

Ordonnance sur le service de vol militaire (OSV)

du 5 décembre 1994 (Etat le 11 juillet 2000)

Le Conseil fédéral suisse,

vu les articles 2, 4^e alinéa, 3, 3^e alinéa, 4, 2^e alinéa, lettre b, 6, 3^e alinéa, 10, 11, 3^e alinéa, 12, 3^e alinéa, et 21 de l'arrêté fédéral du 18 mars 1994¹ sur la réalisation de l'armée 95 (AFRA 95);

vu l'article 44, 1^{er} alinéa, lettre f, du statut des fonctionnaires² (StF);

vu l'article 17, 3^e alinéa, de l'arrêté fédéral du 30 mars 1949³ concernant l'administration de l'armée,

arrête:

Section 1: Objet

Art. 1

¹ La présente ordonnance règle l'instruction et le service des:

- a. pilotes militaires (hommes et femmes):
 1. pilotes militaires de milice,
 2. pilotes militaires de carrière:
 - Pilotes instructeurs
 - pilotes de l'escadre de surveillance,
 - pilotes d'usine de l'Office fédéral des aérodromes militaires (OFAEM);
- b. opérateurs de bord:
 1. opérateurs de bord de milice,
 2. opérateurs de bord de carrière de l'escadre de surveillance;
- c. photographes de bord de carrière (hommes et femmes):
 1. instructeurs,
 2. membres de l'escadre de surveillance;
- d. éclaireurs parachutistes:
 1. éclaireurs parachutistes de milice,
 2. éclaireurs parachutistes instructeurs;

RO 1995 98

¹ [RO 1994 1622]

² RS 172.221.10

³ RS 510.30

- e.⁴ opérateurs de drone en tant que membres du personnel non navigant:
1. pilotes de drone,
 2. opérateurs de charge utile.
- ² Les femmes peuvent assumer les fonctions suivantes:
- a. pilote militaire:
 1. pilote militaire de milice d'hélicoptère et d'avion à hélice,
 2. pilote militaire de carrière d'hélicoptère, d'avion à hélice, d'avion d'entraînement à réaction et d'avion de transport:
 - pilote instructeur,
 - pilote de l'escadre de surveillance,
 - pilote d'usine de l'OFAEM;
 - b. photographe de bord de carrière:
 1. instructeur,
 2. membre de l'escadre de surveillance;
 - c.⁵ opératrice de drone en tant que membres du personnel non navigant:
 1. pilote de drone,
 2. opératrice de charge utile.

Section 2: Admission, instruction et classification

Art. 2 Admission

¹ Le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports⁶ (DDPS) règle l'admission aux différentes filières d'instruction du service de vol militaire.

² Pour ce faire, il tient compte notamment de l'état de préparation général, de l'instruction aéronautique préparatoire, des aptitudes médico-aéronautiques et de la réputation.

³ Il statue cas par cas sur l'admission des personnes à la formation de pilote militaire de carrière, d'opérateur de bord de carrière, de photographe de bord de carrière et d'éclaireur parachutiste instructeur.

Art. 3 Instruction pour devenir pilote militaire de milice

¹ Jusqu'à l'obtention du brevet, l'instruction pour devenir pilote militaire de milice comprend:

- a. une formation de base de 143 jours au plus, qui sert de sélection aéronautique et d'instruction de base:
 1. une école de recrues pour pilotes de 103 jours,

⁴ Introduite par le ch. I de l'O du 28 juin 2000 (RO 2000 1743).

⁵ Introduite par le ch. I de l'O du 28 juin 2000 (RO 2000 1743).

⁶ Nouvelle dénomination selon l'ACF du 19 déc. 1997 (non publié).

2. une école de sous-officiers pour pilotes de 40 jours;
- b.⁷ une école de pilotes de 192 jours au plus;
- c. une école d'officiers pour pilotes de 145 jours au plus.

² Les militaires provenant d'autres formations de l'armée qui sont autorisés à suivre l'instruction pour devenir pilote militaire de milice accomplissent l'école de recrues pour pilotes.

³ Les sous-officiers provenant d'autres formations de l'armée qui sont autorisés à suivre l'instruction pour devenir pilote militaire de milice accomplissent les services d'instruction suivants:

- a. l'école de recrues pour pilotes;
- b. l'école de sous-officiers pour pilotes;
- c. les 82 premiers jours de l'école de pilotes pour autant qu'ils aient déjà accompli le service pratique comme caporal.

