



CONSIGNE OPÉRATIONNELLE N° F-2022-02 Édition 1	Date d'émission : 07/09/2022	
	Date d'application : 07/11/2022	
	Date de fin d'application : consigne permanente	Date de modification : --
<u>Objet</u> : Règles applicables lorsque l'arrêté du 24 juillet 1991 <i>relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale</i> fait référence à la réglementation applicable aux aéronefs utilisés par une entreprise de transport aérien.		

INTRODUCTION

La présente consigne opérationnelle, prise en application de l'article 1^{er} de l'*Arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale*, vise à définir le cadre réglementaire des exploitations d'aéronefs soumis aux dispositions de cet arrêté.

En effet, certaines dispositions de cet arrêté renvoient vers les règles applicables aux aéronefs utilisés par une entreprise de transport aérien. Or, l'apparition successive des règlements européens en matière d'opérations de transport commercial¹ induit une incertitude sur les règles opérationnelles applicables en matière de transport aérien pour les aéronefs et opérations exclues du champ européen. De plus, la publication de règles européennes applicables aux opérations spécialisées et aux opérations non commerciales permet de définir des renvois réglementaires plus adaptés.

L'objet de cette consigne est de définir, pour les aéronefs relevant de l'arrêté du 24 juillet 1991, les règles applicables lorsque cet arrêté fait référence à la réglementation applicable aux aéronefs utilisés par une entreprise de transport aérien. Ceci concerne les règles relatives :

- aux utilisations et limitations d'emploi des aéronefs lourds ;
- aux systèmes enregistreurs de vol ;
- aux équipements nécessaires au vol à haute altitude des aéronefs à cabine pressurisée ;
- à la composition des équipages,

pour lesquelles la consigne définit les renvois appropriés aux annexes VI, VII et VIII (Part NCC, Part NCO, Part SPO) du règlement (UE) 965/2012 dit AROPS.

1. APPLICABILITÉ

La présente consigne opérationnelle s'applique à l'exploitation d'aéronefs relevant de l'*Arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale*, concernés par les dispositions comportant des renvois vers la réglementation applicable aux aéronefs utilisés par une entreprise de transport aérien.

¹ La version initiale de l'arrêté de 1991 fait référence à des arrêtés de 1985 et 1987 relatifs, respectivement, aux conditions d'utilisation des hélicoptères et des avions par une entreprise de transport aérien. Plus tard, l'arrêté OPS 1 du 12 mai 1997 *relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public* a été remplacé, à partir de 2008, par le règlement (CEE) 3922-91 modifié relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile dit EU-OPS, applicable y compris aux aéronefs « Annexe II » exclus du champ européen. L'EU-OPS et l'arrêté OPS 3 du 23 septembre 1999 *relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public* ont ensuite été remplacés par le règlement (UE) n° 965/2012 *déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes* dit AROPS, qui lui n'est pas applicable aux aéronefs « Annexe I (ex-Annexe II) » exclus du champ européen.

2. DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR

La présente consigne opérationnelle entre en vigueur le 07/11/2022. Elle est applicable jusqu'à son retrait par la DSAC.

3. RÉVISION ET ACTIONS TERMINALES

La présente consigne pourra être amendée ou remplacée.

4. DÉFINITIONS

Aéronef lourd (définition du Chapitre 1 de l'arrêté du 24 juillet 1991) :

Est dit aéronef lourd :

- un avion dont la capacité maximale certifiée figurant sur les documents de navigabilité associés à l'aéronef est supérieure ou égale à 10 sièges à l'exception des sièges pilote,
- ou
- un giravion² dont la capacité maximale certifiée figurant sur les documents de navigabilité associés à l'aéronef est supérieure ou égale à 6 sièges à l'exception des sièges pilote,
- ou
- un avion dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 kg,
- ou
- un giravion dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 2700 kg.

Aéronefs à motorisation complexe (définition de l'article 3 j) du règlement (UE) 216/2008) :

Est dit aéronef à motorisation complexe :

un avion :

- ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
- certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
- certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
- équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur,

ou

un hélicoptère certifié :

- pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, ou
- pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
- pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes,

ou

- un aéronef à rotors basculants.

Opérations commerciales (définition 1d) de l'annexe I du règlement (UE) 965/2012) :

Toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant.

Exploitation spécialisée (définition 7) de l'annexe I du règlement (UE) 965/2012) :

Toute exploitation autre qu'une exploitation à des fins de transport aérien commercial, consistant à utiliser un aéronef pour des activités spécialisées telles que l'agriculture, la construction, la photographie, les levés topographiques, l'observation, les patrouilles, la publicité aérienne et les vols de contrôle de maintenance.

Les activités particulières mentionnées au Chapitre III de l'arrêté du 14 juillet 1991 sont considérées comme des exploitations spécialisées au sens de cette consigne.

² Les giravions incluent les hélicoptères et les autogires.

5. CONSIGNE OPÉRATIONNELLE

Les exigences de l'Arrêté du 24 juillet 1991 comportant des renvois aux règles applicables aux aéronefs utilisés par une entreprise de transport aérien sont substituées par les dispositions mises en regard dans les tableaux ci-dessous.

1) Opérations non spécialisées d'aéronefs à motorisation complexe :

Remarque : Les bi-turbopropulseurs de masse maximale < 5,7 t réalisant des opérations non commerciales ne sont pas soumis aux exigences de ce paragraphe, ils doivent appliquer celles du paragraphe 3.

