

**CONDITIONS D'UTILISATION  
DES AÉRONEFS CIVILS  
EN AVIATION GÉNÉRALE**

Le texte présenté dans les pages suivantes est constitué d'extraits de l'arrêté du 24 Juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, et de l'arrêté du 21 juin 2001 modifié relatifs aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-collision installés à bord des aéronefs volant dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine.

Les extraits présentés ne comportent aucune modification par rapport au texte correspondant de l'Arrêté, mais leur présentation sous forme d'abrégé ne permet pas de conserver les mêmes numéros de chapitre ou de paragraphe.

Les dispositions de l'arrêté du 28 août 1978 relatif à l'obligation d'emport de radiobalises de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact sont également présentées dans ces pages.

Ce livret a pour vocation de n'être qu'un aide mémoire facile à transporter ou à garder dans la mallette du pilote et permettant à tout moment de vérifier les points essentiels concernant l'équipement, les réserves, l'équipage, ou la documentation de l'avion. Il ne dispense pas de la connaissance des arrêtés précités dans leur intégralité.

Les arrêtés modifiés du 24 Juillet 1991 et du 21 juin 2001 précités sont consultables sur le site Internet du SIA (à la rubrique Réglementation).

Le Service de l'Information Aéronautique

# ARRETE DU 24 JUILLET 1991 MODIFIE RELATIF AUX CONDITIONS D'UTILISATION DES AERONEFS CIVILS EN AVIATION GENERALE (Extraits)

---

## 1 EQUIPEMENT MINIMAL DE VOL, NAVIGATION, COMMUNICATION ET SURVEILLANCE EXIGE POUR LES AERODYNES

### 1.1 GENERALITES

1.1.1 Tout matériel radioélectrique d'une station d'aéronef est approuvé. Les stations radioélectriques de bord doivent être conformes aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne et par les services de recherche et de sauvetage.

1.1.2 Si un élément de l'équipement de navigation requis tombe en panne à un moment quelconque du vol, le reste de l'équipement doit permettre de respecter les exigences de navigation.

1.1.3 L'installation radioélectrique de bord peut être différente de celle qui est décrite dans cette annexe lorsque l'aéronef est équipé d'un système de navigation répondant aux spécifications minimales de performances exigées par les organismes de la circulation aérienne et présentant une sécurité de fonctionnement au moins équivalente à celle des moyens conventionnels.

Le nombre et la nature des équipements sont approuvés par le ministre chargé de l'aviation civile après étude spécifique de chaque cas.

1.1.4 Une plaquette doit être installée à bord des aéronefs légers français pour indiquer leur aptitude aux vols I.F.R., V.F.R. de nuit. Cette plaquette doit être retirée ou occultée si les conditions d'aptitude ne sont plus respectées.

### 1.2 EQUIPEMENT MINIMAL EXIGE EN VOL VFR DE JOUR

#### Vol et navigation

- a) un anémomètre ;
- b) un indicateur de dérapage ;
- c) Si l'aéronef vole en espace aérien contrôlé, un altimètre qui doit être sensible et ajustable ;
- d) un compas magnétique compensable ;
- e) un récepteur VOR ou un radiocompas automatique en fonction de la route prévue ou un GPS homologué en classe A, B ou C, si l'aéronef vole sans contact visuel du sol ou de l'eau ;
- f) pour les planeurs, un variomètre ;
- g) pour les aéronefs de catégorie acrobatique un dispositif scellé d'enregistrement des facteurs de charge ;
- h) une montre marquant les heures et les minutes ;

---

### Communication

- i) l'équipement émetteur-récepteur VHF conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne (1) ;
- j) en zone de type H, un émetteur-récepteur H.F ;

### Surveillance

- k) l'équipement de surveillance conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne (1) ;

