept heures de vol à effectuer dans un aéro-club choisi par le commandant de région aérienne.

Le contrat d'entraînement passé, entre la base aérienne de rattachement d'une *SAT*, et l'aéro-club concerné, et dont le modèle est donné en annexe I sera approuvé par le directeur régional du commissariat de l'air conformément aux arrêtés de délégation en vigueur. Une copie signée de ce contrat devra être adressée à l'EMAA/3e bureau-instruction.

1.2. PAIEMENT DU SERVICE RENDU.

En contrepartie du service qu'il s'engage à effectuer au profit de l'armée de l'air, l'aéro-club concerné recevra une somme forfaitaire pour chaque heure de vol accomplie par un pilote de *SAT* dans le cadre de son entraînement aérien en aéro-club et selon le barème défini dans le contrat.

L'aéro-club ayant passé un contrat d'entraînement adressera trimestriellement au général commandant la région aérienne un compte rendu précisant pour chaque réserviste le nombre d'heures de vol effectuées, le type, la puissance de l'avion utilisé.

Après certification de la bonne exécution du service rendu, le commandant de région aérienne adressera les factures correspondantes à l'EMAA/3e bureau — division instruction qui fera procéder au paiement.

1.3. MONTANT DES CONTRATS.

Chaque convention passée avec un aéro-club concernera un maximum de cinq pilotes et de trois navigateurs ⁽¹⁾.

Le nombre d'heures de vol à effectuer par catégorie d'appareil sera déterminé par la région aérienne.

Le montant maximum de chacun des contrats sera évalué compte tenu des sommes nécessaires à l'exécution de sept heures de vol par pilote sur avion de 145 à 174 CV.

1.4. RÔLE DU BUREAU MILITAIRE DU SERVICE DE LA FORMATION AÉRONAUTIQUE ET DU CONTRÔLE TECHNIQUE (SFAT) ET DES OFFICIERS DU SERVICE DE LA FORMATION AÉRONAUTIQUE (SFA) DES RÉGIONS AÉRIENNES.

Le bureau militaire du *SFAT*, un des éléments de la *PA* 00.980, auprès du ministre des transports, est chargé plus spécialement des questions de formation aéronautique communes à l'aviation civile et militaire ; à ce titre, il contrôle les organismes d'action et de liaison permanente au sein des aéro-clubs et il est chargé :

- de contrôler les conditions d'exécution de la partie de l'entraînement aérien effectué en aéro-club par les réservistes ;
- de s'assurer du degré d'entraînement des pilotes *SAT*

A cet effet, il est recommandé de faire effectuer par l'officier *SFA* un vol de contrôle annuel.

Cette action est exercée par les officiers du bureau militaire titulaires de la qualification d'instructeur de pilote privé avion.

TITRE 2. ***ENTRAÎNEMENT SUR LES BASES AÉRIENNES.***

2.1. ENTRAÎNEMENT OPÉRATIONNEL. EXERCICES. MANŒUVRES. PÉRIODES D'INSTRUCTION.

L'entraînement des réservistes d'effectuera sous la responsabilité et suivant les directives des commandants de régions aériennes.

Chaque réserviste bénéficiera de huit heures de vol.

2.2. CONTRÔLE DE L'INSTRUCTION.

L'entraînement opérationnel de chaque navigant sera contrôlé au cours des exercices, manœuvres et périodes d'instruction par un officier pilote d'active désigné nominativement par le commandant de la région aérienne et titulaire si possible de la qualification d'instructeur de pilote privé d'avion.

La mission de contrôle, d'une durée minimum d'une heure de vol, portera sur les exercices prévus par la progression d'entraînement, objet de l'annexe 3 des conventions et comprendra obligatoirement une navigation à 500', la recherche de points caractéristiques, l'observation sur zone, les comptes rendus en vol par radio et au sol, en présence de l'officier renseignement. Un atterrissage de précaution sera effectué sur terrain étranger au retour de la manœuvre.

