

***BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES***



**Edition Chronologique**

**PARTIE PERMANENTE**

**Armée de l'air**

**INSTRUCTION N° 382130/DGA/DPAG/SPC/2**

relative aux dispositions applicables au personnel navigant professionnel contractuel (PNPC) du ministère de la défense.

*Du 4 juin 1985*

DÉLÉGATION GÉNÉRALE POUR L'ARMEMENT : *Direction des personnels et des affaires générales.*

**INSTRUCTION N° 382130/DGA/DPAG/SPC/2 relative aux dispositions applicables au personnel navigant professionnel contractuel (PNPC) du ministère de la défense.**

*Du 4 juin 1985*

---

*Référence :*

Code de l'aviation civile. Réglementation aéronautique (en extraits dans le présent ouvrage).

*Modifié par :*

Erratum du 9 août 1985 (BOC, p. 5086).

*Texte abrogé :*

Instruction du 23 novembre 1970 (n.i. BO).

*Classement dans l'édition méthodique :* BOEM 103.2.4.1.

*Référence de publication :* BOC, p. 3011.

---

Visée par le contrôle financier le 9 mai 1985 sous le n° 2777.

***Table 1. TABLE DES MATIERES***

<b>Numéro d'ordre.</b>	<b>Analyse sommaire.</b>
0	<b>Préambule.</b>
1	<b>Dispositions générales.</b>
2	<b>Recrutement.</b>
3	<b>Préavis.</b>
4	<b>Mutations.</b>
5	<b>Indemnités de licenciement.</b>
6	<b>Rémunération et avancement.</b>
6.1	Les éléments de rémunération.
6.2	Le traitement personnel (TP).
6.3	Le traitement effectif garanti (TEG).
6.4	Le minimum garanti mensuel de primes de vol (MMGPV).
6.5	Les primes horaires de vol.
6.6	La prime d'ancienneté.
7	<b>Frais de déplacement.</b>
8	<b>Congés annuels. Congés exceptionnels.</b>
8.1	Congés annuels.
8.2	Congés exceptionnels.
9	<b>Congés pour convenances personnelles.</b>
10	<b>Sanctions disciplinaires.</b>
11	<b>Sanctions professionnelles.</b>

12	<b>Régime de retraite.</b>
13	<b>Indemnités en capital versées par la CRPNP.</b>
14	<b>Congés pour maladie.</b>
14.1	Incapacité de travail non imputable au service.
14.2	Incapacité de travail imputable au service.
14.3	Cas des agents non titulaires.
14.4	Inaptitude temporaire à exercer la profession de navigant n'entraînant pas arrêt de travail.
15	<b>Radiation des contrôles pour maladie.</b>
16	<b>Internement, détention, captivité.</b>
17	<b>Durée du travail.</b>
18	<b>Perfectionnement, entraînement aérien.</b>
19	<b>Droit syndical.</b>
20	<b>Brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile</b> (personnels d'essais et de réceptions).
21	<b>Brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile</b> (personnels de conduite des avions planeurs et hélicoptères à l'exception du personnel d'essais et de réceptions).

## 0. PRÉAMBULE.

Le personnel navigant professionnel contractuel (*PNPC*) assure les fonctions de conduite d'aéronefs et d'essais en vol.

L'employeur s'engage à assurer la plus grande sécurité des essais au sol et en vol et notamment à s'assurer de l'existence et du bon fonctionnement des moyens touchant à la sécurité du personnel.

Conformément à l'article L. 423-5 du code de l'aviation civile (*CAC*), aucun membre du personnel navigant professionnel contractuel n'est tenu de remplir des fonctions autres que celles qui ont été spécifiées dans son contrat de travail, sauf en vol, sur ordre du commandant de bord.

Toutefois, lorsque les moyens techniques sont insuffisants l'équipage participe à terre aux opérations de dépannage et de remise en état des aéronefs.

## 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

1.1. La présente instruction fixe les dispositions et le régime de rémunération applicables au personnel navigant professionnel contractuel du ministère de la défense.

1.2. Le personnel navigant professionnel contractuel comprend :

- des pilotes d'essais avions (*PEA*) ;
- des pilotes d'essais hélicoptères (*PEH*) ;
- des pilotes d'essais d'avions légers (*PEAL*) ;
- des pilotes de réception hélicoptères (*PRH*) ;
- des pilotes de réception avions (*PRA*) ;
- des pilotes professionnels (*PP*) ;
- des pilotes moniteurs sur avions légers (*PMAL*) ;

- des ingénieurs navigants d'essais (*INE*) ;
- des expérimentateurs navigants d'essais (*ENE*) ;
- des mécaniciens navigants d'essais (*MNE*) ;
- des mécaniciens navigants de réceptions (*MNR*) ;
- des mécaniciens navigants (*MN*) ;
- des radionavigants d'essais (*RNE*) ;
- des radionavigants de réception (*RNR*) ;
- des radionavigants (*RN*) ;
- des parachutistes d'essais et de réceptions (*PAE*) ;
- des parachutistes professionnels (*PA*) ;
- des photographes navigants professionnels (*FT*) ;
- des cadres navigants professionnels (*CNP*).

1.3. Rémunéré sur la base des conventions collectives des industries métallurgiques mécaniques et connexes de la région parisienne, le personnel navigant professionnel contractuel est soumis aux dispositions applicables aux agents sur contrat du ministère de la défense, dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions du code de l'aviation civile prévues dans la présente instruction.

## 2. RECRUTEMENT.

2.1. Nul ne peut être engagé à ce titre s'il ne remplit les conditions prévues par les articles L. 421-3, L. 421-4, L. 421-6, L. 421-7 du code de l'aviation civile.

Outre les titres et références requis pour l'exercice de l'emploi sollicité et la possession de la nationalité française, les candidats doivent produire un certificat médical qui ne peut être délivré que par un médecin assermenté de l'administration, constatant qu'ils ne sont atteints d'aucune maladie contagieuse, mentale et d'affectation cancéreuse. Par ailleurs, ils doivent être reconnus indemnes de toute affection tuberculeuse par un médecin phthisiologue désigné par l'administration. Les frais des examens médicaux sont à la charge de l'administration.