## 1.3 EQUIPEMENT MINIMAL EXIGE EN VOL VFR DE NUIT

### Vol et navigation

- a) un anémomètre ;
- b) un altimètre sensible et ajustable, d'une graduation de 1000 pieds (304,80 mètres) par tour et avec un indicateur de pression barométrique de référence en hectopascal ;
- c) un compas magnétique compensable ;
- d) un variomètre ;
- e) un indicateur gyroscopique de roulis et de tangage (horizon artificiel) ;
- f) un deuxième horizon artificiel ou un indicateur gyroscopique de taux de virage avec un indicateur intégré de dérapage (indicateur bille-aiguille) alimenté indépendamment du premier horizon ;
- g) un indicateur de dérapage si l'aérodyne est équipé de deux horizons artificiels ;
- h) un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap) ;
- i) un récepteur VOR ou un radiocompas automatique en fonction de la route prévue ou un GPS homologué en classe A, B ou C ;
- j) une lampe électrique autonome ;
- k) un jeu de fusibles ;
- l) un système de feux de navigation ;
- m) un système de feux anticollision ;
- n) un phare d'atterrissage. Sur les giravions ce phare doit être réglable en site depuis la place pilote sauf si un ou plusieurs phares fixes suffisent pour l'approche et l'atterrissage ;
- o) un dispositif d'éclairage des instruments de bord et des appareils indispensables à la sécurité ;
- p) une montre marquant les heures et les minutes ;

### Communication

- r) en zone de type H, un émetteur-récepteur HF ;
- s) l'équipement émetteur-récepteur VHF conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne (1) ;

### Surveillance

- t) l'équipement de surveillance conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne (1).

---

(1) Voir page 12 extrait de l'Arrêté du 21 Juin 2001 modifié relatif aux équipements de communication de navigation de surveillance et d'anti-collision installés à bord des aéronefs volant en VFR dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine.

---

## 1.4 SURVOL DE L'EAU

**1.4.1** Tout aéronef doit emporter pour chaque occupant un gilet de sauvetage ou un dispositif individuel équivalent, rangé de telle manière qu'il puisse être accessible facilement, lorsque :

- dans le cas d'un aérodyne, il survole une étendue d'eau, à une distance de la côte telle que, un moteur en panne il ne peut atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ;
- dans tous les cas, il se trouve à plus de 50 milles marins (92 kilomètres) de la côte.

**1.4.2** Lorsqu'un aéronef peut être amené à se trouver à une distance de la côte supérieure à :

- 100 milles marins (185 kilomètres) dans le cas d'un aérodyne monomoteur ;
- 200 milles marins (370 kilomètres) dans le cas d'un aérostat ou d'un aérodyne multimoteur pouvant poursuivre son vol un moteur en panne ;

celui-ci doit emporter :

- a) une balise de survivance, flottable et étanche, aisément et rapidement accessible ;
- b) un ou des canots de sauvetages facilement utilisables en nombre suffisant pour recevoir toutes les personnes à bord.

A chaque canot de sauvetage doivent s'ajouter les équipements suivants :

- un miroir de signalisation normalisé grand modèle ;
- deux fusées parachute de couleur rouge ;
- une lampe électrique fonctionnant au contact de l'eau ou à défaut une lampe électrique étanche ;
- un matériel de survie et de signalisation comprenant :
  - un litre d'eau douce par personne à bord ;
  - des sachets ou pains de fluorescéine d'une masse d'au moins 300 grammes, perméables, contenus dans une enveloppe imperméable ;
  - une trousse médicale de premier secours comprenant des médicaments antalgiques, antinauphathiques, tonocardiaques, du collyre, des produits antiseptiques et un nécessaire à pansements.

**1.4.3** Survol de l'eau par les giravion

Tout giravion doit, de plus, être équipé d'un dispositif, permanent ou à déploiement rapide, assurant la flottabilité de l'appareil, lorsque :

- il survole une étendue d'eau, à une distance de la côte telle que, un moteur en panne il ne peut atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ; ou
- il se trouve à plus de 50 milles marins (92 kilomètres) de la côte.

