

CONVENTION COLLECTIVE DU
PERSONNEL NAVIGANT DES
ESSAIS ET RECEPTION

Convention Collective du 21 janvier 1991

(Modifiée par avenants du 6 mai 1998, du 23 février 1999, du 21 décembre 2001, du 25 mai 2004, du 9 juin 2006,
du 1^{er} février 2012 et du 1^{er} mai 2018)

I) DISPOSITIONS GENERALES	2
<u>ARTICLE 1^{ER}</u> CHAMP D'APPLICATION	2
<u>ARTICLE 2.</u> OBLIGATIONS DES EMPLOYEURS.....	2
<u>ARTICLE 3.</u> DUREE DE LA CONVENTION	3
<u>ARTICLE 4.</u> AVANTAGES ACQUIS.....	3
<u>ARTICLE 5.</u> DROIT SYNDICAL – REPRESENTATION DU PERSONNEL NAVIGANT	3
II) CONCLUSION ET MODIFICATION DU CONTRAT DE TRAVAIL.....	5
<u>ARTICLE 6.</u> ENGAGEMENT – CONTRAT DE TRAVAIL.....	5
<u>ARTICLE 7.</u> PERIODE D'ESSAI	5
<u>ARTICLE 8.</u> DEVELOPPEMENT DE CARRIERE	5
III) EXECUTION DU CONTRAT DE TRAVAIL.....	6
<u>ARTICLE 9.</u> DUREE DU TRAVAIL	6
<u>ARTICLE 10.</u> OBLIGATIONS ET ATTRIBUTIONS DU PERSONNEL NAVIGANT.....	6
<u>ARTICLE 11.</u> CONDITIONS DE TRAVAIL.....	6
<u>ARTICLE 12.</u> CONDITIONS DE DEPLACEMENT ET AFFECTATION TEMPORAIRE.....	7
<u>ARTICLE 13.</u> FRAIS DE VISITE MEDICALE	10
<u>ARTICLE 14.</u> PERFECTIONNEMENT ET RENOUELEMENT DES LICENCES	10
IV) CONGES ET SUSPENSION DU CONTRAT DE TRAVAIL.....	11
<u>ARTICLE 15.</u> REPOS ET CONGES PAYES	11
<u>ARTICLE 16.</u> MALADIE – MATERNITE – INAPTITUDE PHYSIQUE TEMPORAIRE	11
<u>ARTICLE 17.</u> DISPARITION – INTERNEMENT – INSTRUCTION MILITAIRE	13
<u>ARTICLE 18.</u> POSITIONS SPECIALES	14
V) REMUNERATION	16
<u>ARTICLE 19.</u> TRAITEMENT FIXE MENSUEL – PRIMES DE VOL	16
<u>ARTICLE 20.</u> SALAIRE MENSUEL MINIMUM GARANTI – SALAIRE GLOBAL MENSUEL MOYEN	19
<u>ARTICLE 21.</u> ASSURANCES – RETRAITE – SECURITE SOCIALE.....	20
VI) RUPTURE DU CONTRAT DE TRAVAIL.....	21
<u>ARTICLE 22.</u> PREAVIS.....	21
<u>ARTICLE 23.</u> INAPTITUDE PHYSIQUE DEFINITIVE PRONONCEE PAR LE CONSEIL MEDICAL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE	21
<u>ARTICLE 24.</u> INDEMNITE DE LICENCIEMENT.....	24
<u>ARTICLE 25.</u> RECLASSEMENT AU SOL DU PERSONNEL NAVIGANT.....	24
<u>ARTICLE 26.</u> RETRAITE	25
<u>ARTICLE 27.</u> DEMISSION – DECES	25
VII) COMMISSION PARITAIRE – ARBITRAGE.....	26
<u>ARTICLE 28.</u> COMMISSION PARITAIRE	26
<u>ARTICLE 29.</u> ARBITRAGE.....	26
VIII) DATE DE PRISE D'EFFET ET PUBLICITE.....	27
<u>ARTICLE 30.</u> ENTREE EN VIGUEUR.....	27
PROTOCOLE RELATIF AUX PRIMES DE VOL EFFECTUES SUR AVIONS.....	31
PROTOCOLE RELATIF AUX PRIMES DE VOL EFFECTUES SUR HELICOPTERES	3

Convention Collective du 21 janvier 1991

(Modifiée par avenants du 6 mai 1998, du 23 février 1999, du 21 décembre 2001, du 25 mai 2004, du 9 juin 2006,
du 1^{er} février 2012 et du 1^{er} mai 2018)

I) DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1^{ER} CHAMP D'APPLICATION

(Modifié par avenants du 21 décembre 2001, du 1^{er} février 2012 et du 1^{er} mai 2018)

La présente Convention, conclue en application des articles **L.2221-1** et suivants du Code de Travail, règle les rapports entre les entreprises adhérentes et le Personnel Navigant Professionnel exerçant des activités d'Essais et de Réceptions des entreprises adhérentes à l'organisation patronale signataire (ci-après désigné par : P.N.E. ou PNE). Elle comporte le présent texte comprenant trente articles, deux protocoles relatifs aux primes de vols effectués sur avion et sur hélicoptère ainsi que l'annexe 1 « Grille des plachers de traitement fixe mensuel ».

Un PNE est un navigant dont le contrat de travail stipule ses activités d'essais en vol ou est inscrit au registre essais en vol de l'aviation civile.

Cette convention peut faire l'objet d'adaptation aux conditions particulières à chaque entreprise, étant entendu que cette adaptation ne peut avoir pour effet de restreindre les dispositions prévues à la présente convention.

En ce qui concerne les accords d'entreprise susceptibles d'être conclus au niveau des entreprises adhérentes, aucune clause spécifique au PNE ne peut être insérée dans ces accords sans concertation préalable avec les syndicats représentatifs de cette catégorie de personnels.

Si un accord d'entreprise apporte des avantages supérieurs à la présente convention, c'est lui qui est applicable. Pour déterminer si les avantages qu'il apporte sont ou non supérieurs, on compare, pour chaque catégorie d'avantages, l'ensemble des dispositions de l'accord avec celles de la présente convention.

Cette convention étant complémentaire de celles appliquées aux autres catégories de personnels de l'industrie aéronautique, les questions qui ne seraient pas réglées par la présente convention, le sont par la Convention Collective Nationale des Ingénieurs et Cadres de la Métallurgie¹.

ARTICLE 2. OBLIGATIONS DES EMPLOYEURS

(Modifié par avenants du 25 mai 2004 et du 1^{er} mai 2018)

Le Manuel d'Opérations est rédigé par l'employeur, notamment pour tout ce qui concerne la composition des équipages, après consultation des représentants des PNE de l'entreprise, ou à défaut, de l'ensemble des PNE de l'entreprise.

Par ailleurs, le principe de l'exécution des vols d'essais et de réceptions par des PNE ne peut faire obstacle à la présence à bord de spécialistes non navigants désignés par l'employeur et ne faisant pas partie de l'équipage. Ils interviennent conformément au Manuel d'opérations d'essais en vol de l'entreprise.

Ces spécialistes ne peuvent intervenir en vol qu'avec l'accord du commandant de bord et du responsable de l'essai présent à bord.

Sauf disposition spécifique du manuel d'opérations, ils ne doivent pas intervenir dans la conduite directe de l'aéronef, la responsabilité de l'essai demeurant celle d'un P.N.E., et ne doivent participer, ni à des vols comprenant des ouvertures de domaines, ni à des vols comportant des risques particuliers.

L'activité aérienne, moyennée sur deux ans, de ces spécialistes ne doit pas dépasser vingt-cinq vols ou vingt-cinq heures de vol par an (l'activité ne doit pas dépasser la première limite atteinte).

Dans le cas d'un programme spécifique d'essai d'un matériel embarqué sur un porteur, dont le domaine de vol est ouvert dans la configuration de l'essai, la limitation ci-dessus peut être doublée en conformité avec les règles établies dans le manuel d'opérations. Si cette limitation globale et non cumulative ne permet pas de satisfaire aux exigences du programme, l'employeur prend les mesures nécessaires pour que cette tâche soit assurée par un navigant professionnel.

En aucun cas le service aérien d'essais ne doit être l'occupation habituelle ou principale de ces spécialistes ; s'il en devenait ainsi, l'employeur devrait prendre les mesures nécessaires pour que ce service soit assuré par un PNE.

¹ appelée par la suite convention UIMM.

L'employeur prend la responsabilité des dispositions liées à l'exécution de ces vols, notamment en ce qui concerne une assurance appropriée.

ARTICLE 3. DUREE DE LA CONVENTION

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

La présente convention est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut, à tout moment, être dénoncée avec préavis de trois mois ou faire l'objet d'une demande de modification, par l'une des parties signataires, suivant les modalités ci-après :

a) Révision

Toute demande de révision, par l'une des parties signataires, obligatoirement accompagnée d'une proposition de rédaction nouvelle concernant le ou les articles soumis à révision, est notifiée par lettre recommandée avec avis de réception à l'autre partie signataire.

La commission prévue à l'article 28, doit alors se réunir dans le délai le plus court, qui ne peut, en principe, excéder quarante-cinq jours.

La commission établit, en cas de décision de modification, un avenant à la convention, conformément aux dispositions légales.

b) Dénonciation

La dénonciation de la convention par l'une des parties signataire doit être obligatoirement notifiée, par lettre recommandée avec avis de réception, à l'autre partie signataire.

Cette lettre recommandée doit obligatoirement être accompagnée d'une proposition de texte de remplacement.

Le Président de la commission visée à l'article 28 réunit celle-ci dans le délai de trente jours, en vue de rechercher un accord.

A partir de cette réunion, la partie n'ayant pas pris l'initiative de la dénonciation, dispose d'un délai de quarante-cinq jours pour produire une première contre-proposition.

Si un accord intervient, la commission établit une nouvelle convention.

Si aucun accord n'est réalisé, la convention dénoncée continue à produire effet pendant une durée d'un an à compter de l'expiration du délai de préavis prévu au 1^{er} alinéa du présent article, ou, s'il y a recours à l'arbitrage, de la date d'établissement du procès-verbal de l'impossibilité définitivement constatée de parvenir à un accord, tel que prévu à l'article 29.

Les procédures de modification et de dénonciation ne peuvent être utilisées simultanément pour le ou les mêmes articles.

ARTICLE 4. AVANTAGES ACQUIS

Les dispositions de la présente convention s'imposent aux rapports nés des contrats individuels, sauf si les clauses de ces contrats sont plus favorables que celles de la convention.

En cas de litige, ceux-ci sont soumis à la commission paritaire prévue à l'article 28.

ARTICLE 5. REPRESENTATION DU PERSONNEL NAVIGANT

(Modifié en dernier lieu par avenants du 9 juin 2006 et du 1^{er} mai 2018)

Les dispositions relatives au droit syndical, mentionnées à l'article 3 de la convention des ingénieurs et cadres de la métallurgie, s'appliquent de plein droit aux PNE régis par la présente convention.

Dans les entreprises ou dans les établissements occupant en permanence au moins 10 membres PNE au moment de la mise en place ou du renouvellement du comité social et économique (CSE), cette catégorie peut constituer un collège spécial au sein du CSE,

Convention Collective du Personnel Navigant des Essais et Réception

Les PNE sont libres de présenter individuellement à leur employeur leurs réclamations et leurs suggestions : ils peuvent éventuellement se faire accompagner d'un membre élu du collège spécial des PNE.

II) CONCLUSION ET MODIFICATION DU CONTRAT DE TRAVAIL

ARTICLE 6. ENGAGEMENT – CONTRAT DE TRAVAIL

(Modifié par avenants du 21 décembre 2001 et du 1^{er} mai 2018)

Le contrat de travail du PNE est normalement à durée indéterminée et se réfère à la présente convention qui y est annexée. Toutefois, des contrats à durée déterminée ou à temps alterné peuvent être conclus en respectant les dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Toute modification d'une disposition figurant dans le contrat de travail fait l'objet d'une notification écrite à l'intéressé. Si celui-ci ne l'accepte pas, ceci est considéré comme une rupture de contrat du fait de l'employeur.

Tous les PNE couverts par cette convention sont cadres.

ARTICLE 7. PERIODE D'ESSAI

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

La période d'essai est conforme à celle définie dans la convention UIMM.

ARTICLE 8. DEVELOPPEMENT DE CARRIERE

En cas de vacance ou de création de poste, l'employeur fait appel en priorité au personnel employé dans l'entreprise et possédant les compétences et aptitudes requises pour le poste. L'employeur peut, à cet effet, demander au navigant de suivre un stage de formation approprié.

III) EXECUTION DU CONTRAT DE TRAVAIL

ARTICLE 9. DUREE DU TRAVAIL

(Modifié par avenants du 21 décembre 2001 et du 1er mai 2018)

Les dispositions légales sur la durée du travail s'appliquent au PNE.