De plus, les intéressés doivent satisfaire à une enquête de moralité. Si les résultats de cette enquête sont défavorables et si, très exceptionnellement, ils sont déjà en service, ils sont licenciés sans indemnité ni préavis.

2.2. Tout engagement donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat rédigé, conformément aux dispositions de l'article L. 423-1 du code de l'aviation civile.

2.3. Toute modification apportée à l'un des éléments du contrat définis à l'article L. 423-1 du CAC fait l'objet d'une notification écrite.

2.4. L'engagement est prononcé au titre de l'établissement.

Le lieu d'emploi initial, dans la limite des zones d'implantation de l'établissement, pourra à tout moment être modifié par simple décision de l'employeur, notifiée avec un préavis de six mois.

Avant toute mutation, l'employeur devra s'assurer qu'il n'y a pas de volontaire présentant les qualifications et compétences nécessaires pour tenir l'emploi à pourvoir.

Le refus opposé par l'intéressé à une telle décision de mutation sera considéré comme une rupture de contrat de son fait, exclusive de tout préavis et indemnité de licenciement.

Dans toute la mesure du possible, notamment pour le *PNPC* ayant des enfants d'âge scolaire les mutations ainsi prononcées prendront effet du 1er septembre.

En cas de rupture de contrat du fait de l'employeur, le rapatriement du navigant au lieu d'origine du contrat s'effectuera aux frais de l'employeur.

Les dispositions ci-dessus du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux contrats souscrits avant le 1er janvier 1969. Le *PNPC* titulaire de tels contrats reste attaché à l'établissement stipulé au contrat d'embauchage, le refus de mutation entraînant la rupture du contrat du fait de l'employeur.

2.5. L'engagement définitif d'un *PNPC* prononcé par le directeur d'établissement est précédé par un stage probatoire de six mois. Pendant la période de stage chacune des parties peut reprendre sa liberté, sans indemnité ni préavis.

Dans le cas où l'engagement d'un *PNPC* issu du personnel de l'établissement ne serait pas confirmé à l'issue du stage probatoire de six mois, l'intéressé, sauf cas de faute grave serait replacé dans son ancienne position.

### 3. PRÉAVIS.

3.1. En cas de rupture du contrat, la durée du préavis réciproque, conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article R. 423-1 du code de l'aviation civile, est fixée à trois mois, sauf en cas de faute grave.

3.2. La résiliation du contrat est signifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

3.3. Sauf en cas d'incapacité physique définitive à exercer la profession de navigant, la non observation du préavis par l'une des parties entraîne le paiement à l'autre partie de la rémunération correspondant au préavis restant à courir.

Cette rémunération est calculée pour la durée du préavis restant à courir sur la base du salaire global mensuel de la dernière année d'activité normale (cf. code de l'aviation civile, art. L. 423-1).

### 4. MUTATIONS.

Les frais découlant des mutations comportant changement de résidence sont remboursés suivant les dispositions du décret n° 66-619 du 10 août 1966 modifié (BOC/SC, p. 732).

### 5. INDEMNITÉS DE LICENCIEMENT.

5.1. Hormis le cas de faute grave, la rupture du contrat de travail, soit du fait de l'employeur, soit pour incapacité physique définitive à exercer la profession de navigant survenant en dehors des cas prévus à l'article 13 *infra* et ne comportant pas de possibilité de reclassement au sol, donnera lieu au versement d'une indemnité de licenciement calculée suivant les dispositions en vigueur dans le département de la défense, étant précisé que les mensualités de retraite de la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (*CRPNP*) auxquelles le navigant peut prétendre, viendront en déduction de l'indemnité mensuelle de licenciement.

5.2. Le fait pour l'employeur de définir une limite d'âge en qualité de navigant qui soit inférieure à la limite d'âge réglementaire des agents sur contrat régis par le décret du 03 octobre 1949 (BO/G, p. 5516 ; BO/M, p. 1549 ; BO/A, p. 2633), est considéré, lors de la cessation du contrat, comme une rupture du fait de

l'employeur entraînant le versement d'une indemnité de licenciement dans les conditions prévues ci-dessus.

## 6. RÉMUNÉRATION ET AVANCEMENT.

(Modifié par : erratum du 09/08/1985.)

### 6.1. La rémunération du *PNPC* comprend :

#### a). *Un salaire minimum mensuel garanti composé :*

- d'un salaire fixe mensuel garanti ;
- d'un minimum mensuel garanti de primes de vol (*MMGPV*).

Le salaire fixe mensuel garanti est *le traitement personnel* mensuel brut (*TP*) correspondant à la durée légale du travail ou pour les pilotes et ingénieurs navigants d'essais le traitement mensuel brut forfaitaire. Décompté sur la base de la durée légale du travail, le salaire fixe mensuel garanti ne peut être inférieur *au traitement effectif garanti (TEG)* attaché au coefficient repère de classement.

Le minimum mensuel garanti de primes de vol (*MMGPV*) est déterminé conformément aux dispositions de l'article R. 423-5 du code de l'aviation civile et des arrêtés pris pour son application notamment l'arrêté du 20 septembre 1954 modifié par l'arrêté du 6 décembre 1960.

A ce salaire minimum garanti viennent s'ajouter :

#### b). *Des primes horaires de vol.*

#### c). *Des primes d'ancienneté* pour les : *ENE, MNE, MNR, MN, RNE, RNR, RN, FT, PMAL.*

### 6.2. **Salaire fixe mensuel garanti, ou traitement personnel (TP).**

6.2.1. Le traitement personnel (*TP*) ne peut être inférieur au traitement effectif garanti (*TEG*) attaché au coefficient repère considéré.

