

# APTITUDE MÉDICALE

## Les nouvelles règles

**Henri Marotte**, directeur de la Capacité de Médecine Aérospatiale de Paris, nous résume les nouvelles règles de l'aptitude médicale du pilote privé.

PAR HENRI MAROTTE,  
PHOTOGRAPHIE RA2 STUDIO

**L**e règlement européen est entré en vigueur le 8 avril 2013 (règlements 206/2008, 1178/2011, 290/2012). Ces textes concernent entre autres l'aptitude médicale et remplacent à leur date de mise en application l'ensemble de la réglementation nationale existante. Ils s'appliquent au :

- 8 avril 2013 : aux pilotes d'avions et d'hélicoptères,
- 8 avril 2014 : aux personnels navigants commerciaux,
- 8 avril 2015 : aux pilotes de planeurs, de ballons et d'essais. Notons que le pilote privé avion et planeur sera soumis pendant 2 ans à deux régimes distincts de gestion de ses licences.

Quatre points semblent importants :

- la création d'une nouvelle licence (LAPL),
- les changements dans la durée de validité des certificats médicaux d'aptitude,
- les changements dans les procédures de validation médicale des licences,
- les changements dans le contenu des visites médicales d'aptitude.

La nouvelle licence (LAPL) permettra de piloter des avions de moins de 2 tonnes en emportant 3 passagers au maximum. Elle pourra donc concerner la très grande majorité des avions et des pilotes d'aéro-club. Elle est assortie d'un régime spécifique d'aptitude médicale.

### Les changements dans la durée de validité

La durée de validité des aptitudes médicales de classe 2 est désormais de :

- 5 ans avant 40 ans,
- 2 ans entre 40 et 50 ans,
- 1 an après 50 ans.

Mais : la durée de validité de la visite médicale ne peut pas dépasser 2 ans à partir de 40 ans. Elle est donc automatiquement bornée à l'âge de 42 ans. De même, 10 ans plus tard, elle est bornée à l'âge de 51 ans. De même, la validité « fin de mois » disparaît au profit d'une validité de date à date.

La possibilité de renouvellement dans les 45 jours qui précèdent la date de fin de validité existe toujours, dans les mêmes conditions que précédemment.

- Pour les pilotes « LAPL », validité de :

- 5 ans avant 40 ans,
- 2 ans après 40 ans.

avec la même règle de transition que pour les pilotes privés à l'âge de 40 ans.

- Pour les pilotes professionnels : durée inchangée.

### Les changements dans les procédures de validation médicale des licences

Les « dérogations » disparaissent. Les nouvelles règles précisent que : « si le demandeur ne satisfait pas entièrement aux exigences... »

- Classe 1 : le dossier est renvoyé à l'Autorité de délivrance

des licences, qui prend la décision (ce qui veut dire : qui la signe).

- Classe 2 : le médecin expert « consulte » l'Autorité. La situation n'est à ce jour (12 avril 2013) pas totalement clarifiée sur qui signera in fine le certificat médical d'aptitude : le médecin agréé après avis de l'Autorité, ou l'Autorité elle-même.

LAPL : le médecin « consulte » un médecin agréé « classe 1 ou 2 » ou un centre d'expertise et signe le certificat d'aptitude, comme dans le cas de l'aptitude de classe 2.

Les experts : désormais, les visites de renouvellement des professionnels pourront se faire au cabinet de médecins agréés pour cette activité. Pour les PNC, à partir de 2014, ces visites pourront être effectuées par des médecins agréés « classe 2 ».

En cas de désaccord avec la décision prise, vous pourrez faire appel auprès du CMAC. Il conserve par ailleurs ses compétences pour la reconnaissance de l'inaptitude définitive et éventuellement, de l'imputabilité de cette inaptitude au service aérien des professionnels. Les compétences du CMAC sont également maintenues comme précédemment pour les PNC (jusqu'en 2014) ainsi que pour les pilotes de planeurs, pilotes de ballons, et pilotes d'essais (jusqu'en 2015).

Notons que pour les certificats médicaux d'aptitude en cours de validité (avec déroga-

tion) restent valides en l'état jusqu'à leur échéance.

### Les changements dans le contenu de la visite médicale

Il n'y a pas beaucoup de changements. Pour la visite médicale d'aptitude « LAPL » : le texte européen est très bref. Il commence par une phrase superbe : « Le demandeur d'un certificat médical pour licence LAPL est évalué sur la base des meilleures pratiques aéromédicales ».

Les « restrictions » d'avant 2013 sont devenues des « limitations ». Dans un souci de lecture internationale des limitations, celles-ci ont été codées sous la forme de groupes de 3 lettres portés sur le certificat médical. 4 de ces « trigrammes » peuvent être imposés par le médecin expert lui-même. Les autres sont imposés et/ou retirés par l'Autorité.

### En conclusion

Les modifications procédurales sont importantes. La période transitoire qui s'ouvre sera probablement complexe d'un point de vue administratif, avec un risque élevé d'erreurs.

Nous retiendrons aussi, pour les pilotes privés, que le médecin agréé gère le dossier beaucoup plus en profondeur qu'auparavant car c'est lui qui consulte l'Autorité sur le point dur de son examen, au lieu de simplement transmettre son examen au CMAC. ✈