⁴ Les sous-officiers provenant d'autres formations de l'armée qui sont autorisés à suivre l'instruction pour devenir pilote militaire et qui, lors de l'entrée à l'école de recrues pour pilotes, n'ont pas accompli d'école de recrues comme caporal, ou ne l'ont accomplie que partiellement, accomplissent l'instruction complète.

⁵ L'instruction complémentaire pour un pilote militaire de milice opérationnel comprend:

- a. une instruction complémentaire (WAU) de 66 jours au plus à titre de service pratique comme lieutenant (soit cinq semaines tant pour WAU 1 que pour WAU 2);
- b. une instruction tactique (TAKAUS) de 52 jours au plus à titre de service pratique comme lieutenant (soit quatre semaines tant pour TAKAUS 1 que pour TAKAUS 2);
- c. un stage de formation au commandement (FLG) I de 26 jours au plus (13 jours de FLG I pour les pilotes [TAKAUS 3] et 13 jours de FLG I des Forces aériennes) ainsi que 26 jours de service pratique.⁸

⁶ L'instruction peut être répartie en plusieurs périodes.

Art. 4 Instruction pour devenir opérateur de bord de milice

L'instruction pour devenir opérateur de bord de milice comprend:

- a. un cours de 13 jours au plus, qui sert d'instruction technique de base et de sélection;
- b. un stage de formation technique de 120 jours au plus, qui peut être accompli en plusieurs parties;

⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 7 déc. 1998 (RO 1999 883).

⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 7 déc. 1998 (RO 1999 883).

- c. un stage de formation au commandement I pour pilotes et un stage de formation au commandement I des Forces aériennes⁹ de 26 jours au total (pour futurs capitaines).

Art. 5 Instruction pour devenir photographe de bord de carrière

L'instruction pour devenir photographe de bord de carrière comprend:

- a. un cours de 13 jours au plus, qui sert d'instruction technique de base et de sélection;
- b. un stage de formation technique de 103 jours au plus.

Art. 6 Instruction pour devenir éclaireur parachutiste de milice

¹ L'instruction pour devenir éclaireur parachutiste de milice comprend une formation de base de 143 jours au plus, qui sert notamment de sélection et de formation technique-tactique, soit:

- a. une école de recrues pour éclaireurs parachutistes de 103 jours;
- b. un cours technique de 40 jours au plus.

² Les soldats et les sous-officiers qui sont admis à être instruits comme éclaireurs parachutistes, accomplissent l'école de recrues et le cours technique.

³ Les caporaux éclaireurs parachutistes accomplissent un service pratique de 103 jours. En fonction des besoins, ce service peut être réparti entre l'école de recrues et le cours technique.

Art. 6a¹⁰ Instruction pour devenir opérateur de drone de milice

¹ Jusqu'à l'obtention du brevet, l'instruction pour devenir opérateur de drone de milice comprend:

- a. une formation de base de 143 jours au plus, qui sert de sélection aéronautique et d'instruction de base et qui comprend:
 - 1. 103 jours dans l'école de recrues de drones de reconnaissance 49, dont les 47 premiers jours se passent en phase de sélection de l'école de recrues de pilotes 42;
 - 2. une formation dans l'école de sous-officiers de drones de reconnaissance 49.
- b. une formation complémentaire formelle ainsi qu'un approfondissement du service de vol pratique, soit:
 - 1. 103 jours au plus de service pratique en tant que caporal à l'école de recrues de drones de reconnaissance 49;
 - 2. 117 jours à l'école d'officiers des Forces aériennes, avec un service technique adapté.

⁹ Nouvelle dénomination selon le ch. I de l'O du 7 déc. 1998 (RO **1999** 883). Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.

¹⁰ Introduit par le ch. I de l'O du 28 juin 2000 (RO **2000** 1743).

² La formation complémentaire d'opérateur de drone de milice opérationnel comprend une formation complémentaire de 108 jours au plus de service pratique au grade de lieutenant. Elle peut être fractionnée à condition que les modules d'instruction essentiels théoriques et pratiques soient suivis sans interruption.

³ La formation d'opérateur de drone de milice comprend, pour les pilotes militaires brevetés et les autres candidats aptes au sens de l'ordonnance du DDPS du 29 juin 2000 concernant les opérateurs de drone¹¹:

- a. un cours de service technique de douze jours au plus qui sert d'instruction de base technique et de sélection,
- b. un stage de formation technique de 30 jours au plus qui peut être fractionné.