L'officier contrôleur sera le chef de la mission et prendra place à bord comme passager. Le pilote et l'observateur contrôlés devront se conformer strictement aux ordres de vol et effectuer la mission avec un souci constant de la sécurité des vols.

Les pilotes nouvellement affectés et non confirmés devront être contrôlés avant toute participation à des manœuvres ou exercices.

Dans le cas des vols exécutés au cours des périodes d'instruction durant les exercices, manœuvres et lors des épreuves de contrôle, les responsabilités sont précisées dans le contrat de location liant la FNA et l'armée de l'air en son article III (annexe II).

TITRE 3. COMPTES RENDUS.

Annuellement, les commandants de régions aériennes établiront un compte rendu sur l'instruction reçue par les réservistes dans les aéro-clubs et sur l'entraînement effectué sur les bases aériennes.

Ce compte rendu qui devra parvenir pour le 31 janvier, sous la référence du présent timbre à l'EMAA/3e bureau, intéressera l'année écoulée et fera connaître notamment :

- grades, noms, prénoms des pilotes et observateurs, dates de naissance, repères de spécialité, affectations mobilisation ;
- les heures de vol effectuées par les intéressés dans l'année civile ;
- les types d'avions pilotés par les intéressés ;
- le montant des dépenses engagées par chapitre budgétaire ;
- les remarques éventuelles relatives à l'organisation des SAT et à l'entraînement des équipages.

Pour le ministre de la défense et par délégation :

Le général de brigade aérienne, sous-chef de l'état-major de l'armée de l'air,

MAHLBERG.

(1) Le nombre de conventions à passer avec le même aéro-club n'étant par ailleurs pas limité.

ANNEXE I.

(Modifiée : 2e mod. du 3 mai 1984.)

Figure 1. MODELE DE CONVENTION A PASSER ENTRE LA REGION AERIENNE ET LES AERO-CLUBS.

MODELE DE CONVENTION A PASSER ENTRE LA REGION AERIENNE ET LES AERO-CLUBS.

CONVENTION.

Entre :

L'autorité signataire de la présente convention agissant au nom et pour le compte de l'Etat, d'une part,

Et :

L'aéro-club agréé par le service de la formation aéronautique sous le numéro du désigné dans la convention par le terme « bénéficiaire », dont le siège est :

(Adresse complète)

et représenté par M. (nom, prénoms), président de l'aéro-club, demeurant (adresse de la société) où il fait élection de domicile pour l'exécution de la présente convention.

d'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Article premier.

Objet de la convention.

Aux termes de la présente convention, l'aéro-club s'oblige à assurer avec ses avions l'entraînement de pilotes et observateurs de réserve de l'armée de l'air.

Il s'engage pour cela à prendre provisoirement à sa charge contre remboursement ultérieur par l'Etat, dans les conditions précisées à l'article 8 ci-dessous, tous les frais résultant de cette instruction.

Article 2.

Désignation et statut des réservistes entraînés.

Les pilotes de réserve de l'armée de l'air que l'aéro-club de s'engage à entraîner sont les suivants :

...
...
...

Les observateurs de réserve de l'armée de l'air qui auront la possibilité de poursuivre un entraînement en équipage avec les pilotes de réserve désignés ci-dessus sont les suivants :

...
...

Ces réservistes doivent être membres de l'aéro-club bénéficiaire, mais aucun droit d'inscription ne sera perçu pour cet entraînement.

Article 3.

Organisation de l'instruction.

L'entraînement aura lieu sous l'autorité technique de l'aéro-club.

Pilotes et observateurs de réserve pourront s'entraîner aux jours et aux heures qui leur conviendront le mieux, étant entendu que les observateurs seront tenus de ne voler qu'avec les pilotes de réserve. Ils devront par entente réciproque faire coïncider leurs séances d'entraînement.

Si un accord entre pilotes et observateurs ne peut être obtenu, le général commandant la région aérienne établira, en liaison avec l'aéro-club, un calendrier d'instruction qui prévoira un certain nombre de séances obligatoires au cours de l'année.

Le nombre des observateurs de réserve ne dépassera jamais celui des pilotes.