Compte tenu de sa mission particulière et de son autonomie dans la gestion de son temps, le PNE n'est pas assujéti à des horaires de travail précis, hormis pour ce qui concerne les heures de vol, qui relèvent du manuel d'opérations. De ce fait, et sauf dispositions contraires prises par accord d'entreprise ou par contrat de travail individuel, le régime du forfait sans référence horaire lui est applicable, sans aucun lien avec sa position hiérarchique. Ce régime est stipulé dans le contrat de travail ou concrétisé par un avenant individuel au contrat de travail du navigant.

La rémunération des intéressés, telle qu'elle résulte des règles de la présente convention, tient compte des contraintes liées aux périodes de pointe, fréquentes dans les activités d'essais, de réception, et de présentation de matériels.

ARTICLE 10. OBLIGATIONS ET ATTRIBUTIONS DU PERSONNEL NAVIGANT

(Modifié par avenants du 6 mai 1998 et du 1er mai 2018)

Les fonctions de commandant de bord sont assurées par un pilote désigné par l'employeur.

La composition des équipages et la désignation du personnel embarqué sont décidées par l'employeur, en accord avec le commandant de bord.

L'application pratique des deux alinéas ci-dessus se fait en conformité avec les dispositions contenues dans le Manuel d'opérations cité à l'article 2.

Le PNE peut être chargé d'effectuer les présentations publicitaires d'aéronefs ainsi que toutes autres missions, notamment l'instruction des équipages, que l'employeur estimerait nécessaires. Celui-ci peut de même charger le PNE de faire partie de la représentation de son entreprise auprès des services officiels et des utilisateurs, sauf obstacle dirimant présenté à cette occasion par l'intéressé.

ARTICLE 11. CONDITIONS DE TRAVAIL

(Modifié par avenant du 1er mai 2018)

Les conditions d'exécution du travail sont fixées par l'employeur dans le respect des réglementations en vigueur. 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 de sécurité appropriés au sauvetage du personnel ;
- à s'efforcer d'obtenir l'équipement du terrain d'essais en moyens raisonnables de guidage et de percées.

L'employeur s'engage d'autre part :

- à adopter les équipements personnels et de bord existants jugés d'un commun accord les meilleurs, eu égard aux risques encourus ;
- à limiter les domaines et les conditions d'essais en fonction des mesures ainsi prises.

Les équipements et matériels nécessaires (effets de vol, parachutes, équipements spéciaux...) sont fournis par l'employeur et personnellement affectés au navigant. Ces équipements et ce matériel doivent être d'une marque et d'un modèle homologués, et être agréés par le PNE. L'entretien en est assuré, s'il y a lieu, conformément à la réglementation en vigueur.

Toutes réparations ou révisions doivent être effectuées aux frais de l'employeur, à son initiative ou sur demande motivée du PNE.

Les frais de voiture particulière, domicile-lieu de travail sont remboursés par l'employeur, de manière forfaitaire ou non.

ARTICLE 12. CONDITIONS DE DEPLACEMENT ET AFFECTATION TEMPORAIRE

12.1. Définition du déplacement et de l'affectation temporaire :

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

Déplacement :

Le déplacement est la position du PNE qui est mis en place par son employeur sur une base différente de la base d'affectation, sans déplacement de sa famille et sans avenant au contrat de travail.

La durée maximale est de trois mois incluant le voyage aller et retour.

Affectation temporaire :

En cas d'affectation d'un PNE pour une durée supérieure à trois mois sur une base différente de sa base d'affectation, il est déclaré en situation d'affectation temporaire.

Cette situation ne peut excéder 6 mois, sauf accord de l'intéressé.

Cette situation fait l'objet d'un avenant négocié au contrat de travail qui précise, en tant que de besoin, les divers points énumérés à l'article 11 et à l'annexe II de la convention UIMM, et au minimum :

- la nouvelle base d'affectation du navigant ;
- la durée maximale prévue de l'affectation temporaire et sa date d'effet ;
- les conditions de voyage, de logement, d'installation éventuelle de la famille ;
- les indemnités d'expatriation conformes à celles pratiquées pour les personnels de son entreprise ;
- les droits éventuels à congés de détente.

12.2. Règles générales

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

Le PNE peut refuser un déplacement ou une affectation temporaire si un obstacle dirimant d'ordre personnel s'y oppose.

En matière de déplacement et affectation temporaire le PNE suit les règles applicables au personnel cadre de son entreprise, complémentaires des dispositions de l'article 11 et de l'annexe II de la convention UIMM.

Si les conventions applicables aux personnels de l'entreprise à laquelle appartient le PNE prévoient des avantages de rémunération dans certaines conditions de déplacement ou d'affectation temporaire (pays, durée), ces avantages sont appliqués au traitement fixe mensuel tel que défini au § 19.1.

Quand un équipage se déplace pour la même mission, le taux applicable pour le calcul des frais est celui du PNE responsable pour cette mission.

12.3. Conditions applicables aux déplacements et affectations temporaires

(Modifié par avenants du 9 juin 2006 et du 1^{er} mai 2018)

12.3.1. – Conditions applicables aux voyages aériens

Les PNE voyagent dans les mêmes conditions que les autres cadres de leur entreprise.

Toutefois, lorsqu'une activité aérienne est susceptible d'être effectuée dans les 24 heures suivant l'arrivée, ils voyagent en classe affaire, si la durée cumulée de voyage pour arriver à destination dépasse 4 heures.

Toutefois, si la classe affaire n'existe pas, ou présente un inconfort notoire, ou si la mise en place est effectuée de nuit, le voyage s'effectuera dans une classe garantissant la capacité de dormir à l'horizontale.

Les frais de séjour ou de mission exposés par le PNE au cours des déplacements doivent faire l'objet d'une avance suffisante.

12.3.2. – Voyages par voie ferrée et maritime

Les voyages en chemin de fer sont effectués de jour en 1^{ère} classe et de nuit en couchette de 1^{ère} classe ou en wagon-lit (sauf impossibilité).

Les voyages par voie maritime sont effectués dans des conditions de confort analogues.

12.3.3. – Utilisation d'un véhicule particulier

Si le PNE utilise, en accord avec l'employeur, un véhicule particulier pour les besoins du service, les frais occasionnés sont à la charge de l'employeur.

12.3.4. – Maladie ou accident

En cas de maladie ou d'accident, les frais ou indemnité forfaitaire de séjour continuent d'être payés intégralement. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une hospitalisation, les dépenses autres que les frais médicaux et d'hospitalisation et consécutives à la prolongation du séjour, sont remboursées sur justification

En cas de maladie ou d'accident grave du navigant, le conjoint ou le plus proche parent a droit, sur présentation d'une attestation médicale, au remboursement des frais de voyage effectivement engagés.

En cas de maladie ou d'accident grave du conjoint ou d'un enfant à charge, l'intéressé a droit, sur présentation d'une attestation médicale, au remboursement des frais de retour à son lieu de résidence habituelle.

Pendant son arrêt dû à la maladie ou à l'accident, le PNE bénéficie d'un régime d'indemnisation complémentaire, conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente convention.

12.3.5. – Décès

En cas de décès du PNE, les frais de retour du corps au lieu de résidence habituelle sont assurés par l'employeur, déduction faite des versements effectués par la sécurité sociale et les régimes complémentaires d'assurance et de prévoyance. L'employeur supporte également les frais d'un voyage aller-retour au profit du conjoint ou de la personne nominativement désignée par le PNE avant son départ.

En cas de décès du conjoint ou d'un enfant à charge venu accompagner ou rejoindre le navigant sur le lieu de déplacement avec l'accord et aux frais de l'employeur, les frais de retour du corps au lieu de résidence habituelle sont pris en charge par l'employeur, déduction faite des versements effectués par les régimes d'assurance et de prévoyance auxquels l'employeur participe.

12.3.6. – Licenciement

En cas de licenciement, même pour faute grave ou lourde, les frais de retour du PNE au lieu de résidence habituelle sont assurés par l'employeur à la condition que le retour ait lieu dans les semaines qui suivent la rupture du contrat de travail.

12.3.7. – Voyages exceptionnels pour événements familiaux

Les congés exceptionnels prévus par la loi, la convention UIMM ou les accords d'entreprise ouvrent droit à un voyage à la charge de l'employeur.

Ce voyage est effectué à une date déterminée d'un commun accord avec l'employeur et peut être assimilé à un voyage de détente si l'avenant au contrat de travail en comporte.

En cas d'événement familial grave, le voyage s'effectue sans délai.

12.4 - Conditions particulières de déplacement et affectation temporaire à l'étranger

(Modifié par avenants du 9 juin 2006 et du 1^{er} mai 2018)

Les dispositions ci-dessous sont complémentaires de celles prévues au paragraphe 12.3.

Dans des conditions climatiques extrêmes, des dispositions particulières sur les conditions de vie et de travail propres au PNE doivent être prises, particulièrement en matière d'hébergement.

L'employeur ne peut envoyer un PNE en mission dans des zones de trouble ou dans un pays en guerre, et l'y maintenir, qu'avec l'accord de l'intéressé et en précisant les modalités de cette mission, ainsi que la prise en charge par l'employeur des conséquences de la mise en jeu éventuelle des clauses d'exclusion figurant dans les assurances souscrites par le PNE.

Si l'état de trouble ou de guerre apparaît pendant l'exécution d'une mission, l'accord du navigant est nécessaire pour la continuation de la mission.

En outre, ces déplacements sont notifiés aux assureurs auprès de qui sont souscrites les assurances prévues aux paragraphes 21.2 et 21.3 afin que les garanties soient maintenues et si possible majorées en fonction de la situation de la zone de déplacement, dans les limites prévues par la police d'assurance (cf. paragraphe 21.3). En cas de

désistement de ces assureurs lié aux situations particulières ci-dessus, l'employeur se substitue à eux pour maintenir les garanties.

ARTICLE 13. FRAIS DE VISITE MEDICALE

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

Les frais de visite médicale périodique du PNE sont à la charge de l'employeur. Le PNE a droit aux frais de déplacement, aller et retour, de son lieu de travail au centre d'expertise médicale aéronautique adéquat de son choix selon sa spécialité dans une limite géographique raisonnable.

L'employeur veille à ce que le PNE puisse passer cette visite dans les meilleures conditions. La demi-journée précédant la visite est accordée au PNE le cas échéant pour ne pas être mis dans l'obligation de voyager la nuit précédant la visite.

ARTICLE 14. PERFECTIONNEMENT ET RENOUELEMENT DES LICENCES

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

Dans le but d'améliorer et de perfectionner leurs connaissances professionnelles, les PNE peuvent être appelés à suivre les stages d'instructions qui sont jugés nécessaires par les chefs d'entreprises ou les autorités administratives ; ils peuvent également obtenir d'être envoyés, en accord avec l'employeur, à des stages en relation directe avec leur spécialité et leur activité du moment.

En contrepartie, l'employeur est tenu de faire effectuer par ses PNE les heures de vol nécessaires à leur entraînement en vue du travail qui leur est demandé, et au renouvellement de leurs licences et qualifications.

Au cas où le PNE doit voler sur des aéronefs non mis en œuvre par son employeur, et ce, pour le renouvellement des licences et qualifications détenues, l'employeur prend en charge les frais inhérents à cet entraînement.

Les heures de vol effectuées uniquement pour le renouvellement des licences et qualifications et celles faites pour l'entraînement sur des appareils qui ne sont pas sous la responsabilité de l'entreprise ne donnent pas lieu, de ce fait, au paiement de primes de vol.

Les stages de perfectionnement effectués à la demande de l'employeur, non compris les stages initiaux de formation, sont rémunérés au SGMM², tel que défini au paragraphe 20.2.

Toute modification du statut des licences de base doit donner lieu, pour les PNE de l'entreprise, à une mise à jour systématique, nécessaire à l'exercice de leur activité, ou, à défaut, à un stage homologué à la charge de l'employeur.

² Salaire Global Mensuel Moyen

IV) CONGES ET SUSPENSION DU CONTRAT DE TRAVAIL

ARTICLE 15. REPOS ET CONGES PAYES

15.1. Congés annuels

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

La durée du congé annuel est fixée conformément aux dispositions légales. En outre, après un an de présence, le PNE a droit à une semaine supplémentaire.

Les congés exceptionnels pour événements de famille, les congés d'ancienneté prévus par accord d'entreprise, et les congés prévus par la présente convention aux paragraphes 15.2 et 15.3 ci-dessous, s'ajoutent aux congés définis à l'alinéa précédent.

15.2. Fractionnement des congés

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

Le congé ne peut, sans l'accord du PNE, être fractionné en plus de trois périodes. L'une des périodes a une durée de 3 semaines au moins et doit être donnée entre le 1^{er} juin et le 31 octobre, et, pour le chef de famille, pendant les vacances scolaires.

En cas de rappel pour les besoins du service, il est accordé au PNE un congé compensatoire d'une durée nette de deux jours et les frais de voyage occasionnés par ce déplacement lui sont remboursés.