Art. 7 Remise du brevet

¹ Reçoivent un brevet:

- a. les pilotes militaires qui ont accompli l'école d'officiers;
- b. les opérateurs de bord et les photographes de bord de carrière qui ont accompli l'instruction spéciale;
- c. les éclaireurs parachutistes qui ont accompli le cours technique;
- d.¹² les opérateurs de drone de milice, s'ils ont accompli avec succès de l'école d'officiers ou du cours de transition selon l'art. 6a, al. 3.

² Les titulaires reçoivent un certificat (brevet). Ce brevet leur donne le droit de porter l'insigne de leur spécialité.

Art. 8 Nomination des pilotes militaires de carrière

Les pilotes militaires de carrière sont nommés par le DDPS sur proposition des Forces aériennes¹³.

Art. 9 Classification des membres du service de vol militaire

¹ Les membres du service de vol militaire sont classés dans les catégories suivantes:

- a. catégorie A:
 1. pilotes militaires de carrière,
 2. pilotes de milice qui pilotent des avions de combat et dont il est exigé de hautes performances de vol,
 3. pilotes d'hélicoptère I (jusqu'à 45 ans au plus);
- b. catégorie B:
 1. pilotes militaires de milice qui exécutent des vols de transport ou de pointage ainsi que des tâches spéciales,
 2. pilotes d'hélicoptère II (à partir de 46 ans au plus tard),
 3. opérateurs de bord;

¹¹ RS 512.271.4

¹² Introduite par le ch. I de l'O du 28 juin 2000 (RO 2000 1743).

¹³ Nouvelle dénomination selon le ch. I de l'O du 7 déc. 1998 (RO 1999 883). Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.

- c. catégorie C: 1. pilotes militaires de milice qui ne pilotent que des avions d'entraînement,
2. éclaireurs parachutistes;
 - d. catégorie D: photographes de bord de carrière.
- ² Au sujet de la classification, les Forces aériennes décident cas par cas.

Section 3: Services d'instruction des formations

Art. 10¹⁴

¹ Les pilotes militaires, les opérateurs de bord, les éclaireurs parachutistes et les opérateurs de drone sont convoqués à des cours d'entraînement et à l'entraînement individuel pour maintenir et améliorer leur aptitude à l'engagement.

² Le DDPS peut libérer les pilotes militaires de carrière, les opérateurs de bord de carrière, les éclaireurs parachutistes instructeurs et les opérateurs de drone de carrière de l'entraînement individuel obligatoire.

Art. 11 Services obligatoires

¹ Les officiers et les sous-officiers accomplissent tous les services d'instruction de leur formation.

² Sont convoqués chaque année à des cours d'instruction des formations, en fonction des catégories:

- a. les pilotes militaires: 33 jours au plus;
- b. les opérateurs de bord: 22 jours au plus;
- c. les éclaireurs parachutistes: 17 jours au plus;
- d.¹⁵ les opérateurs de drone: 17 jours au plus.

³ Sont convoqués chaque année à l'entraînement individuel:

- a. les pilotes militaires: douze jours au plus;
- b. les opérateurs de bord: huit jours au plus;
- c. les éclaireurs parachutistes: douze jours au plus;
- d.¹⁶ les opérateurs de drone: huit jours au plus.

⁴ Le DDPS fixe la durée des périodes de service pour les différentes catégories.

¹⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 28 juin 2000 (RO 2000 1743).

¹⁵ Introduite par le ch. I de l'O du 28 juin 2000 (RO 2000 1743).

¹⁶ Introduite par le ch. I de l'O du 28 juin 2000 (RO 2000 1743).

Section 4: Aptitudes médico-aéronautiques

Art. 12

¹ Seules les personnes qui ont été déclarées aptes par l'Institut de médecine aéronautique (IMA) sont autorisées à effectuer le service de vol, de saut ou de vol de drone.¹⁷

² Les aptitudes médico-aéronautiques sont déterminées la première fois lors de l'admission; elles sont contrôlées régulièrement par la suite.

Section 5:

Suspension du service de vol ou de saut et réadmission; libération pour raison d'âge

Art. 13 Suspension

¹ Les membres du service de vol militaire sont suspendus du service du vol ou de saut, provisoirement ou définitivement, lorsque:

- a. ils ne sont plus aptes du point de vue médical;
- b. ils ne satisfont plus aux exigences techniques ou aux exigences liées à la personnalité;
- c. leur fonction n'est plus nécessaire sur le plan militaire;
- d. ils ont reçu un congé pour l'étranger conformément à l'article 48 de l'ordonnance du 29 octobre 1986¹⁸ sur les contrôles PISA ou, lors d'un séjour à l'étranger de moins de six mois, ils ne peuvent pas exécuter les entraînements exigés;
- e. en qualité d'officier, ils sont attribués à la réserve de personnel, conformément à l'article 19 AFRA 95, à l'exception des pilotes militaires de carrière;
- f. en qualité de femme pilote militaire ou photographe de bord de carrière, ils se trouvent en congé maternité; ou
- g. la poursuite de l'engagement dans leur fonction ne paraît plus indiqué pour d'autres raisons importantes.