Les pilotes et les observateurs à l'entraînement ne seront en aucun cas considérés comme étant en service aérien commandé.

L'entraînement ne donnera lieu à aucune convocation de la part de l'autorité militaire. Il s'effectuera sur le type d'appareil désigné par le général commandant la région aérienne, compte tenu des possibilités du parc de l'aéro-club.

Le programme d'instruction comprendra :

- des atterrissages de précaution;
- des exercices de navigation et de reconnaissance à vue;
- des reconnaissances sur zone.

Le nombre d'heures de vol affecté à l'entraînement en aéro-club est fixé à un maximum de sept heures par an pour chaque pilote.

Les heures de convoyage aller et retour, du terrain où est implanté l'aéro-club à la base aérienne de rattachement, pour une période d'instruction, une manœuvre ou un exercice seront effectuées dans le cadre de l'entraînement en aéro-club et comptabilisées dans le nombre d'heures allouées à cet effet.

Article 4.

Constatation des services et des résultats.

L'aéro-club bénéficiaire adressera trimestriellement au général commandant la région aérienne et à la fédération nationale aéronautique un compte rendu émargé par le ou les réservistes à l'entraînement, qui précisera pour chacun d'eux :
— le nombre d'heures de vol, le nombre de vols et les exercices effectués ;
— le modèle de l'appareil utilisé et la puissance de son moteur.

Article 5.

Responsabilités.

Pour tous les vols effectués dans le cadre de l'entraînement en aéro-club, les réservistes sont couverts :

1° En ce qui concerne les dommages subis par les appareils et les dommages causés aux tiers et à leurs biens, par l'assurance contractée par l'aéro-club incluse dans l'indemnité qui lui est versée ;

2° En ce qui concerne les dommages corporels par l'assurance incluse dans la licence fédérale.

L'armée de l'air et ses réservistes sont par suite dégagés de toute responsabilité.

Cependant, l'assurance contractée par l'armée de l'air pour les périodes d'instruction, manœuvre ou exercice couvre le convoyage retour de l'appareil à son terrain d'attache (aéro-club).

Article 6.

Durée du contrat.

La présente convention valable pour un an prendra effet à compter du et se terminera le

Elle pourra être prorogée par tacite reconduction pour des périodes d'une année.

Au cas où l'une des parties contractantes déciderait de ne pas renouveler la convention à son expiration, elle devrait en informer son cocontractant dans un délai d'un mois avant l'expiration du contrat.

Article 7.

Document régissant le contrat et résiliation.

Le présent contrat est régi par le document 64.729 du 17 juillet 1964, portant codification des textes réglementaires relatifs aux marchés publics, modifié par les décrets n° 66-886 et n° 66-887 du 28 novembre 1966 et n° 67-1025 du 1er novembre 1967.

La présente convention peut être résiliée par le ministre ou son délégué dans les conditions prévues par le C.C.A.G. du 14 décembre 1962 :

— soit aux torts et griefs du contractant en cas de faute grave ou de manquements répétés de sa part dans l'exécution du service (art. 55 du C.C.A.G.) ;

— soit de plein droit sans qu'il y ait faute du contractant (art. 57 du C.C.A.G.).

Article 8.

Montant du contrat et indemnisation du service rendu.

Le montant de la convention est fixé pour 19 à un maximum de . Toutefois, ce montant pourra ne pas être atteint sans que la responsabilité de l'armée de l'air puisse se trouver engagée et sans que le titulaire puisse prétendre à une indemnité.

L'indemnisation du service rendu est représentée par une somme forfaitaire délivrée pour chaque heure de vol effectuée, suivant le barème ci-dessous :

| Catégorie d'appareil. | Somme forfaitaire pour l'heure de vol. |
|---|--|
| Avion de puissance nominale allant de 116 à 144 CV. | 390 F |
| Avion de puissance nominale allant de 145 à 175 CV. | 440 F |
| Avion de puissance nominale allant de 176 à 200 CV. | 480 F |

Nota. — Le montant maximum de la convention sera évalué compte tenu des sommes nécessaires à l'exécution de sept heures de vol par pilote sur avion de 145 à 175 CV.