Il varie :

- a). A l'occasion des revalorisations du *TEG* dans la mesure seulement où il doit être porté au niveau du nouveau traitement effectif garanti (*TEG*).
- b). A l'occasion d'augmentations trimestrielles (1er janvier, 1er avril, 1er juillet, 1er octobre) d'un pourcentage égal à la moyenne des majorations générales accordées par décisions gouvernementales dans les entreprises nationales de constructions aéronautiques.
- c). A l'occasion d'augmentation au choix, prenant effet du 1er janvier dans la limite des dotations autorisées.

Les avancements au choix concernant les pilotes et les ingénieurs navigants d'essais sont arrêtés par la direction d'emploi sur proposition du directeur d'établissement.

Les avancements au choix concernant les autres catégories du *PNPC* sont arrêtés par le directeur d'établissement.

6.2.2. Lorsque des mesures affectant les traitements personnels (*TP*) interviennent à une même date elles sont appliquées dans l'ordre suivant :

1. Augmentation générale trimestrielle.

2. Augmentation consécutive au relèvement des traitements effectifs garantis (*TEG*).
3. Augmentation dues à l'avancement au choix.

### **6.3. Traitement effectif garanti (*TEG*).**

Le traitement effectif garanti (*TEG*) ne peut être inférieur aux minima fixés pour chaque catégorie de navigants, par le tableau ci-après, dans lequel les coefficients repères demeurent rattachés aux conventions collectives de la métallurgie de la région parisienne (*CCMRP*) en ce qui concerne les traitements effectifs garantis (*TEG*).

Pour l'application de la présente instruction les expressions « coefficient repère » et « traitement effectif garanti » seront seules employées en place des autres expressions utilisées dans les conventions collectives.

*Figure 1. Traitement effectif garanti.*

Catégories de personnel navigant.	Coefficients repères.	Dénomination abrégée et observations.
Pilotes d'essais (I).	3 AN. 3 AN + 10 p. 100. 3 AN + 20 p. 100. 3 AN + 30 p. 100.	PE 1 <sup>er</sup> échelon. PE 2 <sup>e</sup> échelon. PE 3 <sup>e</sup> échelon. PE 4 <sup>e</sup> échelon.
	3 BN.	PE 5 <sup>e</sup> échelon (CRF accordé, sur décision du directeur d'établissement, aux PE occupant un poste fonctionnel).
	3 CN.	PE 6 <sup>e</sup> échelon (CRF accordé, sur décision de la DTCA, aux PE occupant un très haut poste fonctionnel, sur proposition du directeur d'établissement).
Pilotes d'essais d'avions légers (PEAL) (I).	3 AN. 3 AN + 5 p. 100. 3 AN + 10 p. 100. 3 AN + 15 p. 100. 3 AN + 20 p. 100.	PEAL 1 <sup>er</sup> échelon. PEAL 2 <sup>e</sup> échelon. PEAL 3 <sup>e</sup> échelon. PEAL 4 <sup>e</sup> échelon. PEAL 5 <sup>e</sup> échelon.
	3 BN.	PEAL 6 <sup>e</sup> échelon (CRF accordé, sur décision du directeur d'établissement, aux PEAL occupant un poste fonctionnel).
Pilotes de réceptions (I).	3 AN. 3 AN + 5 p. 100. 3 AN + 10 p. 100. 3 AN + 15 p. 100. 3 AN + 20 p. 100.	PR 1 <sup>er</sup> échelon. PR 2 <sup>e</sup> échelon. PR 3 <sup>e</sup> échelon. PR 4 <sup>e</sup> échelon. PR 5 <sup>e</sup> échelon.
	3 BN.	PR 6 <sup>e</sup> échelon (CRF accordé, sur décision du directeur d'établissement, aux PR occupant un poste fonctionnel).
Pilotes professionnels (I).	2 N avant 3 ans. 2 N après 3 ans. 2 N après 6 ans. 2 N après 9 ans. 2 N après 12 ans. 2 N après 15 ans. 2 N après 18 ans.	PP 1 <sup>er</sup> échelon. PP 2 <sup>e</sup> échelon. PP 3 <sup>e</sup> échelon. PP 4 <sup>e</sup> échelon. PP 5 <sup>e</sup> échelon. PP 6 <sup>e</sup> échelon. PP 7 <sup>e</sup> échelon.
	3 AN. 3 AN + 5 p. 100. 3 AN + 10 p. 100. 3 AN + 15 p. 100.	PP 8 <sup>e</sup> échelon. PP 9 <sup>e</sup> échelon. PP 10 <sup>e</sup> échelon. PP 11 <sup>e</sup> échelon (CRF accordés, sur décision du directeur d'établissement, aux PP occupant un poste fonctionnel).

Figure 2.



