

**ELEMENTS D'INFORMATION RELATIFS A L'ANNEE 1986**  
**sur la situation de la main d'oeuvre du**  
**TRANSPORT AERIEN INTERIEUR**

---

Sommaire

I -	Principales dispositions réglementaires et conventionnelles intervenues en 1986 ou en cours d'élaboration actuellement	2
II -	Situation de l'emploi	4
III -	Formation professionnelle	8
IV -	Conditions de travail	12

\*\*\*\*\*

Ce document élaboré par la **Direction générale de l'aviation civile** étant parvenu postérieurement à la réunion de la Commission sociale et de la sécurité du 27 mai 1987, n'a pu être soumis à son appréciation.

Ce document ne doit pas être considéré comme un bilan exhaustif en la matière ; il s'efforce simplement de relever les points clefs de l'évolution de la population concernée.

Observatoire Economique  
Statistique des Transports  
DOCUMENTATION

Réf. n°

CDAT  
3397

\*\*\*\*\*

1912  
No. 1000

1912  
No. 1000

1912

1912

1912

1912

1ère PARTIE - Principales dispositions réglementaires et conventionnelles intervenues en 1986 ou en cours d'élaboration.

1.1. - Dispositions réglementaires

1.1.1. Publication au Journal Officiel du 9 décembre 1986 du Décret n° 86.1247 fixant les modalités d'application aux personnels navigants professionnels de l'aviation civile du congé parental d'éducation et au travail à mi-temps des parents d'un jeune enfant prévues aux articles L 122.28.1 à L 122.28.7 du Code du Travail.

1.1.2. Publication au Journal Officiel du 9 décembre 1986 du Décret n° 86-1248 fixant les modalités d'application aux personnels navigants professionnels de l'aviation civile du congé pour la création d'entreprise et du congé sabbatique prévues aux articles L 122.32.12 à L 122.32.28 du code du travail.

1.1.3. Réforme du statut de la Caisse de Retraite du Personnel Navigant.

Le personnel navigant bénéficie d'un régime de retraite complémentaire obligatoire, caractérisé par la possibilité pour le navigant remplissant les conditions de durée d'affiliation de bénéficier dès l'âge de 50 ans des prestations de retraite. Ce régime, défini par le Code de l'Aviation Civile est géré par la Caisse de Retraite du Personnel Navigant.

L'évolution démographique du personnel navigant nécessite une adaptation du régime de la CRPNP.

A cet effet s'est constitué un comité chargé de mettre à l'étude les aménagements à apporter aux dispositions réglementaires du régime (décret en Conseil d'Etat).

.../...

1.2. - Dispositions conventionnelles

1.2.1. Convention collective du personnel au sol des entreprises de transport aérien

Cette convention signée le 22 mai 1959 et étendue par arrêté du 10 janvier 1964 couvre le personnel au sol de l'ensemble des compagnies aériennes exerçant une activité en France à l'exception d'Air France, qu'elles soient nationales (Air Inter, UTA), régionales (notamment TAT, Air Limousin) ou étrangères.

En 1986, a été adopté par la Commission nationale mixte de ladite convention l'avenant n° 44 du 22 décembre 1986, relatif aux modalités de la formation des représentants du personnel dans les CHS-CT des entreprises de moins de 300 salariés.

le texte fait actuellement l'objet d'une procédure d'extension.

1.2.2. Convention collective du personnel navigant technique des entreprises de travail aérien

Le 18 janvier 1984, était conclue une convention réglant sur le territoire métropolitain et les départements d'Outre-Mer les rapports entre le personnel lié par un contrat de navigant technique et les employeurs exerçant à titre onéreux une activité de :

- travail aérien par avion,
- travail ou transport aérien par hélicoptère,
- formation aux brevets, licences et qualifications aéronautiques.

Elle a été étendue par un arrêté du 6 novembre 1985. Elle permet ainsi une clarification et une uniformisation de la réglementation sociale applicable à ce type particulier de salariés, employés généralement dans de petites unités avec des conditions de travail très diverses.