² Pour les pilotes militaires de milice de la catégorie A, un transfert dans la catégorie B peut être ordonné en remplacement d'une suspension.

³ La personne qui bénéficie d'un congé pour l'étranger peut, sur demande, ne pas être suspendue à condition:

- a. que cela soit nécessaire sur le plan militaire; et

¹⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 28 juin 2000 (RO 2000 1743).

¹⁸ [RO 1986 2353, 1987 280, 1991 112, 1992 2394 ch. II 2489, 1993 811, 1997 2779 ch. II 30. RO 1999 941 art. 149]. Voir actuellement l'O du 7 déc. 1998 sur les contrôles militaires (RS 511.22).

- b. qu'elle s'engage à accomplir régulièrement ses services obligatoires et à prendre à sa charge les frais de voyage pour le parcours à l'étranger.

⁴ Les pilotes militaires de carrière, les opérateurs de bord de carrière, les photographes de bord de carrière, les éclaireurs parachutistes instructeurs et les opérateurs de drone de carrière dont l'engagement dans le service de vol ou de saut ne se justifie plus peuvent en être suspendus définitivement.¹⁹

Art. 14 Compétence

¹ L'IMA ordonne la suspension provisoire pour des raisons médicales.

² Le DDPS ordonne, sur proposition des Forces aériennes, la suspension définitive des pilotes militaires de carrière, des opérateurs de bord de carrière, des photographes de bord de carrière, des éclaireurs parachutistes instructeurs et des opérateurs de drone de carrière.²⁰

³ Dans tous les autres cas, ce sont les Forces aériennes qui statuent sur la suspension et la classification. Si la suspension définitive est due à des raisons médicales, la décision est prise sur proposition de l'IMA.

Art. 15 Réadmission

¹ Les membres du service de vol qui ont été suspendus provisoirement du service de vol ou de saut pour des raisons médicales ne peuvent reprendre leur activité que lorsque l'IMA a annulé la suspension après un examen médical.

² Si la suspension a été ordonnée pour d'autres raisons que des motifs médicaux et qu'elle dure plus de six mois, l'intéressé ne peut reprendre son activité que lorsqu'il a été déclaré apte par l'IMA.

³ Les Forces aériennes décident de la réintégration dans la catégorie initiale ou de la classification dans une autre catégorie après que l'IMA a déclaré l'intéressé apte à faire partie de la catégorie entrant en ligne de compte.

Art. 16 Limite d'âge pour les pilotes militaires de milice

¹ Les pilotes militaires de milice quittent le service de vol au plus tard à la fin de l'année civile durant laquelle ils ont 52 ans révolus. Le DDPS peut abaisser cette limite.

² Les pilotes d'essai, hommes et femmes, du Groupement de l'armement (GDA) sont maintenus dans le service de vol jusqu'à la résiliation de leurs rapports de service.

Art. 17 Limite d'âge pour les pilotes militaires de carrière

¹ Les pilotes militaires de carrière poursuivent le service de vol jusqu'à la résiliation de leurs rapports de service.

¹⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 28 juin 2000 (RO 2000 1743).

²⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 28 juin 2000 (RO 2000 1743).

² Les pilotes d'avions de combat monoplaces et les premiers pilotes d'avions de combat biplaces et d'avions-école à réaction quittent le service de vol à 55 ans.²¹

³ Dans des cas exceptionnels, le DDPS peut, pour des raisons militaires, relever la limite d'âge, en particulier lorsque la fonction de commandement d'un pilote et la disponibilité pour l'engagement des Forces aériennes le requièrent.²²

Art. 18 Limite d'âge pour les opérateurs de bord et les photographes de bord de carrière

¹ Les opérateurs de bord de milice quittent le service de vol au plus tard à la fin de l'année civile durant laquelle ils ont 52 ans révolus. Le DDPS peut abaisser cette limite.

² Les photographes de bord de carrière et les opérateurs de bord de carrière sont maintenus dans le service de vol jusqu'à la résiliation de leurs rapports de service.