Catégories de personnel navigant.	Coefficients repères.	Dénomination abrégée et observations.
Pilotes moniteurs sur avions légers (titulaires, au moins, de la qualification d'instructeurs adjoints de pilotes privés « avion ») (PMAL).	290 310 330 360 380 400	PMAL 1 <sup>er</sup> échelon. PMAL 2 <sup>e</sup> échelon. PMAL 3 <sup>e</sup> échelon. PMAL/Q 1 <sup>er</sup> échelon. PMAL/Q 2 <sup>e</sup> échelon. PMAL/Q 3 <sup>e</sup> échelon.
	420	PMAL/Q 4 <sup>e</sup> échelon (CRF accordé, sur décision du directeur d'établissement, aux PMAL occupant un poste fonctionnel).
Ingénieurs navigants d'essais (I).	2 N.	INE 1 <sup>er</sup> échelon.
	3 AN. 3 AN + 10 p. 100. 3 AN + 20 p. 100. 3 AN + 30 p. 100.	INE 2 <sup>e</sup> échelon. INE 3 <sup>e</sup> échelon. INE 4 <sup>e</sup> échelon. INE 5 <sup>e</sup> échelon. (Le reclassement en position 3 AN intervient au plus tard 5 ans après la date de classement en position 2 N.)
	3 BN.	INE 6 <sup>e</sup> échelon (CRF accordé, sur décision du directeur d'établissement, aux INE occupant un poste fonctionnel).
	3 CN.	INE 7 <sup>e</sup> échelon (CRF accordé, sur décision de la DTCA, aux INE occupant un très haut poste fonctionnel, sur proposition du directeur d'établissement).
Expérimentateurs navigants d'essais (I).	290 310 330 360 380 400	ENE 1 <sup>er</sup> échelon. ENE 2 <sup>e</sup> échelon. ENE 3 <sup>e</sup> échelon. ENE/Q 1 <sup>er</sup> échelon. ENE/Q 2 <sup>e</sup> échelon. ENE/Q 3 <sup>e</sup> échelon.
	420	ENE/Q 4 <sup>e</sup> échelon (CRF accordé, sur décision du directeur d'établissement, aux ENE occupant un poste fonctionnel).
Mécaniciens navigants d'essais (I).	360 380 400	MNE 1 <sup>er</sup> échelon. MNE 2 <sup>e</sup> échelon. MNE 3 <sup>e</sup> échelon.
	420	MNE 4 <sup>e</sup> échelon (CRF accordé, sur décision du directeur d'établissement, aux MNE occupant un poste fonctionnel).
Mécaniciens navigants de réceptions (I).	330 360 380	MNR 1 <sup>er</sup> échelon. MNR 2 <sup>e</sup> échelon. MNR 3 <sup>e</sup> échelon.
Mécaniciens navigants (I).	290 310 330	MN 1 <sup>er</sup> échelon. MN 2 <sup>e</sup> échelon. MN 3 <sup>e</sup> échelon.
Radionavigants d'essais (I).	360 380 400	RNE 1 <sup>er</sup> échelon. RNE 2 <sup>e</sup> échelon. RNE 3 <sup>e</sup> échelon.
	420	RNE 4 <sup>e</sup> échelon (CRF accordé, sur décision du directeur d'établissement, aux RNE occupant un poste fonctionnel).
Radionavigants de réceptions (I).	330 360 380	RNR 1 <sup>er</sup> échelon. RNR 2 <sup>e</sup> échelon. RNR 3 <sup>e</sup> échelon.

Figure 3.

Catégories de personnel navigant.	Coefficients repères.	Dénomination abrégée et observations.
Radionavigants (I).	290 310 330	RN 1 <sup>er</sup> échelon. RN 2 <sup>e</sup> échelon. RN 3 <sup>e</sup> échelon.
Parachutistes d'essais et de réceptions (I).	360 380 400	PA 1 <sup>er</sup> échelon. PA 2 <sup>e</sup> échelon. PA 3 <sup>e</sup> échelon.
	420	PA 4 <sup>e</sup> échelon (CRF accordé, sur décision du directeur d'établissement, aux PARA/ER occupant un poste fonctionnel).
Parachutistes professionnels (I).	290 310 330	PA 1 <sup>er</sup> échelon. PA 2 <sup>e</sup> échelon. PA 3 <sup>e</sup> échelon.
Photographes navigants professionnels (I).	290 310 330	FT 1 <sup>er</sup> échelon. FT 2 <sup>e</sup> échelon. FT 3 <sup>e</sup> échelon.
Cadres navigants professionnels (I) (navigants exerçant des fonctions d'ingénieurs ou de cadre).	2 N avant 3 ans. 2 N après 3 ans. 2 N après 6 ans. 2 N après 9 ans. 2 N après 12 ans. 2 N après 15 ans. 2 N après 18 ans.	CNP 1 <sup>er</sup> échelon. CNP 2 <sup>e</sup> échelon. CNP 3 <sup>e</sup> échelon. CNP 4 <sup>e</sup> échelon. CNP 5 <sup>e</sup> échelon. CNP 6 <sup>e</sup> échelon. CNP 7 <sup>e</sup> échelon.
	3 AN. 3 AN + 5 p. 100. 3 AN + 10 p. 100. 3 AN + 15 p. 100.	CNP 8 <sup>e</sup> échelon. CNP 9 <sup>e</sup> échelon. CNP 10 <sup>e</sup> échelon. CNP 11 <sup>e</sup> échelon (CRF accordés, sur décision du directeur d'établissement, aux CNP occupant un poste fonctionnel).
(I) Titulaires des brevets et qualifications correspondants. CRF : coefficient repère fonctionnel. Q : qualifié.		

#### 6.4. Le minimum mensuel garanti de primes de vol (MMGPV).

6.4.1. Le MMGPV est l'un des éléments du salaire minimum mensuel garanti tel qu'il est défini au paragraphe 6.1.

6.4.2. Conformément aux dispositions citées au paragraphe 6.1 les éléments à prendre en compte pour la détermination du MMGPV sont les suivants :

##### A. Personnel navigant d'essais et de réceptions (PE, PR, INE, ENE, MNE, MNR, RNE, RNR).

###### a). Pilotes.

Le MMGPV est égal au traitement personnel mensuel brut.

Toutefois, ce MMGPV sera abaissé à 50 p. 100 de ce traitement dans le cas d'un pilote n'ayant pas piloté en essais ou en réceptions que des avions à moteurs à pistons d'un poids inférieur à 3 tonnes et d'une puissance inférieure à 700 CV, pendant les douze mois précédant le mois au cours duquel les fonctions ont été interrompues.

###### b). Autres navigants.

Le MMGPV est égal à :

- 50 p. 100 du traitement personnel mensuel brut pour les mécaniciens, radios et expérimentateurs ;
- 60 p. 100 pour les ingénieurs navigants d'essais.

B. *Personnel navigant ne relevant pas des essais réceptions* (pilotes professionnels, pilotes moniteurs sur avions légers, mécaniciens navigants, etc.).

Le *MMGPV* est égal à 50 fois la prime horaire de vol au taux de base de la catégorie considérée (premier pilote, autres navigants).

Dans le cas d'un navigant ne volant que sur monomoteurs affectés à l'entraînement du personnel navigant, ou des élèves des écoles, le *MMGPV* est ramené à 30 fois la prime horaire de vol au taux de base de la catégorie considérée (premier pilote, autres navigants).