En 1986 ont été adoptés par la Commission nationale mixte de ladite convention

- 1) l'avenant n° 3 du 14 mai 1986 relatif à une réévaluation des valeurs des éléments de salaire déterminés par les articles 22 et 22 bis de la convention. Il a été étendu par arrêté du 6 novembre 1986
- 2) l'avenant n° 4 du 25 juin 1986 relatif à une modification des règles fixant l'ordre des licenciements pour motif économique. Il a été étendu par arrêté du 21 mars 1987

Des négociations sont actuellement en cours pour permettre l'adaptation de certaines dispositions du texte au secteur du travail aérien agricole, suite à un recours déposé contre l'arrêté d'extension par le Syndicat national du développement des travaux aériens agricoles (SNDTAA).

**1.2.3. - Convention collective du personnel navigant technique des entreprises de transport aérien régional**

Le texte signé en mars 1978 par le Comité des Transporteurs Aériens Régionaux, d'une part, et par le Syndicat National des Pilotes de Ligne et l'Union des Navigants de l'Aviation Civile (CGC), d'autre part, couvre actuellement le PNT des entreprises adhérentes au Comité des Transporteurs Aériens Complémentaires effectuant du transport aérien régional.

En 1986 a été adopté par la commission nationale mixte de ladite convention l'avenant n° 9, en date du 15 avril 1986 relatif à une réévaluation de la valeur de l'unité de salaire et à une demande au Ministre chargé des Transports d'engagement de la procédure d'extension du texte.

La procédure d'extension immédiatement mise en oeuvre a été interrompue suite à la non-conformité de l'article 1er de la convention (champ d'application) à la législation du travail. Les négociations engagées depuis à la demande de l'administration pour rendre l'article 1er conforme aux exigences du code du travail n'ont pas encore abouti.

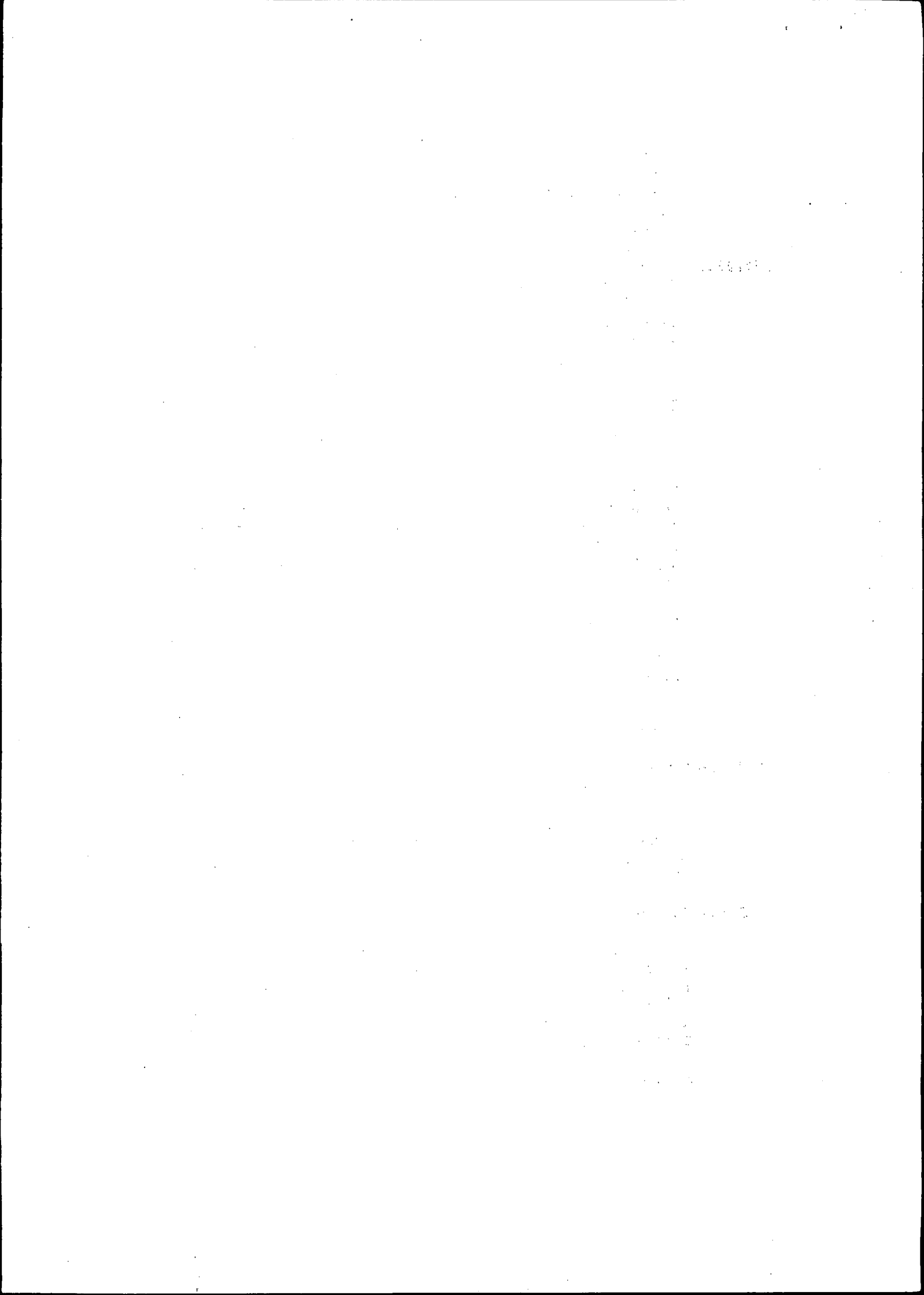
**1.2.4.- Convention collective régionale concernant le personnel de l'industrie de la manutention et du nettoyage sur les aéroports ouverts à la circulation publique.**