Art. 19 Limite d'âge pour les éclaireurs parachutistes

¹ Les éclaireurs parachutistes de milice quittent le service de saut au plus tard à la fin de l'année civile durant laquelle ils ont 42 ans révolus.

² Les éclaireurs parachutistes instructeurs sont maintenus dans le service de saut jusqu'à la résiliation de leurs rapports de service.

Art. 19a²³ Limite d'âge des opérateurs de drone

¹ Les opérateurs de drone de milice quittent le service de vol de drone au plus tard à la fin de l'année civile durant laquelle ils ont 52 ans révolus.

² Les opérateurs de drone de carrière sont maintenus dans le service de vol de drone jusqu'à la résiliation de leurs rapports de service.

Art. 20 Affectation après la suspension ou la libération du service de vol ou de saut

¹ Après leur suspension (art. 13) ou leur libération du service de vol (art. 16, 18, 19, 19a), les membres du service de vol militaire peuvent se voir attribuer des fonctions pour l'exercice desquelles leurs connaissances et leur expérience sont nécessaires; leurs obligations militaires sont réglées par l'art. 11, al. 1 à 3.²⁴

² Si les intéressés n'exercent plus l'une de ces fonctions, leurs obligations militaires sont réglées par l'article 4 AFRA 95.

²¹ Introduit par le ch. I de l'O du 7 déc. 1998 (RO 1999 883).

²² Introduit par le ch. I de l'O du 7 déc. 1998 (RO 1999 883).

²³ Introduit par le ch. I de l'O du 28 juin 2000 (RO 2000 1743).

²⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 28 juin 2000 (RO 2000 1743).

Section 6: Utilisation d'aéronefs civils ou étrangers

Art. 21

¹ Les Forces aériennes peuvent ordonner à des membres du service de vol militaire d'effectuer des vols avec des aéronefs civils suisses ou des aéronefs étrangers. Il peuvent également ordonner des sauts à partir de tels aéronefs.

² Ces vols et sauts, notamment les vols qui sont exécutés par des pilotes militaires de carrière pour l'Office fédéral de topographie, la Direction fédérale des mensurations cadastrales ou d'autres services de la Confédération, comptent, conformément aux prescriptions de service, comme vols et sauts militaires. Les Forces aériennes décident des exceptions.

³ Les Forces aériennes peuvent confier des missions avec des systèmes de drones étrangers aux membres du service de vol de drone militaire. Ces missions comptent, conformément aux prescriptions de service, comme des engagements militaires. Les Forces aériennes décident des exceptions.²⁵

Section 7: Indemnité

Art. 22 Droit à l'indemnité

¹ Ont droit à l'indemnité:

- a. les membres du service de vol militaire, en raison des exigences particulières imposées par le service de vol ou de saut; le droit à l'indemnité commence le mois durant lequel débute l'entraînement après la remise du brevet;
- b. les autres agents de la Confédération qui, pour des raisons de service de vol, sont affectés pour effectuer, par exemple, des vols en tant que mécaniciens de bord ou comme aides pour le service de pointage.

² L'indemnité est fixée dans l'appendice 1.

³ Pour les pilotes militaires de carrière qui sont hors classe de traitement, le droit à l'indemnité est supprimé complètement ou en partie, conformément à l'appendice 1.

Art. 23 Réduction de l'indemnité

Si des membres du service de vol militaire n'accomplissent pas tous les services ou exercices obligatoires, l'indemnité de l'année suivante est réduite. Cette mesure n'entraîne pas une diminution des obligations du service de vol ou de saut.

²⁵ Introduit par le ch. I de l'O du 28 juin 2000 (RO 2000 1743).

Art. 24 Indemnité en cas de suspension provisoire

¹ Les membres du service de vol militaire reçoivent l'indemnité pendant trois mois au plus par année civile lorsqu'ils sont suspendus provisoirement pour du service de vol ou de saut pour une des raisons suivantes:

- a. maladie, accident ou congé maternité (mensualités de maladie);
- b. séjour à l'étranger de moins de six mois, pour autant que le domicile ait été maintenu en Suisse durant cette période (mensualités pour séjour à l'étranger).

² Le droit à l'indemnité commence une fois écoulé le mois au cours duquel la suspension a été ordonnée.

Art. 25 Indemnité en cas d'accident ou de maladie

¹ Les membres du service de vol militaire reçoivent l'indemnité pendant trois ans au plus lorsqu'ils sont suspendus pour une des raisons suivantes:

- a. accident lors d'un vol militaire, lors d'un saut en parachute ou lors d'activités relevant directement d'un engagement avec vol militaire ou saut en parachute;
- b. maladie consécutive à des vols militaires ou des sauts en parachute.