15.3. Repos hebdomadaire

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

L'obligation du repos hebdomadaire et l'observation des fêtes légales ne peuvent souffrir de dérogation, sauf nécessité de service.

Lorsque le PNE a été tenu de travailler un dimanche, un jour férié ou un jour ouvrable chômé dans l'entreprise, il lui est accordé, sur sa demande, dans le plus court délai, un jour de repos en compensation par journée travaillée. Si l'activité s'oppose à cette compensation dans de brefs délais, un droit à congé supplémentaire est ouvert pour les jours n'ayant pas donné lieu à compensation.

15.4. - Les jours d'absence pour maladie, les congés exceptionnels de courte durée accordés sur justifications pour convenances personnelles, les périodes militaires obligatoires, ne donnent pas lieu à réduction de la durée des congés payés.

ARTICLE 16. MALADIE – MATERNITE – INAPTITUDE PHYSIQUE TEMPORAIRE

(Modifié en dernier lieu par avenants du 9 juin 2006 et du 1^{er} mai 2018)

16.1. – Dispositions générales

Les absences relevant de maladie, de maternité ou d'accident, y compris les accidents du travail, et justifiées dès que possible par certificat médical, ne constituent pas une rupture du contrat de travail.

Sont réputés maladie ou accident imputable au service, ceux survenus en liaison directe avec le travail en vol, à terre ou en mer ou à l'occasion de celui-ci, y compris les accidents du trajet au sens de la législation du travail.

Pour l'application des dispositions prévues aux paragraphes 16.2, 16.3 et 16.4, les définitions sont les suivantes :

- Traitement fixe mensuel : défini au paragraphe 19.1 ;
- Salaire Global Mensuel Moyen (SGMM) et Salaire Mensuel Minimum Garanti (SMMG) : définis à l'article 20.

L'ancienneté s'entend du temps passé dans l'entreprise en qualité de PNE à la date du début de maladie ou à celle de l'accident.

Les rémunérations indiquées ci-après sont réduites des prestations versées par la sécurité sociale et par la police d'assurance mentionnée au paragraphe 21.5.

Pendant les périodes d'inaptitude temporaire, le PNE reçoit la rémunération la plus élevée, en comparant les dispositions de la convention UIMM, de la présente convention, ou de l'accord d'entreprise.

Dans le cas où les durées garanties décrites ci-dessous dépasseraient la date de fin d'un contrat CDD, les prestations seront limitées en durée à cette date de fin de contrat.

16.2. – Rémunération en cas de maladie ou accident imputable au service

16.2.1. – Le PNE cesse son activité PNE, avec arrêt de travail (sécurité sociale)

Il reçoit la rémunération suivante :

- a) SGMM pendant le mois en cours et le mois suivant,
- b) au-delà de la période a), 5 mois payés au SMMG,
- c) au-delà de la période b), 6 mois au traitement fixe mensuel.

16.2.2. – Le PNE cesse son activité PNE et son activité au sol en accord avec l'employeur sans arrêt de travail (sécurité sociale)

Il reçoit la rémunération suivante :

- a) SGMM pendant le mois en cours ;
- b) SMMG pendant les 6 mois suivants ;
- c) Au-delà de la période (b), 6 mois payés au traitement fixe mensuel.

16.2.3. – Le PNE cesse son activité PNE et assure une activité au sol (en accord avec l'employeur)

Il reçoit la rémunération suivante :

- a) SGMM pendant le mois en cours et les 3 mois suivants ;
- b) au-delà de la période a), 3 mois payés au SGMM/2 ou au SMMG si celui-ci est supérieur ;
- c) au-delà de la période b), 6 mois au SMMG.

Les périodes définies aux paragraphes 16.2.1, 16.2.2 et 16.2.3 ne se cumulent pas en cas de changement de situation.

16.3. – Rémunération en cas de maladie/maternité ou accident non imputable au service

16.3.1. – Le PNE cesse son activité avec arrêt de travail (sécurité sociale)

Il reçoit la rémunération suivante :

- a) SGMM pendant le mois en cours et le mois suivant ;
- b) au-delà de la période a) :
 - 3 mois payés au SMMG jusqu'à 10 ans d'ancienneté
 - 4 mois payés au SMMG entre 10 et 15 ans d'ancienneté
 - 5 mois payés au SMMG au-delà de 15 ans d'ancienneté.
- c) au-delà de la période b):
 - 4 mois payés au traitement fixe mensuel jusqu'à 10 ans d'ancienneté
 - 5 mois payés au traitement fixe mensuel entre 10 et 15 ans d'ancienneté
 - 6 mois payés au traitement fixe mensuel au-delà de 15 ans d'ancienneté.

16.3.2. – Le PNE cesse son activité PNE et son activité au sol en accord avec l'employeur sans arrêt de travail (sécurité sociale)

Il reçoit la rémunération suivante :

- a) SGMM pendant le mois en cours.
- b) Au-delà de la période a) :
 - 4 mois payés au SMMG jusqu'à 10 ans d'ancienneté

- 5 mois payés au SMMG entre 10 et 15 ans d'ancienneté
 - 6 mois payés au SMMG au-delà de 15 ans d'ancienneté.
- c) Au-delà de la période b)
- 4 mois payés au traitement fixe mensuel jusqu'à 10 ans d'ancienneté
 - 5 mois payés au traitement fixe mensuel entre 10 et 15 ans d'ancienneté
 - 6 mois payés au traitement fixe mensuel au-delà de 15 ans d'ancienneté.

16.3.3. – Le PNE cesse son activité PNE et assure une activité au sol (en accord avec l'employeur)

Il reçoit la rémunération suivante :

- a) SGMM pendant le mois en cours et les 2 mois suivants.
- b) Au-delà de la période a)
- 2 mois payés au SGMM/2 ou au SMMG si celui-ci est supérieur jusqu'à 10 ans d'ancienneté
 - 3 mois payés au SGMM/2 ou au SMMG si celui-ci est supérieur entre 10 et 15 ans d'ancienneté
 - 4 mois payés au SGMM/2 ou au SMMG si celui-ci est supérieur au-delà de 15 ans d'ancienneté.
- c) Au-delà de la période b) :
- 4 mois payés au SMMG jusqu'à 10 ans d'ancienneté
 - 5 mois payés au SMMG entre 10 et 15 ans d'ancienneté
 - 6 mois payés au SMMG au-delà de 15 ans d'ancienneté.

Les périodes définies aux paragraphes 16.3.1, 16.3.2 et 16.3.3 ne se cumulent pas en cas de changement de situation.

16.3.4.- En cas de maternité, les durées de versement du SMMG prévues aux paragraphes 16.3.1b, 16.3.2b et 16.3.3b sont prolongées jusqu'à la fin du congé maternité.

16.4. – A l'expiration des périodes de rémunération prévues aux paragraphes 16.2 et 16.3, ci-dessus et sous réserve des dispositions légales et réglementaires destinées à protéger l'emploi des salariés victimes d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle (loi 81.003 du 07/01/81), l'employeur peut :

- soit conserver le PNE à son service en attente de la décision du Conseil Médical de l'Aéronautique Civile ; le PNE est alors rémunéré comme suit :

- a) aux $\frac{3}{4}$ de son traitement fixe mensuel en cas d'arrêt de travail au sens de la sécurité sociale ;
- b) à son traitement fixe mensuel dès la reprise du travail au sol (en accord avec l'employeur)

- soit constater la cessation pour force majeure du contrat de travail.

Dans ce cas, la notification du constat de la cessation est faite à l'intéressé par lettre recommandée avec avis de réception.

Lorsque l'employeur a pris acte de la cessation du contrat de travail, il doit verser au PNE une indemnité de licenciement calculée conformément à l'article 24, si le PNE ne remplit pas les conditions pour l'ouverture d'un droit à pension à taux plein de la Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile (C.R.P.N.) ou conformément à l'article 26, s'il remplit ces conditions.

Toutefois, en cas de maladie de longue durée, au sens de la sécurité sociale, et reconnue comme telle par le médecin de l'entreprise, le PNE a droit à une prolongation de rémunération pour une durée égale à la moitié de son ancienneté, sans excéder 3 ans. Pendant cette période, le PNE est rémunéré aux $\frac{3}{4}$ de son traitement fixe mensuel.

ARTICLE 17. DISPARITION – INTERNEMENT – REQUISITION PAR L'ETAT ET SERVICE MILITAIRE

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

17.1. – Disparition

En cas de disparition d'un PNE survenue en service, l'employeur verse à ses ayants-droit le SGMM pendant 6 mois et la moitié de ce salaire pendant les mois suivants sans que ce montant soit inférieur au SMMG.

En tout état de cause, ces versements prennent fin à la date de la reconnaissance officielle du décès ou de l'absence si celle-ci donne droit au versement du capital décès prévu par la présente convention.

17.2. – Internement – Détention ou Captivité

En cas d'arrêt de travail pour internement, détention ou captivité survenu au cours du service, le SGMM défini au paragraphe 20.2, est versé sans interruption jusqu'à la fin de cet état.

17.3. – Période de service militaire et de réquisition par l'état

Les PNE soumis à une période de service militaire ou de réquisition par l'état reçoivent pendant le temps ainsi passé leur SMMG, déduction faite de la solde militaire ou étatique éventuellement perçue.

La rémunération est faite au SGMM lorsque la période est effectuée avec l'accord de l'employeur, sous déduction de la solde militaire perçue.

Le PNE peut être autorisé à effectuer des périodes de réserve volontaires qui ne donnent pas lieu à rémunération. Ces périodes ne s'imputent pas sur les congés annuels.

Le temps passé sous les drapeaux compte comme temps de service, au service de l'employeur.

ARTICLE 18. POSITIONS SPECIALES

18.1. – Mise en disponibilité sans traitement

En complément des dispositions légales (congés sabbatiques, congés de création d'entreprise, congés individuels de formation...), des mises en disponibilité sans traitement pour convenance personnelle peuvent être accordées, pour une durée et dans des conditions fixées après examen des cas particuliers, par accord entre l'employeur et l'intéressé.

18.2. – Détachement

(Modifié par avenants du 9 juin 2006 et du 1^{er} mai 2018)

Le détachement est la position du PNE volontaire qui assure, à l'initiative de son employeur, son service à temps complet ou à temps partiel auprès d'autres sociétés ou organismes sous leur autorité opérationnelle.

La durée en est limitée et éventuellement renouvelable.

Le contrat de travail est maintenu, une convention de détachement est conclue entre la société d'origine et la société d'accueil.

Le détachement à l'étranger donne lieu à un avenant au contrat de travail.

Il continue de bénéficier des garanties figurant dans la présente convention, et en particulier des règles générales figurant à l'article 12.

18.3. – Changement de résidence consécutif à une mutation

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

Les dispositions applicables au PNE sont celles de la convention UIMM ou de l'accord d'entreprise ou d'un accord particulier si celles-ci sont plus favorables.

En ce qui concerne les frais de voyage, de déménagement et d'installation, le PNE a le choix entre le régime général applicable aux cadres de son entreprise et les dispositions suivantes :

- remboursement des frais de voyage pour le PNE, son conjoint et personnes à charge ;

- remboursement des frais de déménagement justifiés ;
- indemnité de déplacement payée au PNE sur la base forfaitaire existant dans l'entreprise, jusqu'à la date de son déménagement, sans dépasser 6 mois.

Au cas où le PNE décède ou est licencié avant la date effective de son déménagement, les dispositions applicables sont celles des paragraphes 12.3.6 et 12.3.7.

Si le décès survient pendant la période comprise entre la date du déménagement et un an après la prise de fonction sur une nouvelle base, et que les ayants-droit viennent se réinstaller dans une zone voisine de celle de l'affectation précédente, ils peuvent demander le remboursement de leurs frais de déménagement et de voyage.

En cas de licenciement pour motif économique, après déménagement, et moins d'un an après la prise de fonction sur une nouvelle base, et si le PNE se réinstalle avec sa famille dans une zone géographique voisine de celle de son affectation précédente, il peut demander le remboursement des frais de déménagement et de voyage pour lui et sa famille.

18.4. – Travail à temps alterné

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

Conformément aux dispositions législatives, il est possible d'adopter pour un PNE qui en fait la demande une formule de travail à temps alterné, sous réserve de l'accord de son employeur qui doit apprécier si ce statut particulier est compatible avec l'organisation et les charges de travail du service des essais en vol.

Comme mentionné à l'article 6, de la présente convention, ce travail à temps alterné fait l'objet d'un avenant au contrat de travail qui doit, en particulier, tenir compte des dispositions générales ci-après applicables au travail à temps intermittent.

A titre d'exemples, les modalités envisageables sont :

- 75% : 3 mois travaillés/1 mois d'arrêt non rémunéré
- 66% : 2 mois travaillés/1 mois d'arrêt non rémunéré
- 50% : 1 mois travaillé/1 mois d'arrêt non rémunéré.