Signée le 1er octobre 1985, elle a été étendue par arrêté du 16 juin 1986 du Ministre des Affaires Sociales et de l'emploi et du Ministre délégué chargé des Transports.

**1.2.5.- Convention collective du personnel navigant commercial**

La Convention collective du personnel navigant commercial a été signée le 19 octobre 1984 par le Comité des Transporteurs Aériens Français (CTAF), (qui regroupait à l'époque Air France, Air Inter et UTA), le Syndicat National du Personnel Navigant Commercial (SNPNC) et le Syndicat Unitaire des Navigants Commerciaux (SUNAC).

Elle est conclue pour une période allant jusqu'au 30 juin 1988.



## 2ème PARTIE - La situation de l'emploi

La situation de l'emploi dans le transport aérien doit être appréhendée différemment selon qu'il s'agit du personnel au sol ou du personnel navigant.

Le personnel navigant constitue une population relativement restreinte. Il bénéficie en outre du suivi d'une cellule spécialisée de l'ANPE au sein du Bureau travail et emploi qui vise au sein du secteur aérien la régulation de l'emploi de ce type particulier de salarié. Les statistiques concernant le chômage du personnel navigant sont donc aisément disponibles.

Le personnel au sol représente en revanche une population beaucoup moins facilement quantifiable. Ses demandes d'emploi sont traitées par les agences locales pour l'emploi et il n'existe pas au niveau central de statistiques disponibles les concernant.

Néanmoins, à titre indicatif un inventaire des effectifs d'Air Inter et de certaines compagnies régionales parmi les plus importantes a été dressé.