Toutefois un exploitant peut déroger à cette disposition pour des vols de convoyage dans le cadre d'une activité particulière, sous réserve qu'il ait défini des procédures d'évacuation en cas d'amerrissage forcé et que l'équipage minimal de conduite soit seul à bord.

Ces procédures doivent être connues, réalisables par l'équipage et être incluses dans la documentation de bord.

## 1.5 SURVOL DES REGIONS TERRESTRES DESIGNÉES

Lorsqu'il est utilisé pour survoler une région désignée où, d'après les accords régionaux de navigation aérienne, les opérations de recherches et de sauvetage seraient particulièrement difficiles et où les rescapés d'un éventuel atterrissage forcé seraient en danger du fait des conditions climatiques, de l'environnement et du manque de subsistance, tout aéronef doit être équipé d'un dispositif de signalisation et d'un équipement de survie et de secours approprié.

---

Le dispositif de signalisation doit comprendre au moins :

- un miroir de signalisation normalisé grand modèle ;
- une lampe électrique à piles activables ;
- trois bandes pour signaux sol air (rouge d'un côté, blanche de l'autre) de 3 mètres sur 0,30 mètre avec le code international imprimé sur chaque bande ;
- une balise de survivance.

L'équipement de survie et de secours doit être adapté aux itinéraires et comprendre au moins :

- des vivres et de l'eau potable calculés sur une alimentation de secours d'au moins un jour par occupant ;
- une trousse médicale individuelle de premier secours comprenant des médicaments antalgiques, tonocardiaques, antipaludéens, du collyre, des produits antiseptiques et un nécessaire à pansement.

## **1.6 AERONEFS A CABINE NON PRESSURISEE**

**1.6.1** Vol à haute altitude et équipement en oxygène pour les aéronefs français

1.6.1.1 Pour tout vol à un niveau de vol supérieur à 125 (altitude-pression 3800 mètres), chaque membre de l'équipage de conduite doit disposer d'un système d'inhalation et d'une réserve d'oxygène suffisante pour l'alimenter pendant la durée du vol à ce niveau.

1.6.1.2 Pour tout vol à un niveau de vol supérieur à 145 (altitude-pression 4400 mètres), chaque personne à bord doit disposer d'un système d'inhalation et d'une réserve d'oxygène suffisante pour l'alimenter pendant la durée du vol à ce niveau.

**1.6.2** Aéronefs à cabine pressurisée

Les aéronefs à cabine pressurisée doivent être conformes, en ce qui concerne les équipements nécessaires au vol à haute altitude, à la réglementation applicable aux aéronefs utilisés par une entreprise de transport aérien.

## **1.7 UTILISATIONS DIVERSES**

**1.7.1** Instruction en vol

Nul ne peut dispenser l'instruction de pilotage en vol à bord d'un aérodyne non équipé de double-commandes principales de conduite si les commandes principales ne sont pas facilement accessibles depuis les deux postes.

**1.7.2** Hydravions et aéronefs amphibies utilisés comme hydravion

Tout hydravion ou aéronef amphibie utilisé comme hydravion doit être équipé :

- a) d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, facilement accessible ;
- b) s'il y a lieu, de l'équipement nécessaire pour émettre les signaux sonores ou lumineux prescrits par les règlements de navigation ;
- c) d'une ancre ;
- d) d'une ancre flottante lorsqu'elle est nécessaire pour faciliter les manœuvres.

**1.7.3** Avion atterrissant ou décollant sur une altisurface

Tout avion atterrissant ou décollant sur une altisurface doit contenir le matériel de secours et de survie approprié, tel que défini dans l'annexe à l'arrêté relatif aux conditions dans lesquelles certains avions peuvent atterrir et décoller en montagne ailleurs que sur un aérodrome.

---

## **2 EQUIPAGE**

### **2.1 VOLS PARTICULIERS**

#### **2.1.1** Vol d'instruction

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.