² Le droit à l'indemnité commence une fois écoulé le mois au cours duquel la suspension a été ordonnée.

³ La durée maximale du droit à l'indemnité se rapporte à la totalité de la durée du service. Si l'intéressé est suspendu plusieurs fois du service de vol ou de saut, les diverses périodes de suspension sont additionnées.

⁴ Les mensualités de maladie versées immédiatement avant que l'inaptitude au vol ou au saut ait été déclarée sont imputées sur la durée maximale du droit à l'indemnité.

Art. 26 Indemnité en cas de suspension pour d'autres raisons

¹ Les membres du service de vol militaire qui sont suspendus du service de vol ou de saut pour d'autres raisons qu'une maladie, un accident, un congé maternité ou un congé pour l'étranger ne reçoivent provisoirement aucune indemnité.

² Si les personnes intéressées sont suspendues du service de vol ou de saut sans avoir commis de faute et qu'elles sont à nouveau admises, l'indemnité leur est versée avec effet rétroactif.

³ Si les personnes intéressées sont suspendues du service de vol ou de saut pour avoir commis une faute, le droit à l'indemnité peut leur être supprimé partiellement ou totalement pour la durée de la suspension. Lors de l'appréciation, on tiendra compte en particulier de la gravité de la faute et de la conduite militaire des coupables.

⁴ Si les personnes intéressées sont suspendues définitivement du service de vol ou de saut, le droit à l'indemnité s'éteint au moment de la suspension.

Section 8: Indemnités spéciales pour prestations extraordinaires

Art. 27 Indemnité spéciale

¹ En raison des exigences physiques et psychiques particulières, des engagements plus nombreux dans le service de vol ou de saut et du risque élevé, les pilotes militaires de carrière, les opérateurs de bord de carrière, les photographes de bord de carrière et les éclaireurs parachutistes instructeurs reçoivent chaque année une indemnité spéciale. Les pilotes militaires de carrière qui sont hors classe de traitement, échelon I, n'ont pas droit à cette indemnité.

² L'indemnité spéciale est fixée dans l'appendice 2.

Art. 28 Indemnité spéciale versée aux pilotes d'usine pour les vols présentant des risques particulièrement élevés

¹ Les pilotes d'usine qui effectuent des vols d'usine présentant des risques particulièrement élevés sur des aéronefs à turbine ou sur des hélicoptères, notamment des vols de vérification et des vols expérimentaux, reçoivent chaque année, en plus des indemnités prévues aux articles 22 et 27, une indemnité spéciale pour risques particulièrement élevés.

² Le DDPS définit les vols présentant des risques particulièrement élevés, après entente avec le Département fédéral des finances.

³ Cette indemnité spéciale est fixée dans l'appendice 3.

Art. 29 Allocation de renchérissement et augmentation du salaire réel

¹ L'allocation de renchérissement à laquelle ont droit les fonctionnaires est également versée sur les indemnités spéciales prévues aux articles 27 et 28.

² Les indemnités spéciales sont majorées en fonction de l'augmentation du salaire réel dont bénéficie le personnel de la Confédération.

³ Le DDPS procède aux adaptations appropriées en accord avec le Département fédéral des finances.

Art. 30 Début du droit aux indemnités spéciales

Le droit aux indemnités spéciales (art. 27 et 28) débute lors de la nomination comme instructeur des Forces aériennes comme employé permanent de l'escadre de surveillance ou comme pilote d'usine, mais au plus tôt lors de la remise du brevet.

Art. 31 Gain assuré

¹ Pour calculer le gain assuré conformément aux statuts de la CFA du 2 mars 1987²⁶, l'indemnité spéciale prévue à l'article 27 est prise entièrement en considération.

²⁶ [RO 1987 1228. RO 1995 533 art. 70 al. 1]. Actuellement "O du 24 août 1994 régissant la Caisse fédérale de pensions (Statuts de la CFP)" (RS 172.222.1).

² Si une personne est suspendue définitivement du service de vol ou de saut pour des raisons autres que médicales, les statuts de la CFA s'appliquent en ce qui concerne la réduction du gain assuré par suite de la suppression de l'indemnité spéciale prévue à l'article 27. Le gain assuré des pilotes militaires de carrière, des opérateurs de bord de carrière, des photographes de bord de carrière et des éclaireurs parachutistes instructeurs qui sont suspendus définitivement du service de vol ou de saut selon l'article 13, 4^e alinéa, ne subit pas de réduction.