### 2.1. - la situation de l'emploi au sein du personnel navigant.

#### 2.1.1. Evolution de l'environnement

L'activité du transport aérien a été marquée en 1986 par une certaine "libéralisation" de la desserte aérienne des Antilles et de l'Ile de la Réunion. Annoncée par le Ministre délégué chargé des Transports devant le C.S.A.M. lors de sa séance du 21 mai, cette libéralisation s'est traduite par un nouveau régime contractuel - une convention particulière est conclue entre l'Etat et chaque compagnie concernée, en application d'un Cahier des dispositions communes pour la desserte aérienne des Antilles et de la Réunion - se substituant au régime antérieur. En application de ce dispositif, et en complément de la desserte existante par Air France, la compagnie MINERVE est autorisée à desservir les Antilles à partir de la France métropolitaine (auparavant Bruxelles et Bâle-Mulhouse) à compter du 1er juillet 1986 et la compagnie POINT AIR à desservir l'Ile de la Réunion à partir de Nice puis de tout point du Territoire métropolitain à compter de la mi-novembre.

La liaison PARIS-PAPEETE via San Francisco et/ou Montréal a été ouverte par la compagnie MINERVE, à partir du 23 juin 1986 jusqu'au 31 décembre 1993 (date d'échéance de l'autorisation générale de la société).

Par ailleurs, quatre sociétés importantes de transport à la demande ont obtenu le renouvellement de leurs autorisations de transport aérien pour dix années : AEROMARITIME, AIR CHARTER, EURALAIR et sa filiale EURALAIR INTERNATIONAL ; les autorisations de la SFAIR et de CORSE AIR INTERNATIONAL ont été renouvelées pour 7 mois et 9 mois respectivement, ces périodes courtes exprimant l'intention de l'Administration de suivre attentivement l'évolution de ces deux sociétés.

Enfin se sont créées en 1986 un nombre considérable d'entreprises effectuant des transports à la demande au moyen d'appareils de moins de 20 places, dites entreprises de taxi aérien (27 au total). Parallèlement seules 3 entreprises de ce type ont été supprimées.

Ces divers événements auxquels il faut ajouter la création de nouvelles liaisons régulières au profit d'AIR FRANCE et UTA révèlent une reprise de l'activité aéronautique en France, aux conséquences favorables à moyen terme sur le marché de l'emploi des navigants.

#### 2.1.2. Evolution de la population active en 1986

Au 1.1.87 la population active PN totalisait en France 13 122 personnes, soit 433 de plus qu'au 1.1.86. La population PNT (Personnel Navigant Technique) a augmenté de 4,2 % dans la branche transport public (intérieur et international) et de 2,7 % dans la branche travail aérien. Les effectifs des stewards ont progressé de 1,2 % et ceux des hôtes de 4,5 %.

On enregistre donc globalement un ralentissement de la croissance de la population PN (+ 3,2 % en 1986 contre + 8,2 % en 1985).

La population PNT évolue diversement suivant la catégorie concernée :

- l'effectif OMN (Officiers Mécaniciens Navigants) a progressé de 40 personnes, essentiellement à AIR FRANCE qui a qualifié 70 stagiaires qui "attendaient au sol" depuis 4 ans.

- l'effectif Pilote a progressé de 194 personnes, principalement dans le travail aérien et le Charter (+ 184). Les effectifs PNT d'UTA et AIR INTER régressent légèrement ; l'augmentation de ceux d'AIR FRANCE (+28) entraîne un mouvement d'embauche en cascade.

L'effectif Pilote d'Hélicoptères augmente de 2,7 % mais leur nombre est toujours trop élevé par rapport à la population active (508), le taux de chômage atteignant 16 % au 1.1.87.

Les PL (Pilotes de Ligne) ont diminué de 46 personnes alors que 118 licences ont été délivrées en 1986. Ces 118 nouveaux promus viennent exclusivement des PP1 déjà "en ligne" dans les compagnies.

La population PP1 (Pilotes Professionnels de 1ère Classe) augmente fortement (+ 68). Les embauches devraient reprendre à AIR INTER et à AIR FRANCE à ce niveau en 1987.

L'effectif PP IFR (Pilotes Professionnels Vol aux Instruments) augmente de 82 personnes, principalement employées dans les compagnies régionales et le transport à la demande.