Rémunération : Le traitement fixe mensuel – tel que défini au paragraphe 19.1, est maintenu pendant les mois travaillés au niveau du dernier mois travaillé dans le contrat à temps complet.

La rémunération à caractère « prime de vol » - telle que définie au paragraphe 19.2, peut être fixée indépendamment du régime général adopté dans l'entreprise.

Les diverses indemnités ou primes de transport, d'ancienneté, annuelle, etc... sont calculées « prorata temporis » en fonction des mois travaillés.

Droits à congés : Les droits à congés annuels sont calculés « prorata temporis » en fonction des mois travaillés.

Les congés exceptionnels pour événements familiaux ne sont accordés que si les événements ouvrant droit à ces congés se situent pendant les mois travaillés.

Inaptitude temporaire : Les durées et modes d'indemnisation sont précisés en adaptant les dispositions de l'article 16 de la présente convention.

Ancienneté : Le calcul de l'ancienneté³ prend en compte les périodes d'arrêt non rémunérées.

Si le PNE souhaite repasser d'une période de travail à temps alterné à un travail à temps complet, l'employeur doit examiner cette demande sans être tenu d'y accéder, sauf si le contrat de travail à temps alterné prévoyait explicitement cette possibilité ou que les dispositions légales s'appliquent.

³ Il s'agit ici de l'ancienneté PN ; Pour les « annuités CRPN », les règles de calculs CRPN s'appliquent

V) REMUNERATION

ARTICLE 19. TRAITEMENT FIXE MENSUEL – PRIMES DE VOL

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

La rémunération du PNE comporte :

- un traitement fixe mensuel ;
- des primes de vol représentatives, entre autres, de la responsabilité et des risques attachés à la fonction.

19.1. – Traitement fixe mensuel

19.1.1. – Le traitement fixe mensuel est un forfait indépendant de l'horaire pratiqué dans l'entreprise pour les autres personnels.

Les PNE bénéficient des augmentations générales et individuelles dans les mêmes conditions que les autres personnels cadres de leur entreprise.

19.1.2. – *Leur traitement ne peut être inférieur aux minima du tableau en annexe 1.*

Ces traitements minimaux du tableau de l'annexe 1 suivent l'évolution de la valeur du point représentant l'évolution du traitement minimal annuel déterminé en annexe à la convention UIMM.

Dans le cas où le barème du traitement minimal annuel applicable au 1^{er} janvier de l'année « n » ne serait pas publié par l'UIMM, la commission paritaire visée à l'article 28 se réunit pour fixer, avant le 31 mars de la même année, un coefficient d'évolution des traitements minimaux.

19.1.3. – La durée de fonction est déterminée à compter de l'obtention d'une licence ou d'une qualification Essais-Réceptions, les périodes d'interruption dans l'activité Essais-Réceptions et dans la spécialité du PNE devant être déduites.

Dans le cas de changement de spécialité, l'ancienneté antérieure servant au calcul des échelons est conservée, à l'exception du cas du changement de l'une des spécialités ingénieur/expérimentateur/mécanicien, vers l'une des spécialités pilote, où seule la moitié de l'ancienneté non-pilote doit être prise en compte.

Ceci ne peut cependant avoir pour effet de diminuer le traitement fixe mensuel du tableau de l'annexe 1 ni la position de reclassement en cas d'incapacité (tableau 23.1).

Dans le cas d'un PNE détenteur d'une carte de stagiaire avec autorisation de voler seul à bord dans sa spécialité, la durée de fonction est déterminée à compter de l'obtention de ladite autorisation, étant entendu que la durée du stage homologué ultérieur nécessaire à l'obtention de la licence ou qualification est déduite.

19.2. – Primes de vol (modifié par avenants du 25 mai 2004 et 1^{er} février 2012)

Le montant des primes de vol ne peut être inférieur à ce qui constitue le minimum garanti mensuel moyen de primes de vol défini par la réglementation en vigueur et rappelé au paragraphe 20.1.

19.2.1. – Régime à caractère forfaitaire de prime de vol

La règle générale est la fixation forfaitaire du montant des primes de vol, ce montant forfaitaire de primes de vol étant, ou non, fonction de l'activité aérienne réelle de chaque PNE, ainsi que de vols dans des conditions climatiques extrêmes, sur des aéronefs non climatisés.

L'accord fixant le forfait est négocié directement entre l'employeur et le ou les délégués syndicaux du PNE. de l'entreprise, ou à défaut, les délégués du PNE. de l'entreprise, ou à défaut l'ensemble du PNE de l'entreprise.

Quand un tel accord a été adopté dans une entreprise, il reste en vigueur pour une durée minimale de 5 ans à la suite de laquelle il est reconduit par tacite reconduction.

A l'issue de cette première période d'application, l'accord peut être dénoncé à tout moment par l'une ou l'autre des parties signataires.

En cas de dénonciation, l'accord reste applicable jusqu'à la fin de la première année civile suivant celle de la dénonciation.

Pendant la période d'application de l'accord, il reste toujours possible de le modifier par accord entre les parties signataires.

L'accord de forfait dans chaque entreprise doit prévoir une disposition pour la revalorisation annuelle. A défaut de l'existence d'une telle disposition, cette revalorisation serait effectuée sur la base des augmentations des cadres de ladite entreprise.

19.2.2. – Dans le cas où il ne serait pas possible d'aboutir à un accord entre l'employeur et son P.N. pour un régime forfaitaire de fixation des primes de vol, celles-ci seraient calculées suivant les protocoles joints à la présente convention :

- protocole relatif aux primes de vols effectués sur avion⁴
- protocole relatif aux primes de vols effectués sur hélicoptère⁵.

⁴ ci-après appelé protocole avions

⁵ ci-après appelé protocole hélicoptères

Pour l'application de ces protocoles, la revalorisation annuelle de la prime du 1^{er} pilote (telle que définie au chapitre 5 du protocole avions et au chapitre 8 du protocole hélicoptères) est fixée, chaque année, au cours du 1^{er} semestre, en commission paritaire en se basant sur un indice de référence calculé à partir :

- des revalorisations appliquées dans les accords de forfait des entreprises AIRBUS, AIRBUS HELICOPTER, DASSAULT AVIATION, SAFRAN ET THALES DMS France ;
- des augmentations générales des cadres⁶ de ces mêmes entreprises ;
- des augmentations des cadres⁶ de ces mêmes entreprises (sommes des augmentations générales et individuelles).

Dans les trois cas, le calcul de la base utilise la pondération suivante :

AIRBUS : 30 % ; AIRBUS HELICOPTER 25% ; DASSAULT AVIATION : 25% ; SAFRAN : 10% ; THALES DMS France : 10%.

En aucun cas la revalorisation de la prime du 1^{er} pilote ne peut être inférieure à 50% de l'indice de référence.

La commission paritaire citée ci-dessus fixe à la même occasion la revalorisation annuelle des plafonds de primes de vol (tels que définis au chapitre 8 du protocole avions et au chapitre 9 du protocole hélicoptères)

En aucun cas la revalorisation des plafonds de primes de vol ne peut être inférieure à 25% de l'indice de référence.

ARTICLE 20. SALAIRE MENSUEL MINIMUM GARANTI – SALAIRE GLOBAL MENSUEL MOYEN

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

Le Code de l'Aviation Civile dans son article A 423.1 définit comme suit le salaire mensuel minimum garanti et le salaire global mensuel moyen, respectivement dénommés SMMG et SGMM dans la présente convention.

20.1. – SMMG

Les éléments de rémunération à retenir sont :

- traitement fixe mensuel ;
- minimum garanti mensuel moyen de primes de vols ;
- égal au traitement fixe mensuel pour les pilotes d'essais (FTR1&2) ; toutefois ce minimum garanti sera abaissé à 50% du traitement fixe mensuel pour une activité exercée sur des avions à moteurs à pistons, d'un poids inférieur à 3 tonnes et d'une puissance inférieure à 700 CV ;
- égal à 60% du traitement fixe mensuel pour les ingénieurs navigants (LFTE1* - INE) ;
- égal à 50% du traitement fixe mensuel pour les mécaniciens et expérimentateurs. (LFTE1 - MNE ENEA ; LFTE2- MNR ENEB) ;
- fixé par l'employeur pour les autres catégories de PNE.

20.2. – SGMM

Les éléments de rémunération à retenir sont un vingt-quatrième 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, telles que : indemnités de déplacement, d'habillement, de voiture, de mutation, etc.

La définition ci-dessus du SGMM est celle applicable à un PNE dont la rémunération « Primes de vol » est conforme aux dispositions du paragraphe 19.2.2.

En revanche, quand un PNE est adhérent d'un accord fixant forfaitairement le montant des primes de vol conformément aux dispositions du paragraphe 19.2.1, le SGMM est représenté par l'addition du traitement fixe

⁶ Les cadres considérés sont ceux qui figurent dans le tableau de concordance défini par l'article 23.1

mensuel et du forfait de primes de vol à leurs valeurs à la date à laquelle les fonctions sont interrompues, ainsi que des autres primes habituellement perçues par l'intéressé.

ARTICLE 21. ASSURANCES – RETRAITE – SECURITE SOCIALE

(Modifié en dernier lieu par avenants du 25 mai 2004, du 1^{er} février 2012 et du 1^{er} mai 2018)

21.1. Les employeurs doivent obligatoirement affilier les PNE aux différents organismes de sécurité sociale, ainsi qu'à la C.R.P.N.

21.2. Les employeurs ont obligation de garantir aux PNE une assurance couvrant de la façon la plus large possible, compte tenu des usages en la matière, les risques « décès, incapacité permanente et perte de licence définitive ou de la qualification nécessaire à l'emploi du PNE dans sa qualification professionnelle », consécutifs à toutes autres causes que l'accident aérien ou la maladie professionnelle imputables au service au sens de l'article 16.

Les cas d'exclusion doivent être négociés avec l'assistance des syndicats représentatifs des PNE.

Cette assurance couvre un capital au plus égal à celui garanti pour les services aériens et pour chacun de ces risques par la C.R.P.N.

Les primes en sont supportées 2/3 par l'employeur et 1/3 par le PNE.

Le GIFAS négocie et propose un contrat Cadre couvrant le risque « décès, incapacité permanente et perte d'aptitude médicale définitive » qui est mis à la disposition, de manière non obligatoire, de ses Sociétés adhérentes.

21.3. Le PNE peut en outre, dans la limite du plafond fixé par les assureurs, soit **1.299.993,00 euros (valeur 2018)** demander une assurance complémentaire couvrant les risques envisagés aux paragraphes 21.1 et 21.2, et s'ajoutant aux sommes prévues à ces paragraphes :

Jusqu'à un capital assuré de 470.897,79 euros (valeur 2018), les primes de cette assurance sont réparties ainsi :

- 1/3 à la charge des employeurs ;
- 2/3 à la charge du P.N.

Au-delà de **470.897,79 euros (valeur 2018)**, la totalité des primes est à la charge du P.N.

Le montant de **470.897,79 euros** est revalorisé automatiquement au début de chaque année proportionnellement au plafond fixé pour le calcul des cotisations de la C.R.P.N.

21.4. Par ailleurs, les employeurs doivent affilier leurs PNE aux polices d'assurance complémentaires de la sécurité sociale pour la couverture des risques divers (maternité, chirurgie, maladie, invalidité) à l'exclusion des accidents du travail.

Le plafond des salaires soumis à cotisation est égal au plafond AGIRC.

Les cotisations sont ainsi réparties :

- Employeurs : versement patronal sur la tranche des appointements limités au plafond du régime général de la sécurité sociale ;
- Employeurs et PNE : répartition paritaire du montant de la prime calculée sur la tranche comprise entre le plafond de la sécurité sociale et le plafond AGIRC.

L'employeur s'engage dans tous les cas à remplacer les assureurs choisis pour ces polices d'assurance complémentaires de la sécurité sociale, si ceux-ci font défaut, sauf dans les cas de déchéance prévus par la loi.

21.5. Les employeurs mettent à la disposition du PNE les moyens administratifs pour la gestion de l'assurance « Perte de licence temporaire » que les PNE auraient éventuellement contractée.

Le GIFAS négocie et propose un contrat Cadre couvrant le risque « perte de licence temporaire » qui est mis à la disposition, de manière non obligatoire, de ses Sociétés adhérentes.

21.6. Les copies des contrats d'assurance souscrits par l'employeur au profit du PNE lui sont remises.

VI) RUPTURE DU CONTRAT DE TRAVAIL

ARTICLE 22. PREAVIS

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

Pendant la période de préavis, et sauf cas d'incapacité physique, le travail aérien mensuel effectué par le PNE doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du P.N. de l'entreprise.

En cas d'incapacité physique reconnue par le CEMPN, puis éventuellement par le Conseil Médical de l'Aéronautique Civile, et en l'absence d'arrêt de travail, l'employeur peut confier au PNE déclaré inapte au travail aérien des tâches à effectuer pendant la durée de son préavis.