C. *Dispositions particulières aux mécaniciens navigants d'essais ou de réceptions.*

Dans l'hypothèse où le calcul du *MMGPV* sur la base des dispositions énumérées au paragraphe B) ci-dessus s'avérerait plus avantageux que celui prévu au paragraphe A) b), la solution la plus avantageuse serait retenue.

## 6.5. Primes horaires de vol.

6.5.1. Les primes horaires de vol susceptibles d'être attribuées au *PNPC* autre que les *PE*, *PR* ou *PP* pour lesquels le *MMGPV* défini au paragraphe 6.4 de la présente instruction constitue un forfait de prime de vol, sont calculées suivant la formule ci-après :

$$P = P_0 \times C_1 \times C_2 \times C_3 \times C_4.$$

Dans laquelle :

a).  $P_0$  représente le taux de base de la prime horaire de vol du premier pilote. Le taux du  $P_0$  est revalorisé par décision de la *DCA* à l'occasion de chaque avenant à la convention collective « ingénieurs et cadres » des industries métallurgiques et connexes de la région parisienne d'un pourcentage égal à celui de la revalorisation des *TEG*.

b).  $C_1$  est un coefficient attaché aux aéronefs prototypes ou assimilés. Le coefficient  $C_1$  s'applique :

- aux premiers exemplaires d'un aéronef construit en vue d'une fabrication en série ou d'une étude ;
- aux aéronefs de présérie ou aux aéronefs de série ayant subi des modifications affectant leurs caractéristiques essentielles de manœuvre ou de vol. Les aéronefs de présérie ou de série modifiés peuvent perdre leur assimilation à des aéronefs prototypes lorsque tous les éléments qui les composent ont été certifiés aptes au vol ou remis au standard série.

La valeur du coefficient  $C_1$  est égale à 4 dans le cas de vol sur prototype ou assimilé, à 1 dans tous les autres cas.

c).  $C_2$  est un coefficient représentatif de la somme des risques particuliers liés aux conditions des vols.

La valeur du coefficient  $C_2$  est égale à 1 dans le cas de vol de liaison, de convoyage, de mise en place, d'entraînement et à 4 dans tous les autres cas y compris les vols effectués dans le cadre des stages conduisant à l'obtention d'une licence ou d'une qualification du personnel navigant des essais et réceptions et ceux effectués par les mécaniciens navigants en vue de l'obtention d'une qualification du

type d'aéronef et ce dans la limite des heures de vol entrant dans le cadre du stage considéré.

d). C 3 est un coefficient lié à la plus ou moins grande fatigue résultant de la mise en œuvre de certains types d'aéronefs.

Les valeurs du coefficient C 3 sont les suivantes :

- vols sur avions de combat à réaction : 2 ;
- vols sur hélicoptères : 1,5 ;
- vols sur autres aéronefs : 1.

Pour l'application du coefficient C 3, les aéronefs seront classés par référence aux listes de classement établies par l'armée de l'air, la marine, et le *CEV* pour le calcul des bonifications pour services aériens des personnels civils, fonctionnaires et ouvriers réglementés.

e). C 4 est un coefficient afférent aux fonctions assumées à bord et dont la valeur est fixée ainsi qu'il suit :

Fonctions à bord.	Valeur du coefficient C 4.
Premier pilote.	1
Deuxième pilote.	0,6
Ingénieurs navigants d'essais.	0,6
Autres navigants.	0,5

6.5.2. Le temps de vol retenu pour le calcul des primes horaires de vol est le temps compris entre le lâcher des freins au décollage et le dégagement de la piste à l'atterrissage majoré de cinq minutes.

Lorsque les essais portent sur l'évolution de l'aéronef au sol il sera, pour tous les essais de cette nature effectués au cours d'une même journée, attribué une prime forfaitaire de vol à la valeur de « Po » affectée des coefficients C 2 et C 4.

6.5.3. Les primes horaires de vol calculées sur les bases retenues pour les premier et deuxième pilotes ne peuvent être payées qu'à des ingénieurs et expérimentateurs navigants d'essais ou à des mécaniciens navigants, titulaires outre leur licence de base, d'une licence de pilote professionnel en état de validité, à l'occasion de vols exécutés en qualité de pilote dans le cadre d'une mission régulièrement confiée.

A l'inverse, des primes horaires de vol calculées sur les bases retenues pour les premier et deuxième pilotes ne peuvent être payées pour les vols effectués en tant que pilote privé au titre de l'entraînement prévu par l'arrêté du 2 janvier 1953. Dans ce cas les primes payées sont obligatoirement celles afférentes à la licence de base de l'intéressé.

6.5.4. Les primes horaires de vol susceptibles d'être payées à un *PNPC* autre que les *PE*, *PR* et *PP* ne peuvent être supérieures à un maximum annuel représentant 500 fois la valeur de Po.

En cas de variation de la valeur de « Po » en cours d'année, le plafond annuel à retenir pour le calcul des primes horaires de vol est égal à la moyenne arithmétique pondérée des plafonds annuels propres à l'année considérée.

6.5.5. Les primes horaires de vol sont payées trimestriellement (déduction faite des *MMGPV* déjà versés au cours du trimestre considéré qui en tout état de cause restent acquis) dans la limite du quart du plafond annuel fixé au paragraphe 6.5.3. ci-dessus.

6.5.6. Une régularisation complémentaire est effectuée, le cas échéant, en fin d'année calendaire. Cette régularisation se traduit par le paiement de la différence résultant de la comparaison entre :

- les *MMGPV* acquis au cours des douze mois augmentés du montant des primes horaires de vol payées en sus des *MMGPV* chaque trimestre, et
- le montant des primes horaires de vol acquis par le navigant au cours de l'année écoulée dans la limite du plafond annuel fixé au paragraphe 6.5.3 ci-dessus.

Toutefois, lorsqu'un navigant atteint son plafond annuel de primes de vol au cours des neuf premiers mois de l'année, les sommes dues au titre de la régularisation annuelle devront lui être payées avant le 31 décembre.