Article 9.

Modalité de paiement.

Les factures afférentes au paiement, établies en un original et trois copies seront adressées trimestriellement au général commandant la région aérienne en même temps que le compte rendu objet de l'article 4.

Après avoir procédé à la certification de l'exécution du service rendu le commandant de la région aérienne adressera ces factures à l'E.M.A.A./3e bureau qui fera procéder au paiement.

ANNEXE II.
**CONTRAT DE LOCATION ARMÉE DE L'AIR — F.N.A. N° 77-01-006-00-381-75-77 DU 21 JUIN
1977, AVENANT N° 1 DU 27 MARS 1979 ET AVENANT N° 2 DU 22 DÉCEMBRE 1982.**

(Modifiée : 2e mod. du 3 mai 1984.)

Article premier.

Objet de la convention.

La présente convention a pour objet de préciser les modalités selon lesquelles la fédération nationale aéronautique se porte garante, vis-à-vis de l'armée de l'air, de la mise à la disposition de cette dernière par les aéro-clubs, d'avions leur appartenant, pendant une période déterminée de l'année.

Article 2.

Dispositions techniques.

Au cours de l'année 1979, un nombre maximum de 120 avions sera mis à la disposition de l'armée de l'air pour des périodes de 3 à 6 jours consécutifs.

La fédération nationale aéronautique sera informée par l'armée de l'air, quinze jours au minimum avant la date de leur utilisation, du nombre des appareils nécessaires et de la durée de leur emploi. L'identité de ces appareils sera fournie à la fédération aéronautique lors de la prise en compte, par message et avant le premier vol.

Ces appareils seront pris en charge sur la base aérienne de rattachement de l'unité aérienne du territoire par l'armée de l'air qui les restituera sur ce même terrain. Ils seront fournis au départ de l'aéro-club avec le plein d'essence et quitteront la base aérienne dans les mêmes conditions.

Au moment de la prise en charge de l'appareil par l'armée de l'air et au moment de sa restitution à l'aéro-club, un procès-verbal sera dressé contradictoirement par un officier ou à défaut par un sous-officier mécanicien de l'armée de l'air et un représentant de l'aéro-club, qui sera le pilote de l'appareil. Ce procès-verbal précisera :

- le type de l'appareil et la puissance du moteur ;
- les lettres d'immatriculation ;
- le port d'attache ;
- l'état de l'appareil et de ses instruments de bord, constaté suivant les rubriques, de la fiche inventaire en service dans l'armée de l'air.

Le responsable de l'aéro-club (pilote de l'appareil) présentera un certificat de navigabilité (normal ou restreint), du bureau Véritas, en cours de validité. Il en sera fait mention au procès-verbal de prise en charge.

Les procès-verbaux de prise en charge et de restitution seront conservés à l'échelon local. Seul un état récapitulatif des journées de location et des heures de vol effectuées, conforme au modèle en appendice sera adressé à l'état-major de la région aérienne (section réserves) ainsi qu'à la fédération nationale aéronautique (FNA) et à l'E.M.A.A./3/INS.

La maintenance des appareils sera assurée dans les conditions suivantes :

- la mise en œuvre et l'entretien correspondant au 1er échelon de maintenance exécutés dans l'armée de l'air seront assurés par l'unité utilisatrice ;
- l'entretien et les réparations correspondant aux 2e et 4e échelons de maintenance air seront effectués par les organismes civils assurant normalement la maintenance de ces matériels aériens dans les

aéro-clubs.

Article 3. **Responsabilités.**

1° *Dommmages causés aux avions.*

La fédération nationale aéronautique s'oblige à contracter une assurance couvrant le risque *corps* pour l'ensemble des appareils utilisés par l'armée de l'air, à charge de remboursement, par cette dernière du montant des primes versées dans les conditions précisées par l'article 4, paragraphe *b*).

L'armée de l'air, est, de ce fait, dégagée de toute responsabilité en ce qui concerne les dommages accidentels (1) subis par les appareils.

