

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

Arrêté du 29 juin 2004 modifiant l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale et modifiant l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'avions (FCL 1)

NOR: EQUA0400984A

Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention ;

Vu le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant les règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

Vu l'arrêté du 12 mai 1997 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS 1) ;

Vu l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, dans ses séances des 11 mars et 7 octobre 2003,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le chapitre I^{er} de l'annexe à l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé est modifié ainsi qu'il suit :

I. – La définition « Temps de vol » est remplacée par les définitions suivantes :

« Temps de vol (avions) :

Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

Temps de vol (hélicoptères) :

Total du temps décompté depuis le moment où les pales du rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales du rotor sont arrêtées. »

II. – Après la définition « Titres aéronautiques », sont ajoutées les définitions suivantes :

« Vol de démonstration :

Vol pendant lequel sont démontrées à un ou plusieurs invités en qualité de pilote, de passager ou de personne ayant un intérêt technique au vol les caractéristiques d'un aéronef.

Vol technique :

Vol effectué sous laissez-passer, suite à une modification en cours d'approbation qui ne nécessite pas une analyse du comportement général de l'aéronef et une analyse des conséquences du fonctionnement du nouveau système ou de sa modification sur les procédures du manuel de vol, et pour lequel un niveau de technicité des pilotes équivalent à celui requis pour effectuer des essais en vol n'est pas nécessaire. »

Art. 2. – Le chapitre II de l'annexe à l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé est modifié ainsi qu'il suit :

I. – Il est ajouté au paragraphe 2.1.1.2 « Systèmes enregistreurs de vol » un alinéa ainsi rédigé :

« c) Tout avion dont la masse maximale au décollage est supérieure à 27 000 kg doit être équipé d'un enregistreur de vol conforme aux exigences de l'arrêté du 12 mai 1997 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS 1). »

II. – Le troisième alinéa du paragraphe 2.5 « Couleur des commandes de l'installation motrice » est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« – rouge pour la commande de réglage de richesse. »

III. – L'alinéa *q* du paragraphe 2.6.3 « Équipement minimal exigé en vol VFR de nuit » est supprimé.

IV. – Le premier alinéa du paragraphe 2.6.4.1 est modifié comme suit :

« L'installation des aéronefs multimoteurs doit comprendre deux sources indépendantes d'énergie, des moyens manuels ou automatiques pour sélectionner l'une ou l'autre source et des moyens pour contrôler le fonctionnement de chacune des sources. »

V. – Les dispositions du 2.6.4.3 sont abrogées.

VI. – Le premier alinéa et les dispositions des *a*, *g* et *s* du 2.6.4.4 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« 2.6.4.4. Sont exigés en vol IFR :

a) Un anémomètre muni d'un dispositif destiné à prévenir les effets du givrage ;

g) Un indicateur de dérapage, si l'aéronef est équipé de deux horizons artificiels ;

s) Un dispositif d'éclairage des instruments de bord et des équipements indispensables à la sécurité ; ».

Art. 3. – Le chapitre IV de l'annexe à l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé est modifié ainsi qu'il suit :

I. – Le paragraphe 4.3.2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 4.3.2. Vols particuliers

4.3.2.1. Vol d'instruction

a) Pour se préparer seul à bord d'un aéronef en vue de la délivrance d'un brevet, d'une licence ou d'une habilitation au vol de nuit ou, le cas échéant, à son renouvellement, un pilote doit :

– satisfaire aux conditions d'âge exigées, au regard de la réglementation applicable pour le brevet ou la licence à acquérir ou détenu, lors du premier vol solo ;

– détenir un certificat d'aptitude physique et mentale en cours de validité quand celui-ci est requis pour la délivrance du titre correspondant ;

– détenir une autorisation écrite délivrée par un instructeur détenant les privilèges correspondants.

b) Un aéronef certifié avec un équipage minimal de conduite de deux pilotes ne peut être piloté par un pilote candidat à une qualification que si l'autre pilote possède la qualification d'instructeur appropriée.

4.3.2.2. Vol de démonstration

Seuls les vols de démonstration effectués avec un pilote invité sont soumis aux exigences particulières prévues ci après :

a) Par dérogation au paragraphe 4.2.1, l'équipage de conduite au cours d'un vol de démonstration comprend, outre le pilote invité, un pilote commandant de bord, à jour de ses compétences, détenant le titre aéronautique et les qualifications requis lui permettant de remplir ses fonctions sur l'aéronef considéré ainsi que les conditions d'expérience récente prévues au 4.4 et une qualification d'instructeur appropriée à l'aéronef utilisé, ou détenant un titre de pilote d'essais ou réceptions dans le cas d'un vol effectué par un organisme chargé d'essais en vol et, pour les aéronefs multipilotes, un copilote à jour de ses compétences, qualifié sur le type ou détenant un titre de pilote d'essais ou réceptions dans le cas d'un vol effectué par un organisme chargé d'essais en vol ;

b) Le pilote invité est réputé, pendant les phases où il participe à la conduite de l'aéronef, détenir les titres aéronautiques requis pour le vol effectué ;

c) Le pilote invité communique dans une langue véhiculaire commune avec l'équipage de conduite.