L'employeur peut dispenser le PNE d'effectuer le préavis, mais, dans ce cas, il doit lui verser immédiatement et en une seule fois une indemnité compensatrice de délai-congé, calculée, pour la durée totale du préavis, sur la base du SGMM calculé à la date de son départ.

ARTICLE 23. INCAPACITE PHYSIQUE DEFINITIVE PRONONCEE PAR LE CONSEIL MEDICAL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

(Modifié en dernier lieu par avenants du 9 juin 2006 et du 1^{er} mai 2018)

Le PNE est reclassé dans un emploi au sol, sans diminution du traitement fixe mensuel au moment de son reclassement. Celui-ci s'effectue dans les positions hiérarchiques figurant dans la Convention Collective ingénieurs et Cadres de la Métallurgie suivant le tableau de concordance minimum (voir tableau ci-après), et donne lieu à un avenant au contrat de travail. Il est entendu que le PNE peut refuser ce reclassement. Il est alors licencié suivant les dispositions fixées à l'article 24.

Dans le cas d'un CDD, le reclassement est aussi proposé pour la durée restante du contrat CDD au moment de la perte d'aptitude.

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

TABLEAU DE CONCORDANCE

CLASSIFICATION	POSITION
PILOTES D'ESSAIS EXPERIMENTAUX – FTR1	
<i>1^{er} Echelon</i> <i>2^{ème} Echelon</i> <i>3^{ème} Echelon</i> <i>4^{ème} Echelon</i> <i>5^{ème} Echelon</i>	CADRE III A CADRE III A CADRE III B CADRE III B CADRE III B
PILOTES D'ESSAIS – FTR2 PILOTES DE RECEPTION PILOTES D'ESSAIS D'AVIONS LEGRS	
<i>1^{er} Echelon</i> <i>2^{ème} Echelon</i> <i>3^{ème} Echelon</i> <i>4^{ème} Echelon</i> <i>5^{ème} Echelon</i>	CADRE II (114) CADRE II (120) CADRE III A CADRE III A CADRE III A
INGENIEURS NAVIGANTS D'ESSAIS – LFTE1*	
<i>1^{er} Echelon</i> <i>2^{ème} Echelon</i> <i>3^{ème} Echelon</i> <i>4^{ème} Echelon</i> <i>5^{ème} Echelon</i>	CADRE II (130) CADRE III A CADRE III A CADRE III B CADRE III B
MECANICIENS NAVIGANTS D'ESSAIS - LFTE1 EXPERIMENTATEURS NAVIGANTS D'ESSAIS A & B (LFTE 1 & 2)	
<i>1^{er} Echelon</i> <i>2^{ème} Echelon</i> <i>3^{ème} Echelon</i> <i>4^{ème} Echelon</i> <i>5^{ème} Echelon</i>	CADRE II (100) CADRE II (108) CADRE II (114) CADRE II (120) CADRE III A
MECANICIENS NAVIGANTS DE RECEPTION – LFTE2	
<i>1^{er} Echelon</i> <i>2^{ème} Echelon</i> <i>3^{ème} Echelon</i> <i>4^{ème} Echelon</i> <i>5^{ème} Echelon</i>	CADRE II (100) CADRE II (100) CADRE II (100) CADRE II (108) CADRE II (120)

ARTICLE 24. INDEMNITE DE LICENCIEMENT

(Modifié par avenants du 9 juin 2006 et du 1^{er} mai 2018)

Hormis le cas de faute grave ou lourde, le personnel licencié a droit à une indemnité de licenciement dont le montant varie en fonction de son ancienneté, et comprenant, s'il y a lieu, la période des services aériens effectués dans l'entreprise, avec une carte de stagiaire essais/réceptions, avec autorisation de voler seul à bord, la période de stage homologué nécessaire à l'obtention de la licence étant déduite.

Le non renouvellement des licences réglementaires par la faute caractérisée du PNE entraîne ipso facto la résiliation sans indemnité du contrat de travail.

1°) Cas où la carrière de l'intéressé, au sein de l'entreprise, a été effectuée uniquement en qualité de navigant :

L'indemnité est calculée sur la base d'un mois de SMMG par année d'ancienneté dans l'entreprise, sans que l'employeur soit tenu de dépasser le total de 12 mois.

2°) Cas d'une carrière mixte, non navigant / navigant, au sein de la même entreprise :

Pour la période de service de navigant, l'indemnité est calculée suivant les dispositions prévues au point 1) ci-dessus.

Si le montant de cette indemnité est inférieur à 12 mois de SMMG, on complète l'indemnité à due concurrence, en tenant compte de la période de non navigant.

Dans ce cas, l'indemnité complémentaire est calculée selon les dispositions de la Convention UIMM, ou de l'accord de l'entreprise si celui-ci est plus favorable, applicable à la date du licenciement, étant entendu que le salaire pris en considération est le dernier traitement global mensuel avant le classement dans le P.N.

Ce salaire est majoré en fonction de l'évolution des appointements minima des ingénieurs et cadres UIMM jusqu'à la date de son départ réel de l'entreprise.

3°) Cas de carrière mixte navigant / non navigant, au sein de la même entreprise :

Les dispositions de la Convention Collective de l'UIMM s'appliquent pour le calcul de l'indemnité de licenciement, toutefois celle-ci ne saurait être inférieure à l'indemnité de licenciement acquise au titre du P.N. à la date de cessation de l'activité de navigant, revalorisée en fonction de l'évolution des appointements minima des ingénieurs et cadres de l'UIMM.

ARTICLE 25. RECLASSEMENT AU SOL DU PNE

(Modifié en dernier lieu par avenants du 9 juin 2006, du 1^{er} février 2012 et du 1^{er} mai 2018)

Pour les PNE employés en CDI, compte tenu de la spécificité de l'activité du PNE et au regard des exigences relatives à l'exercice de ce métier, il peut être décidé de mettre fin à l'activité aérienne du PNE.

Cette décision peut se prendre, soit à l'initiative du salarié, soit à l'initiative de l'employeur, dès lors que le salarié a atteint l'âge à partir duquel il pourrait prétendre au versement d'une pension vieillesse tel que prévu par le code de la sécurité sociale et qu'il remplit les conditions d'une pension de retraite CRPN à taux plein.

Quel que soit celui qui prend l'initiative de cette cessation d'activité aérienne, l'employeur est alors tenu de faire systématiquement une proposition de reclassement dans un emploi au sol et ce dans les conditions fixées aux alinéas suivants.

Dans le cas où le PNE fait part de son refus quant à la proposition de reclassement au sol, l'employeur est contraint de notifier la rupture du contrat de travail dans le cadre d'un licenciement.

Lorsqu'un PNE est reclassé au sol avant de remplir les conditions d'une pension de retraite CRPN à taux plein, ce reclassement entraînera le versement par l'employeur d'une indemnité de reclassement dont le montant est calculé selon le barème de l'indemnité de licenciement.

Si le PNE remplit les conditions d'une pension de retraite CRPN à taux plein, le reclassement s'effectue assorti d'une garantie d'application du régime PNE lors de la mise à la retraite et donne lieu dès l'arrêt de l'activité PN, au calcul d'une indemnité de mise à la retraite versée le jour de sa mise à la retraite par l'employeur et revalorisée en fonction de l'évolution des appointements minima des ingénieurs et cadres de l'UIMM.

Dans les deux cas, le reclassement au sol s'effectue dans les positions hiérarchiques figurant dans la convention Collective des ingénieurs et cadres de la Métallurgie suivant le tableau de concordance minimum (voir tableau) et sans diminution du traitement fixe.

Le reclassement donne lieu à un avenant au contrat de travail conclu selon les dispositions conventionnelles susvisées.

En cas de licenciement dans l'intervalle, l'indemnité de licenciement due au titre PNE, est calculée au jour d'arrêt de l'activité PNE et revalorisée en fonction de l'évolution des appointements minima des ingénieurs et cadres de l'UIMM, elle ne peut être inférieure à l'indemnité de licenciement calculée conformément à la Convention UIMM.

ARTICLE 26. RETRAITE

(Modifié en dernier lieu par avenants du 9 juin 2006 et du 1^{er} mai 2018)

26-1 : Départ à la retraite à l'initiative du salarié

Le PNE perçoit une indemnité de départ en retraite qui est fonction de son ancienneté en tant que PNE dans l'entreprise.

Cette indemnité est égale à un demi-mois de SMMG par année de présence avec un maximum de 9 mois. Si cette indemnité était inférieure à celle prévue par la convention UIMM, ou par l'accord d'entreprise, calculée en tenant compte de l'ancienneté totale des services dans l'entreprise sur la base du traitement fixe mensuel, ce serait cette dernière indemnité qui serait versée sans cumul possible avec l'indemnité ci-dessus.

26-2 : Mise à la retraite à l'initiative de l'employeur

La mise à la retraite, à l'initiative de l'employeur, du PNE qui, ayant atteint au moins l'âge fixé au premier alinéa de l'article L 351-1 du code de la Sécurité Sociale, peut bénéficier d'une pension de vieillesse à taux plein au sens du code de la Sécurité Sociale et qui remplit les conditions d'une retraite CRPN à taux plein ne constitue pas un licenciement lorsque cette mise à la retraite s'accompagne de l'une des six dispositions prévues par l'article 31.2 de la convention collective des ingénieurs et cadres de l'UIMM.

Cette mise à la retraite ouvre droit à une indemnité de mise à la retraite supérieure d'un mois à l'indemnité de départ à la retraite telle que définie à l'article 26.1. Si cette indemnité était inférieure à celle prévue par la convention UIMM, ou par l'accord d'entreprise, calculée en tenant compte de l'ancienneté totale des services dans l'entreprise sur la base du traitement fixe mensuel, ce serait cette dernière indemnité qui serait versée sans cumul possible avec l'indemnité ci-dessus.

ARTICLE 27. DEMISSION – DECES

(Modifié par avenants du 9 juin 2006 et du 1^{er} mai 2018)

a) Démission :

Sauf accord entre les parties, l'inobservation par le démissionnaire du préavis entraîne le versement à l'employeur, à titre d'indemnité, d'une somme égale au SGMM qu'il aurait touché pour la période du préavis restant à courir le jour de son départ anticipé.

b) Décès :

L'employeur s'efforce d'obtenir la liquidation rapide du capital dû aux ayants droit et fait éventuellement les avances nécessaires dès l'instant où les ayants droit sont connus en fonction des désignations faites par le PNE.

En cas de décès survenu à l'occasion du service, qu'il s'agisse d'accident en vol, à terre ou sur mer, l'employeur est tenu de se conformer aux volontés exprimées par le PNE ou par sa famille. Tous les frais de la cérémonie et de l'inhumation sont à la charge de l'employeur, et ce pour une classe convenable. L'employeur est tenu d'assurer à ses frais, le transport du corps au lieu d'inhumation désigné en France par la famille, même si le décès a lieu à l'étranger.

VII) COMMISSION PARITAIRE – ARBITRAGE

ARTICLE 28. COMMISSION PARITAIRE

(Modifié par avenants du 21 décembre 2001 et du 1^{er} mai 2018)

Il est créé une commission paritaire composée de 5 membres désignés par le GIFAS et 5 membres désignés par les syndicats représentatifs au collège PNE, et présidée par le Président de la commission du Personnel Navigant du GIFAS.

Cette commission a pour mission, outre celle définie à l'article 19 :

1) d'étudier, mettre au point et établir tout projet de convention nouvelle ou de modification à la présente convention, proposé dans les conditions prévues à l'article 3.

Si par suite de désaccord, les travaux de la commission paraissent ne pas pouvoir progresser, la commission peut à titre consultatif, recourir à l'arbitrage dans les conditions définies ci-dessous, à l'article 29.

2) de tenter la conciliation dans les litiges qui lui sont soumis par l'une des parties contractantes, qu'il s'agisse d'un différend collectif ou individuel.

Dans le cas où le litige concerne l'activité aérienne, la représentation du GIFAS doit comprendre deux PNE ou anciens PNE.

La commission, saisie à la requête de la partie la plus diligente, doit statuer dans un délai de 2 mois.

ARTICLE 29. ARBITRAGE

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

Le recours à l'arbitrage peut avoir lieu dans deux cas :

Premier cas : lorsque la commission paritaire a décidé, dans les cas prévus à l'article 28, de demander un avis consultatif à un tribunal arbitral afin de permettre à ses travaux de se poursuivre.

L'une des parties peut imposer à l'autre le recours à l'arbitrage consultatif lorsque la commission paritaire, saisie depuis 6 mois au moins, n'a pas concilié les points de vue. Le délai est porté à 12 mois dans le cas de refonte complète de la convention collective.

L'avis émis par le tribunal arbitral doit être soumis à la commission paritaire dans le délai de 2 mois ; si l'une des parties refuse d'entériner cet avis ou toute solution intermédiaire proposée par la commission paritaire, il est dressé procès-verbal de l'impossibilité définitivement constatée de parvenir à un accord.