Enfin la population PP (Pilotes Professionnels) augmente de 47 personnes. Ces navigants pilotent essentiellement dans les aéroclubs et les entreprises de travail aérien.



2.1.3. - Situation du chômage personnel navigant.

1) Situation du chômage PNT

Le taux de chômage continue de décroître : 5,87 % en 1986 contre 6,16 % en 1985, avoisinant presque zéro pour les OMN.

Les situations sont diversifiées selon le niveau des licences : légèrement en baisse pour les PP, avec un taux cependant élevé (9,32 %), légèrement en hausse pour les PP IFR (peut être un transfert de PP à PP IFR).

Légèrement en hausse également pour les PP1 (5,66 % en 1986 contre 5 % en 1985) ce qui est dû d'une part aux listes d'attente d'AIR INTER et d'AIR FRANCE et, d'autre part, au chômage volontaire d'un certain nombre de candidats qui préfèrent préparer les concours.

Légère diminution en taux de chômage PL : leur population reste très difficile à placer.

Pour les pilotes d'hélicoptères, la situation empire du fait essentiellement du marasme des marchés pétroliers (taux de chômage au 1.1.87 : 16,73 %).

2) Situation du chômage PNC (Personnel Navigant Commercial : stewards et hôtesses).

Une cinquantaine de demandeurs d'emplois supplémentaires, d'où un taux de chômage en hausse (5,32 % en 1986 contre 3,6 % en 1985), dû principalement à l'important recrutement de saisonniers par Air France en 1986, ce qui a remis plus de PNC sur le marché au mois d'octobre que d'habitude, et aux départs importants de retraités d'Air France également, qui s'inscrivent à l'ANPE.

2.2. Effectifs

2.2.1 Effectifs des personnels employés dans le transport aérien intérieur

(Effectifs totaux au 31.12.86)

Les Compagnies Air France et UTA sont également prises en compte à titre comparatif

	SOL	PNT	PNC	TOTAL
Air Inter	5 761	710	1 158	7 629
Brit'Air	61	58	21	140
T.A.T.	605	237	180	1 022
Air Littoral	67	78	16	161
Divers (estimation)	240	450	300	990
<b>Total Transports aériens intérieurs</b>	<b>6 734</b>	<b>1 533</b>	<b>1 675</b>	<b>9 942</b>
Air France	28 743	2 070	4 357	35 170
UTA	5 890	312	757	6 959

2.2.2 Effectifs des personnels employés dans l'aéronautique civile

(Effectifs totaux au 31.12.86).

	SOL	PNT	PNC	TOTAL
( Transport aérien	12 700	2 311	3 161	18 379
( sauf AIR FRANCE				
( AIR FRANCE	28 743	2 070	4 357	35 170
( TOTAL TRANSPORT	41 443	4 381	7 518	53 342
( AERIEN				
( Travail aérien	790	980		1 770
( Aéroports sauf ADP	3 200			3 200
( Aéroports de Paris	5 489			5 489
( Manutention				
( aéroportuaire	3 200			3 200
( TOTAL GENERAL	54 122	5 361	7 518	67 001
A titre indicatif :				
( DGAC - DM	15 250	193		15 443

### 3ème PARTIE - LA FORMATION PROFESSIONNELLE

La formation professionnelle constitue naturellement, en ce qui concerne le personnel navigant, une préoccupation majeure des pouvoirs publics et des directions des compagnies aériennes en même temps qu'une part prépondérante des budgets en cause. Celles-ci consentent également un important effort de formation à l'égard du personnel au sol.

#### 3.1. Activités de formation assurées par la DGAC au bénéfice du personnel navigant professionnel

Le Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique est chargé au sein de la DGAC de ce type d'activité. Il dispose à cet effet de 8 centres de formation disséminés à travers la France, ayant pour vocation principale l'instruction des pilotes dans différentes disciplines et à différents niveaux :

- les centres de ST-Yan, Montpellier, Melun, Grenoble, Carcassonne, Muret et Biscarosse pour le vol à moteur,
- le centre de St-Auban sur Durance pour le vol à voile.