Dispositions actuelles de l'arrêté du 24 juillet 1991	Dispositions alternatives à appliquer par les opérateurs concernés
Renvois du paragraphe 2.1.1.2. « Systèmes enregistreurs de vol », pour les avions certifiés JAR 25 ou équivalent et de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 14000 kg, et pour les avions dont la masse maximale au décollage est supérieure à 14 000 kg et inférieure ou égale à 27 000 kg	Paragraphe NCC.IDE.A.165 de l'annexe VI (Part-NCC) du règlement AIROPS (UE) 965/2012 pour les exigences en matière d'enregistreurs de paramètres (FDR) Paragraphe NCC.IDE.A.160 de l'annexe VI (Part-NCC) du règlement AIROPS (UE) 965/2012 pour les exigences en matière d'enregistreurs de conversations (CVR)
Renvois des paragraphes 2.9.2. et 5.8.2. « Aéronefs à cabine pressurisée » ; pour les avions disposant d'une cabine pressurisée	Paragraphes NCC.OP.210 et NCC.IDE.A.195 de l'annexe VI (Part-NCC) du règlement AIROPS (UE) 965/2012
Renvois des paragraphes 4.2 « Composition de l'équipage » et 4.3.5 « Particularités » ; pour les aéronefs de 20 passagers ou plus	Paragraphe ORO.FC.100 de l'annexe III (Part-ORO) du règlement AIROPS (UE) 965/2012
Renvois des paragraphes 5.1.2. « Limitations opérationnelles » et 5.6 « Avitaillement, réserves de carburant et lubrifiant », pour les aéronefs lourds	Sous-parties B (Procédures opérationnelles) et C (Performances et limitations opérationnelles des aéronefs) de l'annexe VI (Part NCC) du règlement AIROPS (UE) 965/2012, dont les paragraphes NCC.OP.130 et NCC.OP.131

2) Opérations spécialisées d'aéronefs à motorisation complexe, opérations spécialisées commerciales d'aéronefs à motorisation non-complexe :

Dispositions actuelles de l'arrêté du 24 juillet 1991	Dispositions alternatives à appliquer par les opérateurs concernés
Renvois du paragraphe 2.1.1.2. « Systèmes enregistreurs de vol », pour les avions certifiés JAR 25 ou équivalent de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 14000 kg, et les pour les avions la masse maximale au décollage est supérieure à 14 000 kg et inférieure ou égale à 27 000 kg	Paragraphe SPO.IDE.A.145 de l'annexe VIII (Part-SPO) du règlement AIROPS (UE) 965/2012 pour les exigences en matière d'enregistreurs de paramètres (FDR) Paragraphe SPO.IDE.A.140 de l'annexe VI (Part-SPO) du règlement AIROPS (UE) 965/2012 pour les exigences en matière d'enregistreurs de conversations (CVR).
Renvois des paragraphe 2.9.2. et 5.8.2. « Aéronefs à cabine pressurisée » ; pour les avions disposant d'une cabine pressurisée	Paragraphes SPO.OP.195 et SPO.IDE.A.170 de l'annexe VIII (Part-SPO) du règlement AIROPS (UE) 965/2012
Renvois des paragraphes 4.2 « Composition de l'équipage » et 4.3.5 « Particularités » ; pour les aéronefs de 20 passagers ou plus	Paragraphe ORO.FC.100 de l'annexe III (Part-ORO) du règlement AIROPS (UE) 965/2012

Dispositions actuelles de l'arrêté du 24 juillet 1991	Dispositions alternatives à appliquer par les opérateurs concernés
Renvois des paragraphes 5.1.2. « Limitations opérationnelles » et 5.6 « Avitaillement, réserves de carburant et lubrifiant », pour les aéronefs lourds	Sous-parties B (<i>Procédures opérationnelles</i>) et C (<i>Performances et limitations opérationnelles des aéronefs</i>) de l'annexe VIII (Part SPO) du règlement AIROPS (UE) 965/2012, dont les paragraphes SPO.OP.130 et SPO.OP.131

3) Opérations non commerciales d'aéronefs à motorisation non complexe (spécialisées ou non) :

Dispositions actuelles de l'arrêté du 24 juillet 1991	Dispositions alternatives à appliquer par les opérateurs concernés
Renvois des paragraphes 2.9.2. et 5.8.2. « Aéronefs à cabine pressurisée » ; pour les avions disposant d'une cabine pressurisée	Paragraphes NCO.OP.190 et NCO.IDE.A.150 de l'annexe VII (Part-NCO) du règlement AIROPS (UE) 965/2012
Renvois des paragraphes 5.1.2. « Limitations opérationnelles » et 5.6 « Avitaillement, réserves de carburant et lubrifiant », pour les aéronefs lourds	Sous-parties B (<i>Procédures opérationnelles</i>) et C (<i>Performances et limitations opérationnelles des aéronefs</i>) de l'annexe VII (Part NCO) du règlement AIROPS (UE) 965/2012, dont le paragraphe NCO.OP.125

Rédacteur	Maxime ALIROT (NO/OH)	Vérificateur	Quitterie HENRY de VILLENEUVE (NO/OH)	Approbateur	Carole LENCK (NO)
Date	02/09/2022	Date	07/09/2022	Date	07/09/2022
Signature		Signature		Signature	