



Ordonnance du DDPS sur le service de vol de l'Office fédéral de l'armement (Ordonnance sur le service de vol d'armasuisse)

du 19 juin 2020

Le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS),

vu l'art. 37, al. 2, let. c, de la loi fédérale du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration¹, vu l'art. 2, al. 4, de l'ordonnance du 3 juillet 2001 sur le personnel de la Confédération²,

arrête:

Art. 1 Catégories d'aéronefs

Le service de vol de l'Office fédéral de l'armement (armasuisse) s'étend aux catégories d'aéronefs civils et militaires ci-dessous, qu'ils soient suisses ou étrangers, avec ou sans pilote:

- a. prototypes;
- b. prototypes partiels, en particulier systèmes, armes et équipements;
- c. aéronefs dont l'exploitation ordinaire n'a pas été autorisée par le service officiel;
- d. aéronefs qui effectuent des essais en vol de production et des vols de réception;
- e. aéronefs ordinairement admis à circuler;
- f. aéronefs qui doivent circuler pour des tiers.

Art. 2 Catégories de vol

Le service de vol comprend tous les vols des catégories suivantes exécutés sur mandat d'armasuisse: vols d'essai, vols d'évaluation, vol d'essai de production et vols de réception, vols de contrôle, vols de formation, vols d'entraînement y compris entraînements individuels, vols de transport de personnes et de matériel, vols de mesures et vols photographiques.

RS 510.211.3

¹ RS 172.010

² RS 172.220.111.3

Art. 3 Personnes à bord d'un aéronef

¹ Les membres de l'équipage sont les personnes à bord d'un aéronef chargées de contribuer à l'exécution de l'ordre de vol (art. 9). Ils sont répartis dans les catégories suivantes:

- a. pilotes d'essai d'armasuisse;
- b. ingénieurs pour les essais en vol d'armasuisse;
- c. représentants d'entreprises suisses et étrangères ou d'organismes étatiques étrangers;
- d. autres personnes chargées de contribuer à l'exécution de l'ordre de vol selon l'avis de vol.

² Les passagers sont les personnes à bord d'un aéronef qui ne contribuent pas à l'exécution de l'ordre de vol.

Art. 4 Conditions requises pour l'engagement comme pilote d'essai

Peuvent être engagés comme pilotes d'essai uniquement des pilotes militaires des Forces aériennes apportant la preuve de leurs compétences aéronautiques exceptionnelles et de leurs bonnes connaissances techniques sur la base de qualifications militaires, d'attestations de formation, de certificats de l'employeur et de la procédure spécifique de sélection d'armasuisse.

Art. 5 Formation, formation continue et entraînement des pilotes d'essai

¹ La formation des pilotes d'essai après leur engagement comprend:

- a. le travail pratique au sol et dans les airs sous la direction d'un pilote d'essai expérimenté, y compris la reconversion sur les aéronefs les plus importants pour le travail de pilote d'essai;
- b. la formation civile de pilote professionnel et de vol aux instruments, y compris la théorie pour la licence de pilote de ligne (CPL/IR, frozen ATPL);
- c. un cours d'une année auprès d'une école étatique de pilotes d'essai à l'étranger pour suivre une formation de pilote d'essai expérimental dans le domaine des hélicoptères ou des avions à voilure fixe, avec obtention de la qualification de la catégorie 1 d'essai en vol de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA).

² La réussite de la formation conditionne la poursuite des rapports de travail.

³ La formation continue et l'entraînement des pilotes d'essai comprennent:

- a. la formation continue en vol et la formation continue théorique selon les exigences militaires et civiles et en fonction des développements technologiques;
- b. la reconversion sur aéronefs et l'entraînement selon les exigences des projets actuels et futurs visant à assurer l'acquisition d'une vaste expérience de vol;
- c. un entraînement au vol suffisant pour remplir les tâches attribuées;

- d. l'entraînement individuel au sens de l'art. 6, al. 2, let. a, de l'ordonnance du 19 novembre 2003 sur le service de vol militaire³.

⁴ La formation, la formation continue et l'entraînement des pilotes d'essai sont définis par le pilote d'essai en chef.

Art. 6 Formation, formation continue et entraînement des ingénieurs pour les essais en vol

¹ La formation des ingénieurs pour les essais en vol après leur engagement comprend:

- a. le travail pratique sous la direction d'un ingénieur pour les essais en vol ou d'un pilote d'essai expérimenté;
- b. un cours d'une année auprès d'une école étatique de pilotes d'essai à l'étranger avec obtention du niveau de compétence 1 de l'AESA comme ingénieur principal d'essai en vol; le directeur général de l'armement peut ordonner une formation équivalente à titre exceptionnel.

² La réussite de la formation conditionne la poursuite des rapports de travail.

³ La formation continue et l'entraînement des ingénieurs pour les essais en vol comprennent:

- a. la formation continue théorique selon les exigences militaires et civiles concernant la maîtrise des technologies les plus récentes;
- b. un entraînement en service de vol suffisant pour remplir les tâches attribuées.

⁴ La formation, la formation continue et l'entraînement des ingénieurs pour les essais en vol sont définis par le pilote d'essai en chef.

Art. 7 Aptitude médicale aéronautique des pilotes d'essai

¹ Seuls les pilotes d'essai déclarés aptes à voler par l'Institut de médecine aéronautique (IMA) sont autorisés à effectuer des vols. L'aptitude au vol est vérifiée périodiquement, mais au moins une fois par an, par l'IMA conformément aux réglementations civiles et militaires reconnues.