6.5.7. Les dispositions du paragraphe 6.5 ci-dessus sont applicables aux navigants à l'entraînement titulaires de carte de stagiaires, affiliés à la *CRPNP*.

#### 6.5.8. **Primes de saut.**

Les primes de saut susceptibles d'être attribuées aux parachutistes professionnels et aux parachutistes d'essais-réceptions appartenant au *PNPC* sont calculées suivant la formule ci-après :

$$Ps = Po \times S 1 \times S 2 \times S 3 \times S 4.$$

Dans laquelle :

- a).  $Po$  est égal aux taux de base de la prime de vol du premier pilote défini au paragraphe 6.5.1 a) ci-dessus.
- b).  $S 1$  est un coefficient attaché aux parachutes prototypes ou assimilés. Le coefficient  $S 1$  s'applique :
  - aux premiers exemplaires d'un parachute construit en vue d'une fabrication en série ou d'une étude ;
  - aux parachutes de pré-série ou aux parachutes de série ayant subi des modifications leur faisant perdre l'autorisation de sécurité d'emploi (délivrée par le service technique aéronautique). Les parachutes de pré-série ou de série modifiés peuvent perdre leur assimilation aux parachutes prototypes dès qu'ils obtiennent une nouvelle autorisation de sécurité d'emploi.

Le coefficient  $S 1$  est égal à 4 dans le cas de saut avec parachute prototype ou assimilé, à 1 dans tous les autres cas.

- c).  $S 2$  est un coefficient représentatif de la somme des risques particuliers liés aux conditions de saut.

La valeur de  $S 2$  est égale à 1 pour les sauts d'entraînement, de démonstration et d'expérimentation et à 4 pour tous les autres sauts y compris ceux effectués dans le cadre d'un stage conduisant à l'obtention de la qualification de parachutiste d'essais-réceptions.

- d).  $S 3$  est un coefficient lié à la plus ou moins grande fatigue résultant de la mise en œuvre de certaines techniques de saut.

Les valeurs de  $S 3$  sont les suivantes :

- sauts avec ouvertures retardées : 1,5 ;
- sauts avec ouvertures normales ou automatiques : 1.

e). S 4 est un coefficient afférent à la fonction de parachutiste et est égal à 0,5 dans tous les cas.

f). Les dispositions relatives au :

- plafond annuel ;
- paiement trimestriel ;
- régularisations annuelles,

des primes horaires de vol, prévues aux paragraphes 6.5.3 à 6.5.5 ci-dessus, sont applicables aux primes de saut.

g). Les dispositions du présent paragraphe sont applicables aux parachutistes à l'entraînement titulaires de cartes de stagiaires, affiliés à la *CRNP*.

#### **6.6. Primes d'ancienneté.**

A l'exception des *PE*, *PR*, *PP*, *INE* et *CNP*, le *PNPC* bénéficie de primes d'ancienneté, suivant le barème ci-dessous, décomptées à partir du taux effectif garanti, attaché au coefficient repère considéré.

3 p. 100 après 3 ans d'ancienneté.

5 p. 100 après 5 ans d'ancienneté.

6 p. 100 après 6 ans d'ancienneté.

7 p. 100 après 7 ans d'ancienneté.

8 p. 100 après 8 ans d'ancienneté.

9 p. 100 après 9 ans d'ancienneté.

10 p. 100 après 10 ans d'ancienneté.

11 p. 100 après 11 ans d'ancienneté.

12 p. 100 après 12 ans d'ancienneté.

13 p. 100 après 13 ans d'ancienneté.

14 p. 100 après 14 ans d'ancienneté.

15 p. 100 après 15 ans d'ancienneté.

Les primes d'ancienneté varient avec l'horaire de travail et supportent les abondements pour heures supplémentaires.

#### **7. FRAIS DE DÉPLACEMENT.**

En matière de frais de déplacement, le *PNPC* est soumis aux dispositions applicables aux agents de l'Etat (personnel civil), tant pour les déplacements en métropole qu'à l'étranger.

Lui sont applicables à ce titre, pour les déplacements effectués en métropole, les dispositions générales du décret n° 66-619 du 10 août 1966 modifié et notamment son article 2.

## 8. CONGÉS ANNUELS. CONGÉS EXCEPTIONNELS.

### 8.1. Congés annuels.

Les congés annuels des *PNPC* sont décomptés et attribués dans les mêmes conditions que pour les fonctionnaires.

### 8.2. Congés exceptionnels.

Le *PNPC* peut bénéficier d'autorisations exceptionnelles d'absence, dans les conditions et limites fixées par la circulaire 38872 /MA/DPC/CRG du 18 juin 1968 modifiée.

En outre, les vols de nuit terminés au-delà de 21 heures donnent droit à un repos compensateur d'une matinée, à prendre obligatoirement à la suite du vol considéré.

De plus, lorsque du fait de missions, le *PNPC* est tenu éloigné du milieu familial au moins deux samedis et dimanches consécutifs, il bénéficie d'une journée de congé exceptionnel à prendre obligatoirement le lendemain ou surlendemain du jour de retour de mission sans possibilité de cumul avec les dispositions du paragraphe ci-dessus.

Par ailleurs, quand l'exécution immédiate de travaux urgents conduit à supprimer le repos hebdomadaire du dimanche ou d'un jour chômé payé, dans l'établissement, le *PNPC* bénéficie indépendamment du paiement éventuel des heures supplémentaires d'un repos compensateur d'une journée, à prendre dans les dix jours suivants, avec maintien seulement de la rémunération de base.

## 9. CONGÉS POUR CONVENANCES PERSONNELLES.

Des congés pour convenances personnelles peuvent être accordés dans les conditions prévues pour les agents non titulaires de l'Etat.

## 10. SANCTIONS DISCIPLINAIRES.

(Modifié par : erratum du 09/08/1985.)

### 10.1. Sanctions.

10.1.1. Les sanctions susceptibles d'être infligées au *PNPC* sont les suivantes :

- l'avertissement ;
- le blâme avec inscription au dossier ;
- la mise à pied temporaire avec retenue de salaire d'une durée maximum de huit jours ;
- le congédiement sans indemnité de licenciement.