Indépendamment de la formation du personnel navigant professionnel, le SFACT forme également des instructeurs pour l'aviation générale et des personnels techniques de l'aviation civile et de l'armement.

#### 3.1.1. Perfectionnement des pilotes et officiers mécaniciens navigants (OMN)

Le perfectionnement de pilotes déjà expérimentés et leur préparation en vue des épreuves pratiques qu'exige l'obtention des titres aéronautiques au niveau de leur formation de base a fait l'objet de stages d'instruction homologués dans les centres de Grenoble, Carcassonne, St-Yan et Montpellier.

Ces stages s'adressent essentiellement aux pilotes français désireux de faire carrière dans le travail et éventuellement le transport aérien, mais aussi à des pilotes étrangers dans le cadre de la coopération technique.

De plus, le SFACT a formé 13 instructeurs de pilotes professionnels de 1ère classe au centre de St-Yan.

#### - Pilotes professionnels

Des stages de préparation aux épreuves pratiques du brevet de pilote professionnel ont réuni 65 candidats, dans le cadre de stages organisés dans les centres de Carcassonne (25) et Grenoble (40).

Il est intéressant de noter que ces stages sont reconnus au titre de la loi du 16 juillet 1971 sur la formation professionnelle des adultes et que les candidats peuvent, toutes conditions remplies, obtenir éventuellement une aide financière de l'Etat.

- pilotes professionnels de 1ère classe et mécaniciens navigants

Au centre de St-Yan 84 pilotes ont suivi avec succès le stage préparatoire aux épreuves pratiques du brevet et de la licence de pilote professionnel 1ère classe et 18 candidats ont également suivi avec succès le stage préparatoire aux épreuves pratiques du brevet et de la licence de mécanicien navigant.

Par ailleurs l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile a accueilli en 1986 40 stagiaires pour les former au PP 1 théorique, soit 33 de plus qu'en 1985.

Le SFACT a ainsi fourni en 1986 en effort particulièrement important dans le domaine de la formation des PP 1, en s'efforçant de répondre aux besoins des entreprises.

### 3.1.2. Formation de base des candidats aux brevets et licences de pilote de ligne et d'ingénieur navigant ne possédant aucune expérience aéronautique.

#### 1°) élèves pilotes de ligne (EPL)

La DGAC assure la formation de base de ces futurs pilotes de ligne destinés aux transport aérien.

Les élèves sont recrutés sur concours au niveau de la classe de mathématiques supérieures.

Leur formation comporte 3 phases :

- une année, au centre école de Montpellier en vue de l'obtention du brevet de pilote professionnel et de la qualification IFR,
- une année, à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile à Toulouse pour la préparation au brevet théorique de pilote de ligne,
- une année au centre école de St-Yan en vue de l'obtention du brevet de pilote professionnel 1ère classe.

En 1986, toutes promotions confondues, ont poursuivi leur formation au titre de ce recrutement :

- 53 élèves pilotes de ligne au CE de Montpellier
- 50 élèves pilotes de ligne au CE de St-Yan

### 3.2. - Formation aéronautique pour l'ensemble de la France

Le nombre de titres délivrés en 1986 en France a été le suivant :

#### AVION

Pilotes de ligne	:	118
Pilotes professionnels de 1ère classe	:	137
Pilotes professionnels	:	357
Qualifications IFR		
Professionnels	:	159
Privés	:	43
Mécaniciens navigants	:	57
INAC	:	13
Certificats de sécurité et de sauvetage	:	415

#### HELICOPTERE

Pilotes de ligne	:	6
Pilotes professionnels	:	126
Qualification IFR	:	11

### 3.3. Situation du marché des navigants

La formation de pilotes professionnels Avions, de pilotes professionnels hélicoptères et de Personnel Navigant Commercial peut être considérée actuellement comme répondant aux besoins du milieu aéronautique Français.