#### **2.1.2** 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.

### **2.2 CONDITIONS D'EXPERIENCE RECENTE**

#### **2.2.1** Un pilote ne peut exercer la fonction de commandant de bord ou de copilote sur un aérodyne transportant des passagers s'il n'a effectué, dans les trois mois qui précèdent, au moins trois décollages et trois atterrissages sur un aérodyne de même classe ou type ou sur un entraîneur synthétique de vol qualifié à cet effet.

#### **2.2.2** Le détenteur d'une licence qui ne détient pas une qualification de vol aux instruments en état de validité ne peut exercer de nuit en tant que commandant de bord d'un aérodyne transportant des passagers s'il n'a effectué de nuit au moins un des décollages et atterrissages requis par le paragraphe 2.2.1 ci-dessus.

En outre, pour transporter un ou des passagers en circuit d'aérodrome, s'il n'est pas titulaire d'une qualification de vol VFR de nuit ou de l'habilitation au vol de nuit, le pilote doit avoir été autorisé par un instructeur compétent.

## **3 UTILISATIONS - LIMITATIONS**

### **3.1 AVITAILLEMENT, RESERVES DE CARBURANT ET LUBRIFIANT**

#### **3.1.1** Les aéronefs lourds utilisés par un exploitant français doivent pour ce qui concerne l'application de ce paragraphe se conformer aux dispositions réglementant les aéronefs utilisés par une entreprise de transport aérien.

#### **3.1.2** Les membres d'équipage ou des personnes désignées par l'exploitant peuvent assurer les opérations d'avitaillement en carburant d'un aéronef dans les stations où un personnel n'est pas prévu à cet effet. Ils doivent se conformer à des procédures fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

#### **3.1.3** Le commandant de bord doit s'assurer avant tout vol que les quantités de carburant, de lubrifiant et autres produits consommables lui permettent d'effectuer le vol prévu avec une marge acceptable de sécurité.

En aucun cas ces quantités ne doivent être inférieures à celles nécessaires pour :

- atteindre la destination prévue compte tenu des plus récentes prévisions météorologiques, du régime et de l'altitude prévus, ou à défaut, les quantités nécessaires sans vent majorées de dix pour cent ;
- et poursuivre le vol au régime de croisière économique :
  - en vol V.F.R. de jour pendant vingt minutes, excepté les U.L.M. et les aérostats ;
  - en vol V.F.R. de nuit, pendant quarante-cinq minutes, quel que soit le type d'aéronef.

- 
- 3.1.4** Nul ne peut entreprendre un vol local au voisinage de son lieu de départ si ne sont embarquées les quantités de carburant nécessaires pour voler :
- en V.F.R. de jour, pendant trente minutes ;
  - en V.F.R. de nuit, pendant quarante-cinq minutes.

- 3.1.5** Nul ne peut poursuivre un vol au voisinage d'un site d'atterrissage approprié si ne subsistent à bord les quantités de carburant nécessaires pour voler pendant quinze minutes.

## **3.2 UTILISATION DES CEINTURES ET DES HARNAIS DE SECURITE**

### **3.2.1** Membres d'équipage

Tout membre de l'équipage doit :

- a) pendant les phases de décollage et de montée initiale, d'approche finale et d'atterrissage, occuper le poste approprié à l'exercice de sa fonction et garder sa ceinture de sécurité ou son harnais de sécurité attachés ; toutefois chaque membre de l'équipage de conduite qui n'occupe pas un siège de pilote peut ne pas utiliser son harnais de sécurité, chaque fois qu'il ne lui permettrait pas d'exercer normalement l'ensemble de ses fonctions ;
- b) pendant la phase de vol en route, garder sa ceinture de sécurité ou son harnais de sécurité attachés, sauf si l'exécution de ses tâches exige qu'il se déplace ou se détache, pour satisfaire à ses fonctions professionnelles ou physiologiques. Dans ces cas, un membre de l'équipage doit être en mesure d'assurer ses tâches pendant son absence.