Art. 32 Indemnité spéciale en cas de suspension provisoire du service de vol ou de saut

¹ La personne qui est suspendue provisoirement du service de vol ou de saut pour des raisons médicales, ou qui doit interrompre son service pour cause de maladie, d'accident ou de congé maternité, a aussi droit à l'indemnité spéciale prévue à l'article 27 et au traitement selon l'article 55 du règlement des fonctionnaires (1) du 10 novembre 1959²⁷ ou l'article 62 du règlement des employés du 10 novembre 1959²⁸.

² La personne qui ne peut pas effectuer le service de vol ou de saut pour d'autres raisons, sans qu'il y ait faute de sa part, a droit à l'indemnité spéciale pour une année au plus, avec l'assentiment du DDPS. Dans les autres cas, c'est le DDPS qui statue sur le droit à l'indemnité spéciale.

Art. 33 Indemnité spéciale en cas de suspension définitive du service de vol ou de saut

La personne qui est suspendue définitivement du service de vol ou de saut, pour des raisons médicales ou pour cause de maladie ou d'accident, sans que les rapports de service soient résiliés, conserve son droit à l'indemnité spéciale prévue à l'article 27, conformément à l'article 45, 4^e alinéa, StF. Le droit à l'indemnité spéciale s'éteint après deux ans, mais au plus tard à la fin de l'année civile durant laquelle la personne a 58 ans révolus si elle est instructeur ou membre de l'escadre de surveillance et 62 ans si elle est pilote d'usine. Passé ces limites, l'article 27, 2^e alinéa, des statuts de la CFA du 2 mars 1987²⁹ est applicable.

Art. 34 Prolongation du droit à l'indemnité spéciale

¹ La personne qui est suspendue définitivement du service de vol ou de saut pour d'autres raisons que l'invalidité, sans qu'il y ait faute de sa part, a droit à une prolongation du droit à l'indemnité spéciale prévue à l'article 27.

² L'indemnité spéciale versée pendant la prolongation correspond à la dernière indemnité spéciale pour prestations extraordinaires, prévue à l'article 27.

³ L'indemnité spéciale est versée pendant deux ans, mais au plus tard jusqu'à la fin de l'année civile durant laquelle la personne a 58 ans révolus si elle est instructeur ou membre de l'escadre de surveillance et 62 ans révolus si elle est pilote d'usine.

²⁷ RS 172.221.101

²⁸ RS 172.221.104

²⁹ [RO 1987 1228. RO 1995 533 art. 70 al. 1]. Actuellement "O du 24 août 1994 régissant la Caisse fédérale de pensions (Statuts de la CFP)" (RS 172.222.1).

⁴ L'indemnité spéciale prévue à l'article 32, 2^e alinéa, qui a été versée au cours des quatre années ayant précédé la suspension définitive, est déduite de l'indemnité spéciale payée pendant la prolongation.

⁵ Après la fin de la prolongation du droit à l'indemnité spéciale et jusqu'à la retraite ou jusqu'au versement éventuel d'une rente d'invalidité, il existe un droit à une rente. Celle-ci est calculée en pour-cent du montant assuré de la dernière indemnité spéciale payée, prévue à l'article 27, y compris l'allocation de renchérissement. Les pourcentages s'élèvent à :

- a. 80 pour cent pour les agents n'ayant droit ni aux allocations familiales, ni aux allocations pour enfants;
- b. 85 pour cent pour les agents ayant droit aux allocations familiales, mais non aux allocations pour enfants;
- c. 90 pour cent pour les agents ayant droit aux allocations familiales et aux allocations pour enfants.

Art. 35 Indemnité spéciale en cas de suspension du service de vol ou de saut pour d'autres raisons importantes

Si un pilote militaire de carrière, un opérateur de bord de carrière, un photographe de bord de carrière ou un éclaireur parachutiste instructeur est suspendu du service de vol ou de saut pour d'autres raisons importantes, le DDPS est en droit de lui supprimer totalement ou partiellement l'indemnité spéciale prévue à l'article 27, pour la durée de la suspension.

Section 9: Assurance obligatoire

Art. 36

¹ Les membres du service de vol militaire doivent s'assurer contre les accidents d'aviation ou de saut, à raison de 50 000 francs au minimum en cas de décès et de 250 000 francs au minimum en cas d'invalidité. S'ils ne s'affilient pas à l'assurance collective administrée par les Forces aériennes, ils sont tenus de déposer leur police d'assurance auprès de ce commandement.