10.1.2. L'avertissement et le blâme sont prononcés par le directeur d'établissement ou son délégué.

10.1.3. La mise à pied et le congédiement sont prononcés par le délégué général pour l'armement ou son délégué sur proposition du directeur d'établissement après avis du conseil d'enquête du *PNPC* prévu au paragraphe 10.2 ci-après.

10.1.4. Pour toute sanction autre que l'avertissement, l'agent en cause doit au préalable être entendu par le directeur d'établissement ou son délégué et avoir communication de l'intégralité de son dossier ainsi que tous rapports, pièces ou témoignages en relation avec la mesure envisagée à son encontre (art. 65 de la loi du 22 avril 1905 BO/M, p. 588.

10.1.5. Dans le cas de faute non professionnelle grave d'un agent, le directeur d'établissement peut immédiatement interdire à ce dernier l'exercice de ses fonctions et suspendre le paiement de son salaire. La situation de l'agent en cause devra alors être réglée dans un délai maximum de un mois.

## 10.2. Conseil d'enquête.

10.2.1. Le conseil d'enquête consultatif propre au *PNPC* est composé ainsi qu'il suit :

a). *Président* : le directeur d'établissement ou son délégué.

b). *Membres représentant l'administration* :

- le sous-directeur technique de l'établissement ou son représentant ;
- le chef du personnel navigant de l'établissement ;
- le chef du personnel de l'établissement.

c). *Membres représentant le PNPC* :

- un pilote ;
- un ingénieur navigant d'essais ;
- un expérimentateur navigant d'essais ;
- un mécanicien navigant.

10.2.2. Les représentants du *PNPC* au conseil d'enquête sont élus pour trois ans au scrutin proportionnel.

10.2.3. Les élections ont lieu par collège :

- 1er collège : pilotes (pilotes d'essais, de réceptions, de servitude).
- 2e collège : ingénieurs navigants d'essais.
- 3e collège : expérimentateurs navigants d'essais.
- 4e collège : mécaniciens navigants (mécaniciens navigants d'essais, mécaniciens navigants de réceptions, mécaniciens navigants).

10.2.4. Les modalités d'élection des représentants du *PNPC* sont fixées par une instruction particulière de la direction des constructions aéronautiques (*DCAé*).

## 11. SANCTIONS PROFESSIONNELLES.

11.1. Dans le cas de retrait de licence pour faute professionnelle, effectué sur proposition du conseil de discipline du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile prévu aux articles R. 425-4, R. 425-6, R. 425-7 du code de l'aviation civile, le navigant concerné sera s'il ne fait pas, par ailleurs, l'objet d'une mesure de licenciement de la part de l'employeur :

- a). Placé en congé sans salaire pendant la durée du retrait temporaire de licence.
- b). Licencié sans indemnité si le retrait de licence est supérieur à trois mois.



11.2. Dans le cas de faute professionnelle grave, l'agent pourra être suspendu dans les conditions fixées par l'article R. 425-19 du code de l'aviation civile.

## 12. RÉGIMES DE RETRAITE.

Tributaires du régime général de la sécurité sociale, le *PNPC* ainsi que les navigants de l'entraînement titulaires d'une carte de stagiaire, sont obligatoirement affiliés à la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, objet du chapitre VI du livre IV du code de l'aviation civile dont la totalité des dispositions s'applique au personnel soumis à la présente instruction.

Ces dispositions ainsi que celle du paragraphe 13 ci-dessous feront l'objet d'une note d'information dont la remise à jour sera assurée par les soins du centre d'essais en vol (*CEV*).

## 13. INDEMNITÉS EN CAPITAL VERSÉES PAR LA CRPNP.

Une indemnité en capital calculée et versées suivant les dispositions du chapitre IV du livre IV du code de l'aviation civile est attribuée :

- en cas de décès d'un navigant résultant d'un accident aérien survenu en service ou d'une maladie imputable au service ;
- en cas d'incapacité définitive à exercer la profession de navigant et résultant soit d'un accident aérien ou d'une maladie imputable au service.

## 14. CONGÉS POUR MALADIE.

14.1. En cas d'incapacité résultant de blessures ou de maladies non imputables au service, et sur présentation d'un certificat médical, l'employeur est tenu d'assurer à l'agent concerné, jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à décision du conseil médical de l'aéronautique civile, ou le cas échéant jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite (cf. *CAC* art. L. 424-1) :

- son salaire minimum mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité et pendant les trois mois suivants ;
- la moitié de ce salaire pendant les trois mois suivant cette première période.

Les prestations en espèces et indemnités versées en vertu de la législation sur la sécurité sociale, à l'exclusion des prestations familiales, viennent en déduction des indemnités dues par l'employeur (cf. *CAC* art. R. 424-1).

14.2. En cas d'incapacité résultant d'un accident du travail ou d'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par le conseil médical de l'aéronautique civile, l'intéressé a droit à percevoir jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant, ou jusqu'à décision du conseil médical de l'aéronautique, ou le cas échéant jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de sa retraite (cf. *CAC* art. L. 424-2) :

- son salaire minimum mensuel garanti pendant les six premiers mois d'incapacité ;
- la moitié de ce salaire pendant les six mois suivant l'incapacité.

Les prestations en espèces et indemnités versées au titre de la législation sur la sécurité sociale, à l'exclusion des prestations familiales, viennent en déduction des indemnités dues par l'employeur (cf. *CAC* art. R. 424-1).

Les frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation normaux sont supportés par l'employeur, là où ils ne sont pas pris en charge par la sécurité sociale (cf. *CAC* art. L. 424-3), suivant la procédure des armées.

14.3. Dans la mesure où les dispositions de même nature du décret n° 80-552 du 15 juillet 1980 (BOC, p. 2657) (A) modifié relatif à la protection sociale des agents non titulaires de l'Etat s'appliqueraient plus

favorables que celles fixées aux alinéas 14.1 et 14.2 ci-dessus, il sera fait application de ces dispositions.