Deuxième cas : lorsque, dans le cas prévu au paragraphe 28.2, la commission paritaire échoue dans son rôle de conciliation, la partie la plus diligente fait connaître à l'autre sa décision de recours à l'arbitrage.

Procédure d'arbitrage :

Dans l'un ou l'autre cas, la procédure d'arbitrage est la même.

Dans les 15 jours de la décision de recourir à l'arbitrage prise par l'une des parties, le GIFAS désigne un arbitre et le/les syndicats désignent ensemble un arbitre les représentants : les deux arbitres ainsi désignés choisissent, dans les 15 jours de leur nomination, un troisième arbitre pour compléter le tribunal arbitral.

Dans le cas où l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre ou si les deux arbitres désignés ne peuvent se mettre d'accord sur le nom du troisième arbitre, la partie la plus diligente saisit, par simple requête, le Président de la Cour d'Appel de Paris afin de voir désigner par lui soit le 2^{ème} arbitre, soit le 3^{ème} arbitre.

Le tribunal arbitral ainsi composé doit réunir les parties dans le mois de sa constitution. Il doit statuer, sous forme d'avis ou de sentence suivant la nature de l'arbitrage, dans les 3 mois à compter de sa première réunion.

VIII) DATE DE PRISE D'EFFET ET PUBLICITE

ARTICLE 30. ENTREE EN VIGUEUR

La présente convention prend effet au 1^{er} janvier 1991 et est établie par le GIFAS en nombre suffisant d'exemplaires pour être remise, à chacune des parties contractantes, aux Administrations intéressées, et pour être déposée aux Secrétariats des Conseils de Prud'homme dans les conditions prévues à l'article L.132-8 du livre I du Code du Travail.

ANNEXE 1

GRILLE DES PLANCHERS DE TRAITEMENT FIXE MENSUEL

(Modifié par avenant du 1^{er} mai 2018)

GRILLE DES PLANCHERS DE TRAITEMENT FIXE MENSUEL				
VALEUR AU 1er JANVIER 2018				
CLASSIFICATION	SALAIRE MINIMUM €		CLASSIFICATION	
			SALAIRE MINIMUM €	
Pilotes d'Essais Expérimentaux (FTR1 ou PEX)			Pilotes d'Essais (FTR2 ou PE)	
1er Echelon	4981		1er Echelon	3990
2ème Echelon	5478		2ème Echelon	4390
3ème Echelon	6228		3ème Echelon	4945
4ème Echelon	6973		4ème Echelon	5584
5ème Echelon	7469		5ème Echelon	5982
(LFTE-1* ou INE-A)			(LFTE-2 ou MNR ou ENE-B)	
1er Echelon	4661		1er Echelon	3117
2ème Echelon	5359		2ème Echelon	3583
3ème Echelon	6059		3ème Echelon	4051
4ème Echelon	6757		4ème Echelon	4516
5ème Echelon	7219		5ème Echelon	4828
(LFTE-1 - MNE ou ENA-A)				
1er Echelon	3155			
2ème Echelon	3630			
3ème Echelon	4102			
4ème Echelon	4585			
5ème Echelon	4886			

Le 1^{er} échelon commence le 1^{er} jour de la 1^{ère} année de fonction.

Le 2^{ème} échelon commence le 1^{er} jour de la 3^{ème} année de fonction.

Le 3^{ème} échelon commence le 1^{er} jour de la 5^{ème} année de fonction.

Le 4^{ème} échelon commence le 1^{er} jour de la 10^{ème} année de fonction.

Le 5^{ème} échelon commence le 1^{er} jour de

la 15^{ème} année de fonction pour les spécialités « pilotes ».

la 17^{ème} année de fonction pour les autres spécialités.

*LFTE1 : s'entend comme un LFTE1 équivalent à un INE (même qualification et/ou même privilèges).

Les appellations FTR1/2 et LFTE1/2 désignent les qualifications (ratings) et fonctions (LFTE) définies respectivement dans les Part FCL et Part 21 de la réglementation européenne des essais en vol.

ANNEXE 2

PROTOCOLE AVIONS

PROTOCOLE AVIONS

PROTOCOLE RELATIF AUX PRIMES DE VOLS EFFECTUES SUR AVIONS

PREAMBULE :

Lorsque dans le présent protocole il est fait mention d'un accord entre l'employeur et son P.N., ceci correspond à un accord entre l'employeur et le ou les délégués syndicaux du P.N. de l'entreprise, ou à défaut, les délégués du P.N. de l'entreprise, ou à défaut l'ensemble du P.N. de l'entreprise.

ARTICLE 1^{ER} - OBJET DU PROTOCOLE.

Le présent protocole définit le mode de calcul des primes de vol du personnel navigant des essais et réceptions, telles que prévues à l'article 19.2.2 de la convention collective, pour les divers types d'activité aérienne exercée sur avions.

ARTICLE 2.

(modifié en dernier lieu par avenant du 21-12-2001)

Le temps de vol est celui défini par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 3. – PRIMES DE VOL DES AVIONS EXPERIMENTAUX, PROTOTYPES, OU DE DEFINITION DE SERIE

3.1. – Définition de la prime du premier pilote

(modifié par 4^{ème} avenant du 25 mai 2004)

Les primes horaires du premier pilote sont définies pour chaque vol à partir de la formule suivante, en euros 2003 :

$$PV = \sqrt{\frac{M}{6000}} \times \sqrt{\frac{M/S}{250}} \times k \times Ca \times Cr \times Cz \times 429,56 \text{ euros}$$

- M est la masse de l'avion à la mise en route exprimée en Kg.
- S est la surface alaire de référence exprimée en m²
- k est un coefficient lié à la date de l'obtention de la licence du P.N. concerné.

K = 1 pour une licence obtenue en 1998 ou auparavant

K = 0.9 pour une licence obtenue en 1999 ou postérieurement.

Pour un type d'appareil donné, il peut être convenu d'un commun accord entre l'employeur et son P.N. d'une masse forfaitaire, étant entendu qu'en fonction de l'évolution du produit cette masse forfaitaire pourra être révisée en cours de programme.

Dans la formule ci-dessus, dans le calcul du radical
à la valeur de 280.000 Kg.

$$\sqrt{\frac{M}{6000}}$$

la masse M est plafonnée

3.2. – Définition du coefficient Ca

Ca est un coefficient traduisant la difficulté de l'avion.

- avions de formule expérimentale : Ca varie de 2,5 à 5. Pour ces appareils, un accord est conclu entre l'employeur et son P.N. fixant la valeur initiale et la décroissance éventuelle en fonction des connaissances acquises et des heures de vol cumulées.
- avions de combat : Ca = 2,5
- autres avions y compris planeurs : Ca = 1

3.3. – Définition du coefficient Cr

Cr est un coefficient de risque et d'exécution. Il est défini dans le texte ci-dessous. Cependant, si des difficultés d'application ou des problèmes nouveaux apparaissent ils seraient étudiés au sein de chaque société.

3.3.1. – CAS DES AVIONS DE COMBAT ET DE FORMULE EXPERIMENTALE

3.3.1.1. – Le coefficient Cr est égal à 10 chaque fois qu'il y a exploration dans un des domaines suivants :

Essais cellule

- vitesse indiquée,
- nombre de Mach,
- décrochage,
- vrille,
- phénomène vibratoire de structure,
- facteur de charge et de recherche des limites structurales,
- catapultage et appontage,
- domaine d'emport de charges extérieures.

Essais moteur sur monomoteur

- nouvelle loi de régulation,
- adjonction de vanes de décharge ou dispositifs analogues,
- modification de l'aérodynamique de certains aubages,
- nouvelles chambres ou dispositifs de chambres de combustion,
- d'une manière générale, chaque fois qu'il y a une modification aérodynamique de la veine,
- essais de survitesse et phénomènes vibratoires.

Essais d'armement

- essais d'armement nouveaux ou présentant par rapport aux systèmes déjà essayés une modification notable, par exemple : loi de guidage, modification du système de lancement, modification du propulseur, modification de la charge militaire,
- essais d'adaptation d'un armement,
- ouverture du domaine de largage et de séparation,
- ouverture du domaine de tir, tir à basse altitude.

Essais spéciaux ne rentrant pas dans les catégories précédentes

Pour ces vols dans lesquels en principe le temps de risque est relativement court le coefficient Cr = 10 est appliqué pendant ¼ d'heure une ou plusieurs fois sans dépasser la durée du vol.

3.3.1.2. – Le coefficient Cr est égal à 2 pour certains vols qui, sans constituer une ouverture de domaine, représentent un risque ou une difficulté d'exécution particulière, par exemple :

Essais cellule

- vols IFR, ou de nuit avec suivi de terrain,
- présentation en vol,
- pannes de commandes de vol à basse altitude,

- appontage, catapultage,
- vrille,
- ravitaillement en vol

Essais moteurs

Prévus en 3.3.1.1. mais effectués sur bi ou multimoteurs et essais suivants sur monomoteurs :

- recherche de décrochages moteurs, de limites de surchauffe, etc. ;
- rallumage,
- dévissage volontaire

Essais d'armements

- tirs avec charge militaire,
- essais avec armements explosifs,
- essais de lot,
- démonstration de tir,
- premiers tirs avec systèmes d'armes à basse altitude

Essais spéciaux ne rentrant pas dans les catégories précédentes

Lorsque le temps de risque particulier est court, le coefficient $Cr = 2$ est appliqué au minimum pendant $\frac{1}{4}$ d'heure.

3.3.1.3. – Le coefficient Cr est égal à 1 pour les vols ne présentant pas de risque particulier.

3.3.1.4. – Pour les vols de convoyage le Cr est de 0,8 après les trente heures de vol suivant le premier vol.

3.3.2. – CAS DES AVIONS DONT LE Ca EST EGAL A 1

3.3.2.1. – Le coefficient Cr est égal à 10 chaque fois qu'il y a exploration dans un des domaines suivants :

Essais cellule

- vitesse indiquée,
- nombre de Mach,
- décrochage,
- vrille,
- phénomène vibratoire de structure,
- facteur de charge et recherche des limites structurales,
- domaine d'emport de charges extérieures,
- appontage et catapultage,
- domaine avec accrétions de givre.

Essais moteur sur monomoteur

Les mêmes que ceux définis en 3.3.1.1.

Essais d'armement

Les mêmes que ceux définis en 3.3.1.1.

Essais spéciaux n'entrant pas dans les catégories précédentes

Pour ces vols dans lesquels en principe le temps de risque est relativement court, le coefficient $Cr = 10$ est appliqué pendant $\frac{1}{4}$ d'heure une ou plusieurs fois sans dépasser la durée du vol.

3.3.2.2. – Le coefficient Cr est égal à 2 pour certains vols qui, sans constituer une ouverture de domaine, représentent un risque ou une difficulté particulière, et en outre les vols en dehors du domaine usuel de cette catégorie en raison des missions propres à ce type d'appareil.

Essais cellule

- présentation en vol,
- vrille,
- détermination de VMC,
- atterrissage de performance,

- trajectoires de décollage avec panne,
- parachutage de charges lourdes,
- appontage et catapultage,
- essais dans des conditions de fonctionnement nettement dégradées (moteur, commandes de vol, etc),
- vols sur appareil non climatisé par une température sol supérieure à +38° ou inférieure à -15°,
- ravitaillement en vol.

Essais moteur

Comme ceux cités en 3.3.1.2.

Essais d'armement

Mêmes essais que ceux définis en 3.3.1.2

Essais spéciaux n'entrant pas dans les catégories précédentes

Lorsque le temps de risque particulier est court, le coefficient Cr = 2 est appliqué forfaitairement pendant ¼ d'heure minimum.

3.3.2.3. – Le coefficient Cr est égal à 1 pour les vols d'essais ne présentant pas de risques particuliers et n'appartenant pas aux catégories définies au sous-paragraphe 3.3.2.4, également essais opérationnels ou démonstration avec emploi des fonctions essentielles d'un système d'armes.

3.3.2.4. – Cr particulier pour certains vols

- Essais et démonstrations d'équipements ou de systèmes n'affectant pas le comportement de l'appareil après réception de la version de base Cr = 0,4
- Démonstrations techniques avec pilotes à bord autres que l'équipage normal constructeur Cr = 0,5
- Vols d'endurance comportant un programme de vol Cr = 0,4
- Vos d'endurance avec personnes à bord autres que navigants professionnels..... Cr = 0,3
- Les vols d'instruction et de formation des équipages clients feront l'objet d'accords particuliers ; le Cr ne pourra être inférieur à 0,4.

Convoyage

- a) avant réception de la version de base Cr = 0,5
- b) après réception de la version de base Cr = 0,3

3.4. – Coefficient d'altitude Cz

Pour les avions de combat Cz est égal à 1 de 0 à 40 000 ft,
varie de 1 à 2 de 40 000 ft à 60 000 ft,
reste égal à 2 au-delà de 60 000 ft.