² Toutes les autres personnes qui pilotent des aéronefs militaires ou qui en sont les passagers sont assurées par les Forces aériennes pour les mêmes montants.

³ L'assurance est un complément aux prestations de l'assurance militaire ou aux prestations fixées par le statut des fonctionnaires.

⁴ La personne qui a droit à l'indemnité prévue à l'article 22 doit payer elle-même les primes d'assurance. Dans les autres cas, la Confédération prend les primes d'assurance à sa charge.

Section 10: Dispositions finales

Art. 36^{a30} Disposition transitoire

¹ L'indemnité prévue à l'article 22, dont bénéficient les pilotes militaires de carrière, les pilotes d'usine et les pilotes d'essai du Groupement de l'armement, est réduite comme suit:

- a. classe de traitement 17: réduction de 15 pour cent;
- b. classes de traitement 18 à 24: réduction de 30 pour cent;
- c. classes de traitement 25 à 27: réduction de 40 pour cent;
- d. dès la 28^e classe de traitement: réduction de 45 pour cent.

² La présente disposition est valable au plus tard jusqu'à l'échéance de la période administrative en cours.

Art. 37

¹ Le DDPS est chargé de l'exécution de la présente ordonnance. Il édicte les dispositions d'exécution.

² L'ordonnance du 19 novembre 1986³¹ sur le service de vol militaire est abrogée.

³ La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 1995.

³⁰ Introduit par le ch. I de l'O du 26 nov. 1997, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1998 (RO 1997 2829).

³¹ [RO 1986 2458, 1987 222, 1988 172 564, 1991 1475, 1992 388 art. 15 al.2, 1994 211]

Appendice I
(art. 22)**Indemnités de vol et de saut**

¹ L'indemnité versée aux membres du service de vol militaire (art. 9) s'élève annuellement à:

- a. pour la catégorie A: 12 800 francs;
- b. pour la catégorie B: 8 500 francs;
- c. pour la catégorie C: 5 100 francs;
- d. pour la catégorie D: 3 100 francs.

² Pour les pilotes militaires de carrière qui sont hors classe de traitement, échelons I à VI, l'indemnité est supprimée; pour ceux qui sont hors classe de traitement, échelon VII, elle s'élève à 80 pour cent de l'indemnité fixée au 1^{er} alinéa, lettre a.

³ Les autres agents de la Confédération qui doivent faire des vols, pour des motifs de service de vol, par exemple en tant que mécaniciens de bord ou aides pour le service de pointage, reçoivent pour chaque minute de vol une indemnité de 70 centimes. Les candidats à la fonction de photographe de bord de carrière reçoivent cette indemnité jusqu'à ce qu'ils reçoivent leur brevet.

Indemnité spéciale

¹ L'indemnité spéciale prévue à l'article 27 s'élève annuellement à:

- a. échelon I: 46 319 francs;
- b. échelon II: 36 671 francs;
- c. échelon III: 17 368 francs;
- d. échelon IV: 8 690 francs.

² Les pilotes militaires de carrière sont classés comme suit:

- a. de la première à la troisième année: échelon III;
- b. de la quatrième à la neuvième année: échelon II;
- c. à partir de la dixième année: échelon I.

³ Les pilotes militaires de carrière peuvent accéder à une classe supérieure au début ou au milieu de l'année. Il n'est pas tenu compte du temps d'essai.

⁴ Les opérateurs de bord de carrière sont classés comme suit:

- a. de la première à la troisième année: échelon III;
- b. à partir de la quatrième année: échelon II.

⁵ Les photographes de bord de carrière font partie de l'échelon IV.

⁶ Les éclaireurs parachutistes instructeurs font partie de l'échelon IV.

³² Mis à jour selon le ch. I de l'O du DMF du 12 janv. 1996 (RO 1996 1227).

*Appendice 3*³³
(art. 28)

Indemnité spéciale versée aux pilotes d'usine pour les vols présentant des risques particulièrement élevés

¹ L'indemnité spéciale prévue à l'article 28 s'élève annuellement à:

- | | | |
|----|--|----------------|
| a. | pour 25 à 40 heures de vol annuellement, avec des risques particulièrement élevés (classe a) | 7 611 francs; |
| b. | pour plus de 40 heures de vol, avec des risques particulièrement élevés (classe b) | 12 691 francs. |

² L'indemnité spéciale est versée une fois par année.

³³ Mis à jour selon le ch. I de l'O du DMF du 12 janv. 1996 (RO **1996** 1227).