### **3.2.2** Passagers

Tout passager doit avoir sa ceinture de sécurité et son harnais attachés (si le siège en est équipé) pendant le décollage et l'atterrissage, et en toute circonstance où le commandant de bord l'estime nécessaire.

Un vol ne peut être entrepris que si les passagers peuvent attacher et détacher leur ceinture et harnais par leurs propres moyens ou avec l'aide d'une personne située à proximité immédiate.

Les aéronefs utilisés pour le largage de parachutistes sont soumis, pour ce qui concerne les sièges passagers, à des conditions techniques particulières fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

### **3.2.3** Nombre d'occupants âgés de plus de deux ans

Le nombre total d'occupants âgés de plus de deux ans ne peut excéder le nombre maximal d'occupants et le nombre maximal de sièges prévu dans les documents de navigabilité associés à l'aéronef.

Cependant, sauf dans les cas où il est exigé un harnais de sécurité, il est admis que deux enfants âgés de deux à moins de douze ans et d'une corpulence comparable peuvent occuper un même siège et y être attachés par la même ceinture, si l'on a pu s'assurer avant le vol que l'un des deux au moins est capable d'attacher et de détacher la ceinture conformément aux instructions, ou qu'un occupant adulte et voisin est en mesure de s'en charger pour eux. Dans ce cas, il n'est autorisé qu'un seul regroupement d'enfants par rangée de sièges.

Aucun regroupement n'est autorisé sur les sièges pilote.

### **3.2.4** Enfant de moins de deux ans

Un enfant de moins de deux ans peut être tenu dans les bras d'un adulte, si un dispositif agréé n'est pas disponible.

- 
- 3.2.5** Vols d'instruction ou de contrôle en conditions simulées de pilotage sans visibilité  
Nul ne peut assurer l'instruction ou le contrôle en conditions simulées de pilotage sans visibilité s'il ne peut assurer la vigilance extérieure dans les conditions usuelles, ou si un observateur n'est pas en fonction à bord.

## **4 DOCUMENTATION**

### **4.1 OBLIGATION D'EMPORT DES DOCUMENTS**

Les documents dont la liste suit doivent se trouver à bord de l'aéronef, tenus à jour et en état de validité. Ils doivent être présentés à la demande des services compétents.

#### **4.1.1** Pour tout vol :

- a) hormis le cas des planeurs et des U.L.M., la documentation à jour fixant les conditions et limites d'utilisation de l'aéronef, notamment le manuel de vol ou le document équivalent et la fiche de pesée ;
- b) les consignes relatives aux éventuelles utilisations particulières, aux opérations de secours et à l'utilisation des équipements de secours ;
- c) le plan de vol de circulation aérienne, lorsqu'il est établi ;
- d) sauf pour les vols restant dans la circulation d'aérodrome, les cartes appropriées à la route envisagée et à toute autre route de déroutement.

#### **4.1.2** Pour tout vol autre qu'en U.L.M., pour lequel l'aérodrome de décollage et d'atterrissage sont différents :

- a) le certificat d'immatriculation ou le document équivalent ;
- b) le document de navigabilité ;
- c) le document de limitation de nuisances exigé ;
- d) la licence de station d'aéronef exigée ;
- e) les licences, qualifications, autorisations techniques et carnets de vol (si une autorisation technique y est apposée) des membres d'équipage de conduite ;
- f) le carnet de route. Toutefois l'emport de ce document n'est pas obligatoire sous réserve du respect des dispositions prévues au paragraphe 4.2.

#### **4.1.3** Pour tout vol en U.L.M., pour lequel les terrains de décollage et d'atterrissage sont différents :

- a) la carte d'identification ;
- b) la licence du pilote et si nécessaire la déclaration de niveau de compétence pour la pratique des activités particulières ;
- c) la licence de station d'aéronef exigée.