Pour les autres appareils Cz est constant et égal à 1 sauf dans le cas des vols dans lesquels l'altitude est un paramètre dimensionnant de l'essai ; pour ces vols le coefficient Cz à la même valeur que pour les avions de combat.

Pour les avions non pressurisés, Cz est égal à 2 pour une durée forfaitaire de ¼ d'heure si l'on dépasse 16 000 ft au cours du vol, pour toute la durée du vol si l'altitude dépasse 25 000 ft.

ARTICLE 4. AVIONS PROTOTYPES

4.1. – Primes du premier prototype

Le premier vol est payé pour le premier pilote et quelle que soit sa durée sur la base d'une heure de vol calculée avec la formule du paragraphe 3.1, avec Cr = 40

Les trente heures suivantes sont payées avec Cr = 2

Au-delà de trente heures premier vol non compris, la formule du paragraphe 3.1 s'applique.

4.2. – Primes des autres prototypes et des prototypes dérivés

Le premier vol est payé pour le premier pilote et quelle que soit sa durée sur la base d'une heure de vol calculée avec la formule du paragraphe 3.1, avec Cr = 10

Les heures suivantes sont payées comme pour le premier prototype.

ARTICLE 5. PRIMES DES AUTRES MEMBRES D'EQUIPAGE

(modifié par 2^{ème} avenant du 23 février 1999)

Les primes des autres membres de l'équipage sont dans chaque cas définies par rapport à celle du premier pilote supposée calculée avec k = 1 dans les conditions suivantes :

- 60% pour le second pilote et le premier ingénieur,
- 60% pour l'expérimentateur responsable de l'exécution du vol en l'absence d'ingénieur d'essais,
- 40% pour les autres ingénieurs et expérimentateurs,
- 50% pour le premier mécanicien, 30% pour les suivants.
- Dans le cas où un appareil nécessite deux membres d'équipage, le deuxième perçoit 60% de la prime du premier pilote quelle que soit la spécialité Essais-Réceptions.

Dans tous les cas, il est appliqué à la prime ainsi calculée un coefficient k tel que défini à l'article 3.1.

ARTICLE 6. RECEPTION DES APPAREILS DE SERIE

Cet article définit le mode de calcul des primes pour les vols de réception.

Le principe général est d'aboutir à la fixation d'un forfait quand des appareils de même type et de même version sont produits en nombre suffisant étant entendu que dans les phases de démarrage d'une série et dans tous les cas où la fixation d'un forfait ne se justifie pas, les primes de vol sont réglées en régie (prime horaire).

6.1. – A ce titre, dans le démarrage d'une série, les dix premiers appareils environ sont rémunérés avec la formule de l'article 3.1, avec Cr = 0,9

6.2. – Au-delà, l'employeur fixe en accord avec son P.N. et en fonction de l'expérience acquise sur cette dizaine d'appareils, le nombre forfaitaire d'heures de vol servant de base de calcul du forfait de série en utilisant la formule de l'article 3.1, avec Cr = 0,9.

Ce nombre forfaitaire d'heures de vol doit, en principe, tenir compte de la valeur moyenne constatée sur les premiers appareils.

6.3. – Pour couvrir les vérifications au voisinage des limites du domaine, ¼ d'heure du premier vol est calculé avec la formule de l'article 3.1, avec Cr = 2

Les forfaits d'heures de vol mentionnés en 6.2. sont révisés chaque année en fonction de l'expérience acquise avec l'idée d'une décroissance éventuelle en fonction du rang des appareils régis par ces forfaits. Les nouveaux forfaits ainsi révisés annuellement sont applicables à tous les appareils effectuant leur premier vol dans l'année considérée.

6.4. – Quand des équipements supplémentaires (système ou optionnel) nécessitent des vérifications spécifiques en vol, les vols sont payés en régie avec la formule de l'article 3.1.

ARTICLE 7. AVIONS REPARES, REVISES OU MODIFIE

Les vols de contrôle après chantier d'entretien majeur ou de réparation sont rémunérés sur les mêmes bases horaires que pour un vol de réception.

ARTICLE 8. PLAFONNEMENT DE PRIMES DE VOL

(modifié par 4^{ème} avenant du 25 mai 2004)

Pour chaque navigant d'essais ou de réception, quelle que soit sa spécialité, les primes de vol sont calculées conformément aux différents articles du présent protocole sans que la somme des primes de vol correspond aux vols effectués entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre puisse dépasser les valeurs indiquées ci-dessous :

- pilote d'essais expérimental :..... kP
- pilote de réception, pilote d'essais, pilotes d'essais d'avions légers :..... 0,85 kP
- ingénieur navigant d'essais et mécanicien navigant d'essais :..... 0,6 kP
- expérimentateur navigant d'essais et mécanicien navigant de réception : 0,5 kP

P est fixée à 258.882 Euros (valeur 2003) et dénommée P1 pour les appareils à Ca = 1

P est fixée à 342.093 Euros (valeur 2003) et dénommée P2 pour les appareils à Ca >= 2,5 ou plus.

En cas d'activité d'un membre d'équipage sur des appareils à coefficient Ca = 1 et sur des appareils à coefficient Ca = 2,5, on calcule la somme des primes de vol en tenant compte des limitations suivantes :

- la somme des primes de vol sur des appareils à coefficient Ca = 1 est plafonnée à kP1
- le total des primes de vol est plafonné à kP2.

D E F I N I T I O N S

Lorsqu'un appareil fait l'objet d'un contrat d'Etat, sa classification avion expérimental ou prototype ou prototype dérivé est celle indiquée dans le contrat en question.

En l'absence de contrat d'Etat, les critères de classification sont les suivants :

AVION DE FORMULE EXPERIMENTALE

Cet appareil doit comporter des nouveautés fondamentales portant sur plusieurs points, tels que par exemple formule, domaine de vol, propulsion, structure.

AVION PROTOTYPE

Appareil ne répondant pas à la définition précédente et destiné en principe à permettre une fabrication en série.

Des versions dérivées de l'appareil précédent, par exemple biplace pour un avion dérivé d'un monoplace de combat, ou nouvelle motorisation avec un moteur nouveau sur une cellule connue dont des prototypes dérivés.

AVION DE COMBAT

Cet appareil n'est pas conçu pour être certifié aux normes civiles, il est généralement armé et destiné à des missions militaires. Son domaine de vol, par exemple en facteur de charge, vitesse de roulis, ou altitude, est plus étendu que celui d'un avion civil.

AVION DE SERIE

C'est un appareil dont la définition de base a fait l'objet d'une certification de type ou de version ou d'une qualification ou d'une acceptation ou d'une homologation.

APPAREIL NEUF

Appareil sortant des chaînes et répondant à la définition de série.

APPAREIL REVISE, REPARE OU MODIFIE

Appareil ayant fait l'objet d'une réception de la part d'un service officiel et rentré en révision, réparation importante, modification déjà approuvée par un service officiel.

ANNEXE 3

PROTOCOLE HELICOPTERES

PROTOCOLE HELICOPTERES

PROTOCOLE RELATIF AUX PRIMES DE VOL EFFECTUES SUR HELICOPTERES

PREAMBULE

Lorsque dans le présent protocole il est fait mention d'un accord entre l'employeur et son P.N., ceci correspond à un accord entre l'employeur et le ou les délégués syndicaux du P.N. de l'entreprise, ou à défaut, les délégués du P.N. de l'entreprise, ou à défaut l'ensemble du P.N. de l'entreprise.

ARTICLE 1^{ER} – OBJET DU PROTOCOLE

Le présent protocole définit le mode de calcul des primes de vol du personnel navigant des essais et réceptions, telles que prévues à l'article 19.2.2 de la Convention Collective, pour les divers types d'activité aérienne exercée sur hélicoptères.

ARTICLE 2.

(modifié en dernier lieu par avenant du 21-12-2001)

Le temps de vol est celui défini par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale

Les points fixes au cours desquels l'appareil ne quitte pas le sol ne sont pas considérés comme des vols à l'exception des essais de recherche de résonance sol et des essais moteurs.

ARTICLE 3. DEFINITIONS RELATIVES AUX APPAREILS

Expérimental

Est appelé expérimental tout aéronef qui comporte des nouveautés fondamentales portant sur des points tels que par exemple : conception des rotors, transmissions, commandes de vol.

Prototype

Est appelé prototype tout exemplaire d'un aéronef construit dans un but de fabrication en série.

Il perd sa qualité de prototype lorsqu'une partie ou la totalité des éléments majeurs qui le composent ont fait l'objet d'une CQAH⁷ de type ou de version ; il est alors considéré selon le cas comme prototype dérivé ou comme appareil de série.

Prototype dérivé

Est appelé prototype dérivé tout exemplaire d'un aéronef déjà connu de l'employeur sur lequel :

- soit tout ou partie d'un élément majeur nouveau est installé en vue d'une modification de la définition de série (à titre d'exemples : rotor principal, boîte de transmission principale, rotor anti-couple, propulseur) ;
- soit lorsque les objectifs de CQAH de type ou de version sont modifiés de façon significative ;

⁷ CQAH signifie Certification, Qualification, Acceptation, Homologation.

Il perd sa qualité de prototype dérivé lorsque l'élément majeur a été l'objet d'une CQAH de type ou de version ou à défaut lorsqu'une expérience suffisante a été accumulée (sur l'aéronef ou d'autres aéronefs de même type) ; il est alors considéré comme appareil de série.

Appareil de série et autres appareils

Est appelé appareil de série tout appareil ne répondant pas aux définitions précédentes et en particulier tout appareil dont la définition de base a fait l'objet d'une CQAH de type ou de version.

a) Appareils neufs

Appareils sortant de chaîne de fabrication et qui répondent à la définition de série.

b) Appareils révisés, réparés ou modifiés

Appareils ayant fait l'objet d'une réception de la part d'un service officiel et rentrés en atelier pour révision, réparation même partielle, modification déjà approuvée par un service officiel.

ARTICLE 4. DEFINITIONS RELATIVES AUX TYPES D'ACTIVITE

Les différents types d'activité aérienne exercée par le personnel navigant des essais et réceptions sont classés dans les catégories suivantes :

- 1 Vols d'essais d'exploration de domaine (cf annexe A)
- 2 Vols d'essais difficiles et vols difficiles (cf annexe B)
- 3 Vols d'essais – Essais de recherche de résonance sol
- 4 Vols d'essais d'équipements n'affectant pas le comportement de l'appareil, avant CQAH de type ou de version
- 5 Vols d'essais d'équipements n'affectant pas le comportement de l'appareil, après CQAH de type ou de version
- 6 Vos de réception
- 7 Vols de contrôle après chantier de révision, réparation, modification
- 8 Vols de contrôle après entretien ou remontage sur l'appareil après CQAH individuel
- 9 Vols de présentation équipage seul à bord
- 10 Vols de démonstration à caractère technique
- 11 Vols de démonstration à caractère commercial
- 12 Convoyages prototypes pendant les trente premières heures
- 13 Convoyages avant CQAH individuel
- 14 Convoyages après CQAH individuel
- 15 Vols d'endurance avec programme de vol
- 16 Vols d'endurance de routine
- 17 Vols d'assistance aux utilisateurs
- 18 Vols à caractère de travail aérien ou transport public
- 19 Vols d'instruction et d'entraînement des équipages client et constructeur
- 20 Vols de maintien en condition de bon niveau d'entraînement des équipages constructeur
- 21 Vols de liaison
- 22 Vols nécessaires au renouvellement des licences et qualifications
- 23 Vols d'évaluation sur appareils de sociétés concurrentes
- 24 Points-fixes de compensation.

ARTICLE 5. DEFINITION DE LA PRIME HORAIRE DU PREMIER PILOTE

(modifié par 4^{ème} avenant du 25 mai 2004)

Les primes horaires du premier pilote sont définies pour chaque vol à partir de la formule suivante, en Euros 2003 :

$$PV = \sqrt{\frac{m}{1500}} \times \sqrt{\frac{m/S_b}{13,5}} \times k \times Ca \times Cr \times Cp \times 429,56 \text{ euros}$$

- m est la masse au décollage pour le vol considéré (en Kg)
- S_b est la surface balayée par le ou les rotors principaux (en m²)
- k est un coefficient lié à la date de l'obtention de la licence du P.N. concerné

k = 1 pour une licence obtenue en 1998 ou auparavant

k = 0,9 pour une licence obtenue en 1999 ou postérieurement.

Nota : Pour un type d'appareil donné, il peut être convenu entre l'employeur et son P.N. une masse forfaitaire, étant entendu qu'en fonction de l'évolution du produit, cette masse forfaitaire peut être révisée en cours de programme.

5.1. – Définition du coefficient Ca

Ca est un coefficient traduisant la difficulté de l'appareil et qui prend les valeurs suivantes :

Appareils de formule expérimentale

Ca varie de 2,5 à 5 : pour ces appareils, un accord est conclu entre l'employeur et son P.N. fixant la valeur initiale et la décroissance éventuelle en fonction des connaissances et des heures de vol cumulées.