14.4. En cas d'inaptitude temporaire à exercer la profession de navigant prononcée par le *CEMPN*, n'entraînant pas un arrêt de travail l'intéressé après expiration de la période de maintien de la totalité du salaire mensuel garanti, bénéficie de la plus avantageuse des deux solutions ci-dessous :

- perception de la moitié du salaire mensuel garanti ;
- perception du seul traitement personnel et éventuellement de la prime d'ancienneté (cf. décision n° 10417/DTIA/AP du 1er août 1956, n.i. BO).

## 15. RADIATION DES CONTRÔLES POUR MALADIE.

(Cf. art. 22 du décret 49-1378 du 03 octobre 1949 modifié).

A l'expiration des congés de maladie prévus au paragraphe 14 ci-dessus, ceux qui temporairement ne sont pas aptes à reprendre leur service sont placés en congé sans salaire et sont licenciés, lorsqu'ils ont passé trois ans dans cette position.

Conformément aux dispositions de l'article L. 424-7 du code de l'aviation civile, l'employeur prendra toutes dispositions permettant, compte tenu des aptitudes requises, de réserver certains emplois aux membres du personnel navigant professionnel contractuel atteint, avant l'âge fixé pour la retraite, d'une incapacité résultant de leurs services et les rendant inaptes au travail en vol.

## 16. INTERNEMENT, DÉTENTION, CAPTIVITÉ.

(Modifié par : erratum du 09/08/1985.)

16.1. En cas d'internement, détention ou captivité d'un membre de l'équipage, à l'occasion du service et qui ne serait pas manifestement la conséquence d'un délit de droit commun, le contrat de travail est prorogé de plein droit jusqu'à la fin de l'internement, de la détention ou de la captivité.

16.2. Sauf convention contraire, l'employeur est tenu de verser aux ayants droit ou à leur défaut à la personne désignée par l'intéressé, les trois cinquièmes (3/5e) du salaire global mensuel moyen des douze mois précédents (cf. CAC art. L. 423-4).

Conformément aux dispositions de l'arrêté du 2 septembre 1954 modifié par l'arrêté du 6 décembre 1960, les éléments de la rémunération à retenir pour la détermination du salaire global mensuel moyen sont les suivants :

### a). *Catégorie des essais réceptions.*

Un vingt-quatrième (1/24e) des rémunérations totales perçues soit au titre des périodes d'activité, soit pendant les congés au cours des vingt-quatre mois précédant le mois au cours duquel les fonctions ont été interrompues, compte tenu des variations de salaires intervenues au cours des vingt-quatre mois pris en considération à l'exclusion de toutes indemnités constituant un remboursement de frais professionnels.

### b). *Catégorie du transport aérien et du travail aérien.*

Un douzième (1/12e) des rémunérations totales perçues pendant les douze mois précédant le mois au cours duquel les fonctions ont été interrompues, compte tenu des variations de salaires intervenues au cours des douze mois pris en considération à l'exclusion de toutes indemnités constituant un remboursement de frais professionnels.

16.3. S'il apparaîtrait, par la suite, que les causes et circonstances des mesures dont il a été l'objet n'ont pas été motivées par une faute grave de sa part, le solde de son salaire lui est versé sans délai, ainsi que le montant de ses frais éventuels de logement et de subsistance au cours de la période considérée dans la limite des frais de déplacement en vigueur dans le territoire considéré.

Dans le cas contraire, et après avis du conseil de discipline ou jugement suivant le cas, s'il est établi que les circonstances de l'internement, la détention ou la captivité sont dues à une faute grave de l'intéressé, ce dernier n'aura pas droit au versement du solde de son salaire, sans préjudice des sanctions éventuelles, lesquelles pourront comporter le remboursement des sommes perçues (cf. CAC art. R. 423-3).

## 17. DURÉE DU TRAVAIL.

17.1. Les pilotes et ingénieurs navigants d'essais sont rémunérés sur la base d'un horaire forfaitaire fixé par le directeur de l'établissement.

17.2. Les autres catégories du *PNPC* bénéficient des abondements pour heures supplémentaires réglementaires décomptées au-delà de la durée légale du travail.

## 18. PERFECTIONNEMENT, ENTRAÎNEMENT AÉRIEN.

Conformément à l'article R. 423-4 du CAC, dans le but d'améliorer ses connaissances professionnelles le *PNPC* pourra être appelé à suivre au sol les stages d'instruction qui seront jugés nécessaires par l'employeur.

Par ailleurs toutes mesures seront prises par l'employeur pour que les *PNPC* effectuent les heures de vol nécessaires à leur entraînement en vue du travail aérien qui leur est demandé dans le cadre de leur contrat de travail.

## 19. DROIT SYNDICAL.

Les relations entre l'administration militaire et les syndicats des personnels civils du ministère de la défense sont fixées par l'instruction n° 18967 du 18 avril 1983 (BOC, p. 1781, abrogée le 25 novembre 1992 (BOC, 1993, p. 1476).

## 20. BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

(personnels d'essais et de réception).

Les titres de navigants d'essais et de réception, leurs conditions de délivrance et de renouvellement et leurs privilèges ont été définis par l'arrêté du 28 décembre 1978 [n.i. BO ; JO (NC) du 22 février 1979, p. 1699].

## 21. BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

(personnels de conduite des avions, planeurs et hélicoptères à l'exception du personnel d'essais et de réception) (BOC, 1983, p. 3927) auquel il convient de se reporter.

Les titres de navigants de l'aéronautique civile autres que ceux du personnel navigant d'essais et de réception, leurs conditions de délivrance et de renouvellement et leurs privilèges ont été définis par l'arrêté, modifié du 31 juillet 1981 BOC, 1983, p. 3927) auquel il convient de se reporter.

Pour le ministre de la défense et par délégation :

*Le directeur des personnels et des affaires générales de l'armement,*

Raoul ROGER.

---

(A) Abrogé le 17 janvier 1986 (BOC, p. 410).