2° *Dommmages causés aux tiers.*

L'État conserve l'entière responsabilité des dommages qui seraient causés aux tiers ou à leurs biens du fait des avions mis à sa disposition.

Article 4. **Dispositions financières.**

L'armée de l'air s'engage à verser :

a). *A la fédération nationale aéronautique :*

1. Une somme forfaitaire, destinée à couvrir les frais incombant aux aéro-clubs et dont le montant est fixé :

- 195 francs par heure de vol sur avion de puissance allant de 116 à 144 CV.
- 207 francs par heure de vol sur avion de puissance allant de 145 à 175 CV.
- 220 francs par heure de vol sur avion de puissance allant de 176 à 200 CV.

2. Une indemnité de privation de jouissance s'élevant à 70 francs (soixante-dix francs) par appareil et par jour d'utilisation. »

b). *A la compagnie d'assurance auprès de laquelle la police a été souscrite :*

1. *En ce qui concerne les risques corps :*

- une prime de 619 francs (six cent dix-neuf francs) par appareil pour une durée de vol inférieure ou égale à 8 heures pour les aéronefs d'une puissance de 116 à 144 CV ;
- une prime complémentaire de 76 francs (soixante-seize francs) par appareil et par heure ou fraction d'une heure de vol supplémentaire effectuée par les aéronefs d'une puissance de 116 à 144 CV ;
- une prime de 788 francs (sept cent quatre-vingt-huit francs) par appareil pour une durée de vol inférieure ou égale à 8 heures pour les aéronefs d'une puissance de 145 à 175 CV ;
- une prime complémentaire 99 francs (quatre vingt-dix-neuf francs) par appareil et par heure ou fraction d'une heure de vol supplémentaire effectuée par les aéronefs

d'une puissance de 145 à 175 CV ;

- une prime de 908 francs (neuf cent-huit francs) par appareil pour une durée de vol égale ou inférieure à 8 heures pour les aéronefs d'une puissance de 176 à 200 CV ;
- une prime complémentaire de 113 francs (cent treize francs) par appareil et par heure ou fraction d'une heure de vol supplémentaire effectuée par les aéronefs d'une puissance de 176 à 200 CV.

Les primes susvisées couvrent le retour de l'appareil à son terrain d'attache même lorsque ce retour a été retardé pour les causes suivantes :

- situation météorologique défavorable ;
- indisponibilité momentanée du pilote ;
- indisponibilité momentanée de l'aéronef.

2. *Pour les privations de jouissance* consécutives à un accident, l'armée de l'air s'engage à verser à la compagnie d'assurances (pour chaque période d'utilisation) :

- une indemnité de base de ... 16,00 F (seize francs) par appareil pour une durée de vol inférieure ou égale à 8 heures ;
- une indemnité de ... 2,00 F (deux francs) par appareil et par heure ou fraction d'heure de vol supplémentaire effectuée.

En contrepartie, les indemnités de privation de jouissance sont à la charge de la compagnie d'assurances pendant la période normale de réparation ainsi que pendant la période s'étendant de la date de l'accident à la date de possibilité effective de mise en réparation ces périodes étant fixées à dire d'expert.

En cas de perte totale de l'appareil, cette indemnité sera versée pendant la période s'étendant de la date de l'accident à la date d'achat d'un appareil de remplacement, sans que cette période puisse excéder 60 (soixante) jours.

Article 5. **Paiement.**

1° Dépenses des aéro-clubs.

Conformément aux dispositions prévues à l'article 2 — avant-dernier alinéa — les factures correspondant aux forfaits prévus à l'article 4, accompagnées d'un état récapitulatif, seront adressées par la fédération nationale à l'E.M.A.A./3e bureau.

Après les avoir revêtues de la mention du service fait, l'EMAA fera procéder au paiement des factures par versement des sommes dues au nom de la fédération nationale aéronautique, CCP n° 3487 — 00 Paris.

2° Dépenses d'assurances.