Ca = 2

Pour les dix premières heures de vol du premier prototype

Ca = 1,75

Pour les vingt heures de vol du premier prototype au-delà des dix heures à Ca = 2

Pour les dix premières heures de vol des autres prototypes et prototypes dérivés.

Ca = 1,5

Pour toutes les heures de vol sur prototypes et prototypes dérivés au-delà des heures payées à Ca = 1,75 ou 2 et jusqu'à la perte de la classification prototype ou prototype dérivé telle que définie à l'article 3.

Ca = 1

Pour tous les autres cas.

5.2. – Définition du coefficient Cr

Cr est un coefficient de risque et d'exécution

Cr = 20

Pour les deux premières heures de vol du premier prototype

Cr = 10

Pour la première heure de vol des autres prototypes ou prototypes dérivés

PROTOCOLE HELICOPTERES

Pour les vols d'exploration de domaine (classe 1 de l'article 4), définis en annexe A avec application d'une durée forfaitaire de 15 minutes par exploration sans dépasser la durée réelle de vol.

$$Cr = 2$$

Pour les appareils prototypes et prototypes dérivés pour les 30 heures au-delà des heures payées à Cr = 10.

Pour les vols d'essais difficiles et vols difficiles (classe 2 de l'article 4), définis en annexe B avec application d'une durée forfaitaire de 15 minutes par phase difficile sans dépasser la durée réelle de vol.

$$Cr = 1$$

Pour les vols classés 3, 4, 9 et 12 à l'article 4.

$$Cr = 0,85$$

Pour les vols classés 6 et 7 à l'article 4.

$$Cr = 0,5$$

Pour les vols classés 5, 10, 13 et 23 à l'article 4.

$$Cr = 0,4$$

Pour les vols classés 8, 11, 15 et 19 à l'article 4.

$$Cr = 0,3$$

Pour les vols classés 14, 16, 17 et 18 à l'article 4.

$$Cr = 0$$

Pour les vols classés 20, 21, 22 et 24 à l'article 4.

5.3. – Définition du coefficient Cp

Cp est un coefficient qui qualifie la propulsion de l'appareil par le nombre de moteurs installés sur l'appareil

$$Cp = \frac{3}{n + 2}, \text{ n étant le nombre de moteurs}$$

ARTICLE 6. RECEPTION DES APPAREILS DE SERIE

Cet article définit le mode de calcul des primes pour les vols de la classe 6 de l'article 4.

Le principe général est d'aboutir à la fixation d'un forfait quand des appareils de même type et de même version sont produits en grand nombre étant entendu que dans les phases de démarrage d'une série et dans tous les cas où la fixation d'un forfait ne se justifie pas, les primes de vol sont réglées en régie (prime horaire).

6.1. – A ce titre, dans le démarrage d'une série, les dix premiers appareils environ sont rémunérés avec la formule de l'article 5.

6.2. – Au-delà, l'employeur fixe, en accord avec son P.N., et en fonction de l'expérience acquise sur cette dizaine d'appareils, le nombre forfaitaire d'heures de vol servant de base au calcul du forfait de série en utilisant la formule de l'article 5.

Ce nombre forfaitaire d'heures de vol doit, par principe, tenir compte de la valeur moyenne constatée sur les premiers appareils.

6.3. – Les forfaits d'heures de vol mentionnés en 6.2. sont révisés chaque année en fonction de l'expérience acquise avec l'idée d'une décroissance éventuelle en fonction du rang des appareils régis par ces forfaits. Les nouveaux forfaits ainsi révisés annuellement sont applicables à tous les appareils effectuant leur premier vol dans l'année considérée.

6.4. – Quand des équipements supplémentaires (système ou optionnel) nécessitent des vérifications spécifiques en vol, les vols sont payés en régie avec la formule de l'article 5.

ARTICLE 7. APPAREILS REVISES, REPARES OU MODIFIES

Les vols de contrôle sur ces appareils qui correspondent à la classe 7 de l'article 4 sont rémunérés selon les modalités de l'article 6.

ARTICLE 8. PRIMES DES AUTRES MEMBRES DE L'EQUIPAGE

(modifié par 2^{ème} avenant du 23 février 1999)

Les primes des autres membres de l'équipage sont dans chaque cas définies par rapport à celle du premier pilote supposée calculée avec $k = 1$ dans les conditions suivantes :

- 60% pour le second pilote et le premier ingénieur ;
- 60% pour l'expérimentateur responsable de l'exécution de l'essai en l'absence d'ingénieur d'essais ;
- 40% pour l'expérimentateur et les autres ingénieurs ;
- 50% pour le premier mécanicien, 30% pour les suivants.

Dans le cas où un appareil nécessite deux membres d'équipage, le deuxième membre perçoit 60% de la prime du premier pilote quelle que soit sa spécialité Essais-Réception.

Dans tous les cas, il est appliqué à la prime ainsi calculée un coefficient k tel que défini au début de l'article 5.

ARTICLE 9. PLAFONNEMENT DES PRIMES DE VOL ACQUISES DANS UNE ANNEE CIVILE

(modifié par 4^{ème} avenant du 25 mai 2004)

Pour chaque navigant d'essais ou de réception, quelle que soit sa spécialité, les primes de vol sont calculées conformément aux différents articles du présent protocole sans que la somme des primes de vol correspondant aux vols effectués entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre puisse dépasser les valeurs indiquées ci-après :

- pilote d'essais expérimental : kP
- pilote de réception, pilote d'essais : 0,85 kP
- ingénieur navigant d'essais et mécanicien navigant d'essais : 0,6 kP
- expérimentateur navigant d'essais et mécanicien navigant de réception : 0,5 kP

P est fixée à 258 882 Euros (valeur 2003).

VOLS D'ESSAIS D'EXPLORATION DE DOMAINE

Les essais de la classe 1 de l'article 4 qui justifient l'application du coefficient $C_r = 10$ défini à l'article 5.2 sont indiqués ci-après.

Les vols de cette catégorie sont en règle générale effectués par le seul équipage « constructeur ». Dans certains cas exceptionnels, ces vols peuvent intégrer dans la composition d'équipage un représentant officiel qualifié « ESSAIS ».

1. APPAREIL DE BASE

Vitesse indiquée

Augmentation par étape de $\Delta VC = 10$ kt au-delà de 110 kt.

Démonstration de vitesses « air » arrière et transversale de 25 kt puis par étape de 10 kt au-delà de la vitesse précédemment démontrée.

Altitude

Augmentation par étape de $\Delta Z_p = 6000$ ft

Masse

Augmentation par étape de $\frac{\Delta m}{m} = 3\%$

Facteur de charge

Variation par étape de $\Delta n = 0,2$ au-dessus de $n = 1,5$ et en dessous de $n = 0,5$

Régime rotor

Variation par étape de $\frac{\Delta NR}{NR_0} = 5\%$ autour de NR_0 .

Nombre de Mach en extrémité de pale avancante

Augmentation par étape de $\Delta M = 0,02$ au-delà de $M = 0,95$

Atterrissage ou Amerrissage en autorotation

Pour ceux effectués à une masse réduite supérieure de 3% à celle précédemment démontrée.

Etablissement du diagramme « Hauteur/Vitesse » (mono ou multimoteurs)

Tous essais nécessaires à la détermination de ce diagramme et effectués à une masse réduite supérieure de 3% à celle précédemment démontrée.

Voltige

Premières exécutions de chaque figure type.

Ravitaillement en vol

Premier ravitaillement en vol.

Flottabilité de secours

Démonstration de la vitesse maximale de percusion

Appontages

Premiers appontages : de jour et de nuit sur n et $n-1$ moteurs

Changement de forme aérodynamique

Démonstration de la vitesse maximale

Record FAI

Etablissement du record pour toute la durée du vol.

Neige

Premier vol stationnaire sous neige tombante ou en neige recirculante pour température extérieure voisine de 0°

Commande automatique du vol

- Premier essai d'excitation harmonique des commandes de vol
- Premier vol avec une nouvelle loi de pilotage CDVE ou multicyclique.

2. PROPULSION

Essais suivants dans le seul cas d'un appareil monomoteur :

- Nouvelle loi de régulation
- Adjonction de vannes de décharge ou de dispositifs analogues
- Modifications de l'aérodynamique de certains aubages
- Nouvelles chambres ou dispositifs de chambre de combustion
- Modification aérodynamique de la veine d'entrée d'air
- Démonstration de la limite de survitesse compresseur ou turbine libre.

3. ARMEMENT

- Essais d'adaptation d'un armement
- Ouverture du domaine de largage et de séparation
- Ouverture du domaine de tir
- Tir de nuit à basse altitude
- Essais du tir avec visée pilote ou tireur sur cible fixe ou mobile dans le diagramme hauteur-vitesse
- Essais d'armements nouveaux ou présentant par rapport aux systèmes déjà essayés une modification notable par exemple :
 - loi de guidage,
 - système de lancement,
 - propulsion,
 - charge militaire,
 - etc...

Nota : Le classement en vol d'essai de domaine pour ces cas non prévus dans cette annexe et pour tous ceux pouvant prêter à interprétation sera fait en accord avec l'employeur et son P.N., en particulier pour les essais liés aux CDVE et multicyclique.

VOLS D'ESSAIS DIFFICILES ET VOLS DIFFICILES

On appelle vol difficile un vol exigeant un pilotage délicat sans qu'il mette pour autant en cause la tenue mécanique de l'appareil.

Les vols de la classe 2 de l'article 4 et qui justifient l'application du coefficient $Cr = 2$ défini à l'article 5.2 sont indiqués ci-après :

1. APPAREIL DE BASE

Premier atterrissage sur une plate-forme mouvante plus petite que la plate-forme ayant été utilisée pour de précédents atterrissages.

Premier amerrissage sans arrêt du rotor et premier amerrissage avec arrêt du rotor.

Premier atterrissage sur neige à une altitude supérieure à 3000 mètres.

Transport de charge à l'élingue chaque fois qu'il y a augmentation de la masse ou des dimensions de la charge treuillée.

Premier largage en vol ou parachutage d'une masse supérieure à 10% de la masse maximale de l'appareil.

Vols au cours desquels l'appareil dépasse une altitude pression de 16000 ft (pour une durée forfaitaire de 15 minutes comme pour les autres cas d'application de cette liste, quelle que soit la durée passée au-dessus de 16000 ft).

Vols au cours desquels l'appareil dépasse une altitude pression de 25000 ft (pour toute la durée du vol).

Décollages et atterrissages avec panne moteur pour déterminer les trajectoires en catégorie A (FAR 29) ou CAA groupe A à une masse réduite supérieure de 3% à celle précédemment démontrée.

Vols de nuit à très basse altitude avec assistance à la vision pilote.

Voltige en démonstration à basse altitude.

Vols de présentation équipage constructeur seul à bord dans le diagramme hauteur-vitesse.

Tous les vols stationnaires sous neige tombante ou en neige recirculante pour température voisine de 0° C.

Tout vol en givrage réel pour toute la durée du vol.

Première démonstration de la panne du 2^{ème} moteur à la VNE.

Quinze premières minutes du 1^{er} vol d'un appareil neuf en réception qu'il soit payé en régie ou au forfait.

Vols à température ambiante supérieure à 38° C ou inférieure à - 15° C sur l'aire de décollage pour un appareil non muni de système de climatisation.

Vols d'entraînement à l'établissement de record FAI pour toute la durée du vol.

Vols au cours desquels on atteint la vitesse limite ou le facteur de charge limite déjà démontré.

Autorisation à une masse supérieure à 90% de la masse maximale démontrée.

Commande automatique du vol

Démonstration de panne du pilote automatique et du coupleur de nuit à $Zrs \leq 100$ ft de nuit.

Essais de fonctionnement du pilote automatique et du coupleur en conditions extrêmes d'état de la mer (SS>> 6) et/ou de turbulence ($Vw \geq 35$ kt) à $Zrs \leq 100$ ft.

Démonstration de pannes du coupleur à $Zrs \leq 50$ ft.

Démonstration de pannes d'un pilote automatique non surveillé.

Démonstration d'excitation harmonique des commandes de vol.

2. PROPULSION

2.1. Cas des appareils monomoteurs

Rallumages pour définition du domaine de vol de rallumage.

Recherche de décrochage compresseur et de limites de surchauffe.

2.2. Cas des appareils multimoteurs

Les divers types d'essais énumérés au paragraphe 2 de l'annexe A plus démonstrations des pannes de régulation.

3. ARMEMENT

- Essais de lot
- Démonstration de tir
- Tout vol de tir avec visée pilote ou tireur sur cible fixe ou mobile hors du diagramme hauteur-vitesse.

Nota : Le classement en vol difficile pour des cas non prévus dans cette annexe et pour tous ceux pouvant prêter à interprétation sera fait en accord entre l'employeur et son P.N., en particulier pour les essais liés aux CDVE et muticyclique.