² S'il s'avère qu'un pilote d'essai a des résultats de médecine aéronautique temporairement incompatibles avec une affectation au service de vol, l'IMA ordonne la suspension provisoire pour raisons médicales.

³ Si le pilote d'essai doit être suspendu définitivement du service de vol pour raisons médicales, l'IMA en fait la demande à armasuisse.

⁴ Si le pilote d'essai conteste la décision de médecine aéronautique, le directeur général de l'armement la soumet au DDPS accompagnée de son propre avis. Le DDPS tranche après avoir entendu un groupe de médecins spécialistes présidé par le médecin en chef de l'armée.

³ RS 512.271

Art. 8 Aptitude médicale aéronautique des autres personnes à bord de l'aéronef

¹ Seules les personnes déclarées aptes à voler par l'IMA sont autorisées à remplir des tâches d'ingénieur pour essais en vol. L'aptitude médicale aéronautique est vérifiée avant l'engagement et contrôlée par la suite à intervalles réguliers. Si l'ingénieur pour essais en vol doit être suspendu définitivement du service de vol pour raisons médicales, l'IMA en fait la demande à armasuisse.

² Pour les vols à bord d'aéronefs dotés de sièges éjectables, tous les membres d'équipage et les passagers doivent passer l'examen médical aéronautique effectué par l'IMA. Les examens effectués par des instituts étrangers de médecine aéronautique peuvent être reconnus.

³ Si des vols à bord d'autres aéronefs sont susceptibles de solliciter fortement les membres de l'équipage et les passagers sur les plans psychique et physique, il appartient au pilote d'essai en chef de décider si un examen médical aéronautique préalable s'impose.

⁴ Le pilote d'essai responsable de l'exécution du vol peut refuser la participation au vol de membres de l'équipage ou de passagers s'il est porté à croire que ces personnes ne remplissent pas les conditions psychiques ou physiques requises.

Art. 9 Ordre de vol et autorité responsable des autorisations

¹ Les vols de toutes les catégories nécessitent un ordre de vol.

² Le pilote d'essai en chef règle la gestion des risques pour tous les vols et émet l'ordre de vol. Il est considéré comme le donneur d'ordre de vol.

³ Le directeur général de l'armement désigne l'autorité responsable des autorisations pour les vols de transport de personnes ou de matériel, les vols de mesures et les vols photographiques. Le pilote d'essai en chef est responsable des autorisations concernant tous les autres vols.

⁴ Pour les vols d'essai, les vols d'évaluation, les vols d'essai de production, les vols de réception et les vols de contrôle, l'ordre de vol est établi par écrit sous la forme d'un ordre unique ou comme partie intégrante d'un programme de vols d'essai. Pour les autres catégories, l'avis de vol fait généralement office d'ordre de vol. Le cas échéant, le pilote d'essai en chef peut toutefois exiger exceptionnellement pour ces vols un ordre unique ou un programme de vols d'essai.

⁵ L'ordre de vol comprend également l'autorisation d'emporter des membres d'équipage et des passagers.

⁶ La décision définitive d'exécuter ou d'interrompre le vol incombe au pilote d'essai qui a reçu l'ordre de vol.

Art. 10 Règles de vol

¹ En principe, les vols d'aéronefs militaires sont exécutés selon les prescriptions militaires et les vols d'aéronefs civils selon les prescriptions civiles.

² Le pilote d'essai en chef peut autoriser une dérogation aux prescriptions mentionnées à l'al. 1 si l'exécution de l'ordre de vol nécessite une telle mesure, notamment pour les vols d'essai, les vols d'évaluation, les vols d'essai de production, les vols de réception et les vols de contrôle. Si nécessaire, il peut en particulier autoriser des aéronefs à immatriculation civile à exécuter des vols selon les prescriptions du service de vol militaire.

³ Le directeur général de l'armement édicte, en accord avec le commandant des Forces aériennes, des prescriptions pour le service de vol d'armasuisse qui divergent du règlement 56.002 des Forces aériennes, afin de:

- a. permettre les vols d'essai, les vols d'évaluation, les vols d'essai de production, les vols de réception et les vols de contrôle;
- b. régler les responsabilités, notamment concernant les ordres à donner et la gestion des incidents.

⁴ En accord avec le directeur général de l'armement, le pilote d'essai en chef établit un manuel d'exploitation d'essais en vol qui fixe les détails du service de vol d'armasuisse.

Art. 11 Assurance-accidents

¹ Pour toutes les personnes définies à l'art. 3, al. 1, let. c, et 2, armasuisse conclut une assurance-accidents prévoyant une couverture d'au moins 50 000 francs en cas de décès et d'au moins 250 000 francs en cas d'invalidité. Pour toutes les autres personnes définies à l'art. 3, la conclusion de l'assurance est facultative et demeure à leur charge.

² L'assurance complète les prestations fournies en vertu de la législation sur le personnel de la Confédération.

Art. 12 Exécution

Le directeur général de l'armement est chargé de l'exécution de la présente ordonnance.

Art. 13 Abrogation d'un autre acte

L'ordonnance du DDPS du 15 mai 2003 sur le service de vol du Groupement de l'armement⁴ est abrogée.

⁴ RO 2003 1297

Art. 14 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} août 2020.

19 juin 2020

Département fédéral de la défense,
de la protection de la population et des sports:

Viola Amherd