#### **4.1.4** Pour tout vol d'un aéronef français dans un pays étranger :

- a) les procédures, conformes aux dispositions de l'annexe 2 à la convention de Chicago, destinées au commandant de bord d'un aéronef intercepté ;
  - b) les signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs interceptés conformément aux dispositions de l'annexe 2 à la convention de Chicago ;
- Ces documents doivent être à la portée de l'équipage.
- c) le carnet de route.

---

## **4.2 TENUE A JOUR DES DOCUMENTS**

### **4.2.1** Carnet de route

4.2.1.1 Les exigences du paragraphe 4.2.1 ne concernent pas les U.L.M.

4.2.1.2 Tout aéronef doit être doté d'un carnet de route dont la forme est acceptée par les services compétents de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

Le carnet de route doit être tenu à jour et convenablement rempli, au plus tard en fin de journée et/ou après toute anomalie, incident ou accident.

4.2.1.3 La mise à jour du carnet de route doit être faite sous la responsabilité du commandant de bord et signée par lui, notamment en ce qui concerne : la date, le nom des membres d'équipage et leur fonction à bord, l'origine et la destination du vol, l'heure de départ et l'heure d'arrivée, le temps de vol, la nature du vol, le carburant embarqué lors de l'avitaillement, les anomalies constatées pendant le vol ou une mention explicite d'absence d'anomalie.

4.2.1.4 Pour les aéronefs français, après toute opération d'entretien, le carnet de route doit être revêtu de l'approbation pour remise en service, ainsi que de l'identification de l'organisme ou de la personne physique ayant effectué ces opérations d'entretien.

4.2.1.5 Pour les aéronefs français, après toute action de remise en état consécutive à une anomalie signalée au carnet de route, mention doit être faite des actions correctives effectuées ainsi que de l'identification de l'organisme ou de la personne physique ayant effectué ces opérations.

### **4.2.2** Documents liés à l'entretien

Le propriétaire doit tenir à jour les documents suivants dans lesquels sont consignées les opérations d'entretien effectuées et leurs résultats :

- le livret d'aéronef ;
- le livret moteur ;
- la fiche hélice ;
- le livret radio.

La forme et le contenu de ces documents, ainsi que les méthodes pour les tenir à jour, sont fixés au paragraphe 5.

## **5 DOCUMENTS D'ENTRETIEN**

### **5.1 PRESENTATION**

Le livret d'aéronef, le livret moteur et le livret radio doivent être d'un modèle agréé par les services compétents et recevoir une identification de ces services.

Les modèles de fiches d'hélice sont laissés à l'initiative des propriétaires et leur identification par les services compétents n'est pas requise .

Ces documents doivent comporter les renseignements suivants :

- caractéristiques principales du matériel considéré (marque et type, modèle, numéro de série) ;
- référence et date d'application des modifications, bulletins-service et consignes de navigabilité ;
- travaux d'entretien et de réparation (description succincte, référence du dossier, date / heures de vol / atterrissages / cycles).

---

## **5.2 TENUE DES DOCUMENTS**

### **5.2.1 Responsabilité**

Le propriétaire a la responsabilité de tenue à jour des documents d'aéronefs, mais peut confier cette tâche à l'atelier chargé de l'entretien.

### **5.2.2 Dossier de travaux**

Chaque fois que l'importance des travaux, ou la multiplicité des intervenants, le justifie, il est recommandé d'ouvrir un dossier spécifiant :

- la référence de la visite effectuée et de la situation de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef (heures de vol) ;
- la liste des travaux programmés (visite, travaux supplémentaires, modification, application de consignes de navigabilité, remplacement d'éléments, etc.) ;
- les anomalies constatées en cours de travaux et les actions correctives en découlant ;
- le résultat des essais effectués, le cas échéant, y compris les vols de contrôle ;
- les actions correctives suite aux anomalies constatées par l'équipage et inscrites sur le carnet de route.

Le dossier doit mentionner, le cas échéant, le bien-fondé et l'échéance du report de travaux.