4.3.2.3. Vol technique

Les personnels navigants des vols techniques sont titulaires de la qualification de type ou de classe requise ou d'un titre de pilote d'essais ou réceptions. »

Art. 4. – Le chapitre V de l'annexe à l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé est modifié ainsi qu'il suit :

- I. – Il est ajouté au paragraphe 5.10.3 « Utilisation en conditions givrantes » un alinéa ainsi rédigé :
« Le vol VFR en conditions givrantes n'est pas autorisé. »
- II. – Sont ajoutés un paragraphe 5.10.10 et un paragraphe 5.10.11 ainsi rédigés :

« 5.10.10. Vol de démonstration »

Seul un exploitant détenteur d'un des agréments prévus au R. 133-1-1 du code de l'aviation civile ou de l'un des agréments ayant le même objet prévus par le règlement (CE) n° 1592/2002 susvisé peut postuler en vue d'effectuer des vols de démonstration, sous réserve du respect des exigences fixées en annexe VI ou d'exigences particulières fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

5.10.11. Vol technique

Un vol technique s'effectue conformément aux règles de l'air. »

Art. 5. – Il est ajoutée une annexe VI à l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé ainsi rédigée :

« ANNEXE VI

VOL DE DÉMONSTRATION

L'organisme titulaire d'une autorisation permettant la conduite d'un vol de démonstration est soumis aux conditions et obligations décrites ci-après :

1. Aéronef

Un vol de démonstration est conduit sur un aéronef dont le type est certifié et pour lequel un certificat de navigabilité individuel est délivré. Toutefois, un exploitant peut être autorisé à effectuer un vol de démonstration sur un aéronef pour lequel le certificat de navigabilité n'a pas encore été délivré s'il justifie d'un niveau de sécurité satisfaisant. En outre, un organisme chargé d'essais en vol peut effectuer un vol de démonstration sur un aéronef sous laissez-passer ou autorisation de vol.

2. Préparation du vol de démonstration

a) Tout pilote invité assiste à un briefing ayant pour objet de présenter dans le détail l'aéronef à utiliser et de le familiariser avec les différents systèmes ainsi qu'avec les procédures particulières du vol de démonstration.

b) Il est dispensé à tout pilote invité soit une ou plusieurs séances sur un simulateur adapté afin de le familiariser avec l'aéronef, soit un briefing technique complet présenté dans l'environnement du poste de pilotage. Cette préparation permettra de présenter les procédures associées au déroulement du vol et l'exercice de démonstration.

3. Répartition des tâches entre membres d'équipage

La répartition des tâches "pilote en fonction - pilote non en fonction" (PF-PNF) est conforme à celle du manuel traitant des opérations de vol de l'entreprise concernée.

En tout état de cause, les conditions suivantes sont respectées :

a) Le commandant de bord :

- est responsable de la sécurité du vol et, à ce titre, de la préparation et de la réalisation de l'exercice de démonstration ;
- assure les fonctions de PNF au cas où le pilote invité aurait à piloter.

b) Dans le cas d'un vol nécessitant un équipage multipilote, le commandant de bord et le copilote sont chargés :

- de la surveillance extérieure ;
- de la gestion des communications radio ;
- de la gestion de la navigation en route ;
- du recueil des informations météorologiques ;
- de la surveillance du fonctionnement des systèmes de l'aéronef ;
- de l'application des procédures du manuel de vol en cas de panne réelle d'un système.

c) Le pilote invité peut occuper un des sièges pilote pendant tout ou partie du vol et dans ce cas il assure la fonction de pilote aux commandes (PF), à l'exception des tâches confiées au commandant de bord et au copilote décrites au *b* ci-dessus.

Le commandant de bord et, le cas échéant, le copilote doivent être en mesure de reprendre les commandes à tout moment en cas de nécessité et de mettre en œuvre les procédures normales ou d'urgence de la conduite du vol.

4. *Limitations*

Le vol de démonstration est conduit à l'intérieur du domaine de vol autorisé ou, dans le cas d'un vol effectué par un organisme chargé d'essais en vol, à l'intérieur du domaine déjà ouvert.

Lorsqu'un plan de vol est requis, ce document porte la mention : « vol de démonstration ».

Le vol de démonstration avec des passagers invités à bord ne peut comporter des pannes volontaires.

Le vol de démonstration comportant des pannes volontaires peut s'effectuer avec des personnes invitées si elles ont un intérêt technique au vol.

Dans tous les cas, le nombre de personnes participant à un vol de démonstration est réduit au strict minimum. »

Art. 6. – Les dispositions des paragraphes FCL 1.010 et FCL 1.230 à l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) sont remplacées par les dispositions suivantes :

« FCL 1.010 : Conditions de base pour exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite.

(a) Licence et qualification :

(1) Nul ne peut exercer les fonctions de membre d'équipage de conduite d'un avion inscrit au registre national d'immatriculation, sauf dispositions particulières de la réglementation opérationnelle et dans les cas d'opérations aériennes d'essais et réceptions, s'il ne détient une licence et une qualification en état de validité conforme à la présente annexe FCL 1 et correspondant aux fonctions exercées, dans les conditions définies par cette annexe ou par toute autre règle, notamment opérationnelle, ou une autorisation telle que définie au FCL 1.085 ou au FCL 1.230. La licence doit avoir été :

(i) délivrée par l'Autorité ; ou

(ii) délivrée par un autre Etat membre de la Communauté européenne, un autre Etat partie à l'Espace économique européen ou un autre Etat membre de l'OACI, et validée par l'Autorité conformément aux dispositions du FCL 1.015 (a) (1).

« FCL 1.230 : Autorisation spéciale tenant lieu de qualification de classe ou de type.

Pour les vols spéciaux non payants, l'Autorité peut donner par écrit au titulaire d'une licence une autorisation spéciale qui tient lieu de qualification de classe ou de type prévue au FCL 1.225. La validité de cette autorisation est limitée à une opération déterminée. »

Art. 7. – Le présent arrêté sera applicable trois mois après sa date de publication au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 29 juin 2004.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
M. WACHENHEIM