Il n'en va pas de même en ce qui concerne la formation de pilotes professionnels de 1ère classe. Le marché de l'emploi des navigants se caractérise en effet actuellement par un recrutement accéléré à ce niveau de qualification par Air France, UTA et Air Inter, qui "aspirent" les PP1 du transport aérien régional. Les compagnies régionales sont donc elles-mêmes amenées à recruter des navigants PP1 pour combler ces départs. Seuls le brevet et la licence de PP1 (si l'on excepte ceux de Pilote de Ligne) permettent en effet d'être commandant de bord sur les machines comprises entre 5 tonnes 7 et 20 tonnes, qui constituent une grande partie de leur flotte.

Or la production de PP1 en France ne suffit plus à répondre à ces nouveaux besoins, alors que le SFACT fonctionne au maximum de ses capacités en ce qui concerne cette spécialité. Les compagnies régionales doivent donc compenser cette insuffisance par divers systèmes, dont le plus important est celui de la formation en ligne (voir infra 3.5.).

Ce problème se posera en tout état de cause bientôt en termes différents en fonction de l'harmonisation prochaine de la réglementation Française avec les recommandations OACI concernant l'uniformisation des brevets et licences dans les Etats membres.

### 3.4 - Analyse des capacités de formation à Air Inter

#### 3.4.1 Pourcentage de la masse salariale consacré à la formation continue

Le secteur à forte évolution technique du transport aérien suppose un investissement important au plan de la formation de la part des entreprises concourantes, d'où un pourcentage élevé de la masse salariale consacré au budget formation.

1984..... 14,62 % de la masse salariale  
(assiette de calcul : 1 105 246 531 F)

1985..... 13,23 % de la masse salariale  
(assiette de calcul : 1 202 170 973 F)

1986..... 13,31 % de la masse salariale  
(assiette de calcul : 1 287 366 279 F)

#### 3.4.2 Les populations bénéficiaires de l'effort formation

		PNT	PNC	PS
( % dépenses de for-	: 1985	: 75,03	: 9,61	: 15,36
( mation catégorie sur-				
( dépenses de forma-	: 1986	: 69,15	: 12	: 18,85
( tion totale				
( % dépenses de for-	: 1985	: 39,68	: 10,72	: 3,23
( mation catégorie sur-				
( masse salariale	: 1986	: 37,18	: 13,30	: 3,97
( catégorie				

### 3.5 La formation en ligne au sein des compagnies régionales

Pour pallier l'insuffisance actuelle en PP1, les compagnies régionales ont développé le système dit de formation en ligne. Il consiste à former en vol des Pilotes Professionnels possédant la qualification de vols aux instruments (PP IFR) et titulaires en outre de la licence de PP1 théorique. Pilotant des avions qui effectuent des liaisons régulières ils sont suivis par des instructeurs qui leur dispensent une formation pratique.

Après 1 000 heures de vol et deux années de service en qualité de commandant de bord sur avions multimoteurs ou 2 000 heures de vol et quatre années de service en qualité de co-pilote sur avions de plus de 5 tonnes ces navigants sont admis à se présenter par décision du Ministre chargé de l'Aviation Civile aux épreuves pratiques en vol nécessaires à l'obtention du brevet de la licence de Pilote Professionnel de 1ère classe.

Une quinzaine de navigants ont obtenu en 1986 le PP1 pratique grâce à cette formule, qui devrait se développer en 1987.