Chaque opération donne lieu à l'établissement d'une fiche signée par l'exécutant responsable de cette opération. Une fiche récapitulative doit être établie et signée par la personne responsable de l'intervention.

## **5.3 DISPONIBILITE ET ARCHIVAGE**

### **5.3.1 Disponibilité**

Afin d'être disponibles en cas d'accident, ces documents ne doivent pas être transportés dans l'aéronef. Ils doivent être détenus soit par le propriétaire, soit par l'atelier chargé de l'entretien, selon les accords passés entre eux. Ils doivent normalement être disponibles dans l'atelier lors de l'exécution d'opérations d'entretien.

### **5.3.2 Archivage**

Les documents d'aéronefs doivent être conservés durant la vie de l'aéronef. Lorsque ces documents font référence à des dossiers de travaux, ou autres documents d'enregistrement, ceux-ci doivent également être conservés.

# ARRÊTE DU 21 JUIN 2001 MODIFIÉ RELATIF AUX ÉQUIPEMENTS DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION DE SURVEILLANCE ET D'ANTI-COLLISION INSTALLÉS A BORD DES AÉRONEFS VOLANT EN VFR DANS LES REGIONS D'INFORMATION DE VOL DE LA FRANCE MÉTROPOLITAINE (Extrait)

---

## 1 COMMUNICATION

### 1.1 OBLIGATION D'EMPORT

#### Généralités

Tout aéronef dispose de l'équipement de communication permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés :

- lorsqu'il effectue un vol contrôlé, c'est-à-dire un vol dont les évolutions sont subordonnées à une clairance ;
- lorsqu'il évolue dans des portions d'espace aérien ou sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- lorsqu'il utilise certains aérodromes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau ;
- lorsqu'il effectue un vol de nuit ;
- dans les autres cas où un texte réglementaire rend obligatoire un tel équipement.

#### Emetteur-Récepteur VHF à 25 kHz

Lorsqu'il est obligatoire, tout équipement de communication VHF installé à bord d'un aéronef est capable d'utiliser toutes les fréquences radioélectriques, espacées de 25 kHz, dans la bande de fréquences du service mobile aéronautique (R) <sup>(1)</sup>.

## 2 SURVEILLANCE

### 2.1 Obligation d'emport

Tout aéronef est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur :

- en espace aérien de classe B, C et D ;
- pour suivre certains itinéraires ou pour pénétrer dans certains espaces aériens portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- pour effectuer un vol de nuit autre que local.

### 2.2 Dérogations

Des dérogations au paragraphe 2.1 , peuvent être accordées par l'autorité compétente, pour les vols non commerciaux suivants :

- vol de convoyage, avant ou pour livraison de l'aéronef dans une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire ;
- vol de convoyage, en provenance d'une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire ;
- vol pour maintenance, en provenance ou à destination d'une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire.

Les conditions de délivrance de ces dérogations et la procédure à suivre sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

---

(1) Service mobile aéronautique (R) : service mobile aéronautique réservé aux communications relatives à la sécurité et à la régularité des vols, principalement le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile.

## **ARRETE DU 28 AOUT 1978 MODIFIE RELATIF A L'OBLIGATION D'EMPORT DE RADIOBALISES DE DETRESSE FONCTIONNANT AUTOMATIQUEMENT A L'IMPACT**

---

L'Arrêté du 28 Août 1978, impose l'installation d'une radiobalise de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact sur tous les aéronefs de la circulation aérienne générale inscrits au registre d'immatriculation des aéronefs civils français comportant au moins un groupe motopropulseur et volant dans les régions d'information de vol en France métropolitaine et dans les départements et territoires d'outre-mer. Ces dispositions s'appliquent également aux aéronefs français dans les espaces aériens étrangers en l'absence de réglementation propre dans le pays concerné.

La radiobalise de détresse doit répondre aux normes et recommandations en vigueur dans les annexes 6 et 10 de l'OACI et être de type homologué.