Les primes d'assurances seront payées directement par le service administratif du commissariat de l'air n° 875 à la compagnie d'assurances, sur le vu de la police.

Cette dernière sera établie pour un minimum de 80 appareils participant aux manœuvres et exercices.

Compte tenu du nombre d'appareils ayant effectivement participé aux manœuvres, un avenant à cette police sera établi en fin d'année pour régularisation du complément.

Les prix s'entendent tous frais et taxes compris, sous déduction des ristournes éventuelles consenties en fin de contrat par la compagnie d'assurances si aucun sinistre n'est déclaré au titre de la police.

Les régularisations seront effectuées, le cas échéant, lors du paiement des échéances annuelles.

Article 6.
Montant de la convention.

Le montant de la convention est fixé à un maximum de 800 000 (huit cent mille francs).

Article 7.
Durée de la convention.

La présente convention, valable pour un an, prendra effet à compter du 1er janvier 1977 et se terminera le 31 décembre 1977.

Elle pourra être prorogée, par tacite reconduction, pour des périodes d'une année sans que sa durée totale puisse excéder 5 ans.

Au cas où l'une des parties contractantes déciderait de ne pas renouveler la convention pour l'année suivante, elle devrait en informer son cocontractant par lettre recommandée pour le 1er novembre au plus tard.

Article 8.
Cautionnement.

Le titulaire est dispensé de constituer un cautionnement.

Article 9.
Avances.

Aucune avance ne sera faite au titre du présent contrat.

Article 10.
Enregistrement et timbre.

Conformément au décret n° 54-1318 du 31 décembre 1954, le contrat n'est pas soumis au droit d'enregistrement. En outre, il est dispensé du droit de timbre en application des dispositions de la circulaire du ministre des finances et des affaires économiques n° 46/M du 27 novembre 1963.

Figure 2. MODELE.

(1) Rayer les mentions inutiles.

(1) Par opposition aux dommages de fonctionnement mécanique non assurés.

ANNEXE III.
PROGRAMME D'ENTRAÎNEMENT DES PILOTES DES S.A.T.

Table 1re phase. Formation en aéro-club des pilotes non confirmés.

| Heures. | Nombre de séances. | Nombre d'atterrissages par séance. | Type de l'exercice. |
|-----------|--------------------|------------------------------------|--|
| 1 heure. | 1 | 3 | Prise en main double commande avec le moniteur de l'aéro-club. |
| 3 heures. | 3 | 5 | Tour de piste solo, atterrissage de précaution <i>PTL — PTU</i> . |
| 1 heure. | 1 | 2 | Évolution à différents régimes et simulation d'atterrissage en campagne. |
| 1 heure. | 1 | 1 | Vol à basse altitude (500') (300' en terrain parfaitement dégagé). |
| 1 heure. | 1 | 1 | Navigation carte 100 000e. |
| 1 heure. | 1 | 3 | Test par les officiers du bureau militaire du <i>SFACT</i> et les officiers <i>SFA</i> des <i>RA</i> . |

Table 2e phase. Entretien perfectionnement en aéro-club des pilotes confirmés.

| Heures. | Nombre de séances. | Nombre d'atterrissages par séance. | Type de l'exercice. |
|-----------|--------------------|------------------------------------|---|
| 2 heures. | 2 | 5 | <i>TDT</i> , atterrissage de précision, atterrissage de précaution. |
| 2 heures. | 2 | 1 | Vol à basse altitude (500' environ) (300' dans secteur bien dégagé). |
| 2 heures. | 2 | 1 | Cheminement, recherche d'objectif, utilisation de photos, carte 100 000e. |
| 1 heure. | 1 | 1 | Observation sur zone. |
| 1 heure. | 1 | 1 | Test annuel par les officiers du bureau militaire du <i>SFACT</i> et par les officiers <i>SFA</i> des <i>RA</i> . |

Nota.

Le contenu et la durée de ce programme pourront éventuellement être modifiés par la région aérienne. Toutefois, il est rappelé que la durée de l'entraînement en aéro-club ne pourra être supérieure à 8 (huit) heures par an et par pilote.