

Utilisation d'un aéronef

Arrêté du 24 juillet 1991 modifié

L'arrêté du 24 juillet 1991 modifié définit les conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale. Il fixe l'ensemble des règles relatives à l'équipement, aux activités particulières, aux équipages et à l'utilisation des aéronefs. Ces règles, dont quelques unes sont résumées ci-dessous, s'appliquent au parachutisme.

Rôle du commandant de bord (chapitre 4).

Il est responsable de la conduite et de la sécurité du vol.

Il s'assure que les limites de centrage sont respectées.

Il tient à jour le carnet de route de l'avion.

Le commandant de bord doit avoir effectué trois décollages et trois atterrissages dans les trois derniers mois.

Temps de vol avion (chapitre 1).

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.

Limites d'utilisation (§ 5.4).

"La présence à bord de toute personne n'ayant pas une fonction en relation avec le but du vol effectué est interdite lors des vols effectués dans le cadre d'une activité particulière."

Réserves de carburant en VFR de jour (§ 5.6).

Pour entreprendre un vol au voisinage d'un aérodrome : au moins 30 minutes.

Pour poursuivre un vol : au moins 15 minutes.

Vols à haute altitude et équipements en oxygène (§ 2.9 et 5.8).

Équipement oxygène à bord de l'avion : article 2.9.

Utilisation de l'oxygène : article 5.8.

Sièges passagers (§ 2.4.7 et 5.7.2).

Les aéronefs utilisés pour le largage sont soumis à des conditions techniques particulières pour les sièges passagers.

Parachutes de sauvetage (§ 5.10.6).

Le pilote de l'avion doit être équipé d'un parachute de sauvetage.

Documents d'un aéronef (chapitre 6).

❖ **Les documents liés à l'activité.**

L'autorisation de l'aéronef pour le largage.

L'additif au manuel de vol pour le parachutage (qui complète le manuel de vol).

Le Manuel d'Activité Particulière.

❖ **Le carnet de route, dans lequel sont inscrits pour chaque vol :**

La date et le nom du pilote.

L'origine et la destination du vol, l'heure de départ et d'arrivée.

La nature et le temps du vol.

Le carburant embarqué lors des avitaillements.

Les anomalies constatées.

Les documents suivants figurent dans le carnet de route.

Le certificat d'immatriculation.

Le certificat de navigabilité (CDN) qui doit porter la mention V.

Le certificat de limitation de nuisances (CLN).

La licence de station radio (avec les fiches des instruments de radio-navigation).

La fiche de pesée.

Le carnet de route doit se trouver à bord de l'avion pour tout vol dont l'aérodrome de décollage et d'atterrissage sont différents. Il doit être rempli au plus tard en fin de journée ou après toute anomalie, incident ou accident.

❖ **Les documents liés à l'entretien.**

Le livret moteur qui contient les informations liées au moteur : heures de vol, potentiels, opérations d'entretien.*

Le livret cellule qui contient les informations liées à la cellule : heures de vol, potentiels, opérations d'entretien.*

La fiche hélice qui contient les opérations d'entretien.*

Le livret radio qui contient les opérations d'entretien.*

* Livrets moteur, cellule, radio et fiche hélice, sont des documents liés à l'entretien. Dans le cas où l'entretien de l'avion est confié à un atelier agréé, celui-ci peut conserver ces documents.

Activités particulières (chapitre 3) (le largage de parachutistes est une activité particulière).

Le manuel d'activité particulières ou MAP (§ 3.1.2).

C'est un document préparé par l'exploitant et mis à disposition du personnel.

Il comporte les règles et procédures à suivre et toutes informations et instructions liées à la sécurité.

Il comprend deux parties : généralités et utilisation (contenu type en annexe 1 de l'arrêté).

Le MAP est déposé par l'exploitant auprès du district aéronautique (§ 3.13).

Le district valide le MAP (attestation de dépôt).

Mise à disposition du MAP.

Un exemplaire du MAP est conservé dans l'établissement.

Un exemplaire se trouve à bord de l'avion.

Un exemplaire est remis à chaque pilote.

Déclaration de niveau de compétence (DNC).

Pour les activités particulières, chaque pilote doit avoir reçu une DNC.

La DNC est délivrée par un organisme de formation.

L'entretien (chapitre 7).

Le propriétaire d'un aéronef est responsable de son entretien.

L'entretien d'un aéronef comprend :

L'application d'un programme d'entretien approuvé par le GSAC et conforme à celui du constructeur.

La correction de défauts.

L'exécution de modifications ou de réparations.

L'application des consignes de navigabilité (CN).

Le programme d'entretien comprend :

Des visites cellule et moteur toutes les 100 heures et au moins une fois par an.

Une grande visite pour la cellule quand elle est en fin de potentiel.

Une révision générale pour le moteur quand il est en fin de potentiel.

Les potentiels moteurs et cellule sont de deux types.

Des potentiels horaires = nombre d'heures maxi entre deux visites.

Des potentiels calendaires = durée maxi entre deux visites.

Il existe également des limitations de cycles sur les moteurs.

Les cycles tiennent compte du nombre de démarrages ou de mises en puissance.

Les potentiels (calendaires, heures et cycles) sont définis pour chaque type d'avion et de moteur.

Points divers :

Les consignes de navigabilité sont des indications de travaux à caractère obligatoire et mentionnant un délai d'application.

Tous les travaux effectués lors des visites d'entretien, doivent être inscrits sur les documents appropriés, avec le nom et le visa de la personne qui les a effectués.

Toute opération d'entretien est suivie d'une approbation pour remise en service (APRS) inscrite sur le document approprié.

Aptitude au vol.

Un avion est apte au vol s'il répond aux conditions de navigabilité.

Un avion est inapte au vol si :

Il a subi une modification ou une réparation non approuvée.

Une CN obligatoire n'a pas été appliquée.

Le programme d'entretien n'a pas été appliqué.

L'aéronef n'a pas été remis en état suite à un accident ou un incident.

L'aéronef n'a pas reçu d'approbation pour remise en service suite à des travaux d'entretien.