4ème partie - les conditions de travail

4.1 Durée du travail

4.1.1 Durée du travail personnel au sol

Horaire hebdomadaire moyen

```

=====
(                               1986                               )
(-----)
(                               )
( T.A.T. : de 39 h 00 à 39 h 45 )
(-----)
( Air Inter : de 34 h 50 à 38 h 00 )
(-----)
( ADP : 38 h )
(=====)

```

4.1.2 Durée du travail personnel navigant

la spécificité des conditions d'exploitation des aéronefs suppose une réglementation de la durée du travail du personnel navigant à l'échelle mensuelle. Ainsi le Code de l'Aviation Civile prévoit dans ses articles D 422.3 et D 422.10 une durée mensuelle moyenne de travail pour le personnel navigant (85 heures pour le personnel affecté sur avions autres que avions à réaction et avions à réaction d'un poids total au décollage inférieur à quatorze tonnes, 75 heures pour le personnel navigant affecté sur avions à réaction d'un poids total au décollage supérieur à quatorze tonnes).

A titre indicatif le procès-verbal du 16 mars 1971 qui régit la durée du travail du personnel navigant technique employé chez Air Inter, UTA et Air France ramène ces durées à 67 heures mensuelles (modulables toutefois sur moyen courrier suivant différents paramètres).

Temps réel moyen mensuel de vol

(source bilan social Air Inter)

```

=====
(                               1986                               )
(-----)
(                               PNC                               )
(                               PNT                               )
(-----)
( Air Inter : de 49,95 à 52,47 H vol : de 49,37 à 55,53 h vol )
(=====)

```

TAT ne recense pas ces données

4.2 Un exemple de conflit social spécifique du transport aérien :  
l'introduction de l'Airbus A 320 chez Air Inter.

Les mécaniciens navigants de la compagnie Air Inter ont cessé le travail pendant quarante huit heures en novembre et en décembre 1986 pour protester contre la décision prise en novembre 1985 par la Direction de placer deux hommes d'équipage au lieu de 3 dans le poste de pilotage du futur Avion A 320. Douze aéronefs de ce type doivent en effet être mis en service au mois de mai 1988 par Air Inter.

Le Syndicat des mécaniciens navigants a invoqué essentiellement des raisons de sécurité, d'économie et de ponctualité pour justifier sa position.

La Direction a fait valoir que l'A 320 a été conçu pour être piloté à deux, à l'instar de ses homologues de la génération précédente (Boeing 737 et DC 9-80), et qu'il sera certifié avec cette composition d'équipage. Elle a indiqué en outre qu'il a été proposé aux plus jeunes mécaniciens navigants d'Air Inter de devenir pilotes aux frais de la compagnie, et que la pérennité de l'emploi a été assurée aux plus anciens sur les appareils exigeant un équipage à trois.



Annexe : privilèges des licences du Personnel Navigant Technique

1) Pilote Professionnel Avion (PPA)

- Commandant de bord sur avion effectuant du travail aérien
- Commandant de bord sur avion de moins de 5,7 tonnes dans le transport aérien
- Copilote sur avion dans le transport aérien dans les conditions et limites réglementaires.

2) Pilote Professionnel Hélicoptère (PPH)

- Commandant de bord sur hélicoptère effectuant du travail aérien
- Commandant de bord sur hélicoptère de moins de 5,7 tonnes dans le transport aérien
- Copilote sur hélicoptère dans le transport aérien commercial.

3) Pilote Professionnel 1ère classe (PP1)

- Détient l'ensemble des privilèges du Pilote Professionnel Avion titulaire de la qualification de vol aux instruments (IFR)
- Copilote sur avion dans le transport aérien dans les conditions et limites réglementaires
- Commandant de bord sur avion de moins de 20 tonnes dans le transport aérien

4) Pilote de Ligne Hélicoptère (PLH)

- Détient l'ensemble des privilèges du Pilote Professionnel Hélicoptère titulaire de la qualification de vol aux instruments (IFR)
- Commandant de bord sur tout hélicoptère

5) Pilote de Ligne Avion (PLA)

- Détient l'ensemble des privilèges du Pilote Professionnel de 1ère classe
- Commandant de bord sur tout avion dans le transport aérien commercial.

6) Officier Mécanicien Navigant (OMN)

- Option transport public avion : exerce la fonction mécanique à bord des aéronefs correspondants
- Option travail aérien avion : exerce la fonction mécanique à bord des aéronefs correspondants.

