

**BULLETIN
D'INFORMATION
DSAC**

Edité par : OSAC pour DGAC FRANCE

Le : 23 août 2016

Validité : 23 août 2017

**TITRE : EXIGENCES EN TERMES DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ
ET DE MAINTENANCE DES AVIONS ÉQUIPÉS DE DEUX
TURBOPROPULSEURS ET DE MTOM ≤ 5 700 Kg**

SOMMAIRE :

A. OBJET	2
B. ABREVIATIONS	2
C. DEFINITIONS.....	2
D. APPLICABILITÉ	2
E. REFERENCES	3
F. RÉVISION	3
G. CONTEXTE	3
H. POSITION DE L'AESA.....	3
I. DEMANDE DE DÉROGATION	4

A. OBJET

Le présent Bulletin d'Information (BI) a pour but de préciser les exigences applicables en termes de maintien de la navigabilité et de maintenance des avions bi-turbopropulseurs de MTOM \leq 5 700 Kg suite à l'entrée en vigueur du règlement (UE) n° 2015/1536.

B. ABREVIATIONS

AESA	: Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
BI	: Bulletin d'Information
CAMO	: Organisme de gestion du maintien de la navigabilité approuvé en accord avec la sous-partie G de l'annexe I (Partie-M) du règlement (UE) n° 1321/2014
CMPA	: Complex Motor-Powered Aircraft (aéronef motorisé complexe)
DSAC	: Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
MTOM	: Maximum Take-Off Mass (Masse maximale au décollage)
Partie-145	: Organisme de maintenance approuvé en accord avec l'annexe II (Partie-145) du règlement (UE) n° 1321/2014
Partie-M/F	: Organisme d'entretien approuvé en accord avec la sous-partie F de l'annexe I (Partie-M) du règlement (UE) n° 1321/2014

C. DEFINITIONS

Avion lourd : Avion avec une masse maximale au décollage (MTOM) supérieure à 5 700 Kg.

Aéronef motorisé complexe (CMPA) :

- 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.

Exploitation commerciale : Dans le contexte du présent BI, exploitation commerciale signifie toute exploitation spécialisée commerciale, exploitation à des fins de transport aérien commercial (européen sous licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 ou selon le règlement national), et/ou exploitation par des organismes de formations (ATO) commerciaux.

D. APPLICABILITÉ

Le présent BI s'applique aux propriétaires/exploitants d'avion(s) bi-turbopropulseurs, de MTOM \leq 5700 Kg immatriculés en France, notamment ceux dont la gestion de navigabilité n'est pas assurée par un CAMO et/ou l'entretien n'est pas assuré par un Partie-145.

E. REFERENCES

Règlement (CE) n° 216/2008 (« Basic Regulation ») concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

Règlement (UE) n° 1321/2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

Règlement (UE) n° 2015/1536 modifiant le règlement (UE) N° 1321/2014 en ce qui concerne l'alignement des règles relatives au maintien de la navigabilité sur le règlement (CE) N° 216/2008, les tâches critiques de maintenance et le contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs.

Règlement (CE) n° 1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

F. RÉVISION

N/A.

G. CONTEXTE

Afin d'aligner les exigences relatives au maintien de la navigabilité sur le règlement (CE) n° 216/2008 (« Basic Regulation »), le règlement (UE) N°2015/1536 amende le règlement (UE) n° 1321/2014 en introduisant le terme « aéronef motorisé complexe » en remplacement du terme « aéronef lourd ».

Cet amendement est applicable au 25 août 2016 et implique que, à compter de cette date, les aéronefs CMPA sont redevables de nouvelles exigences en termes de maintien de la navigabilité et de maintenance comme, entre autres (liste non exhaustive):

- L'obligation de contracter un CAMO pour la réalisation des tâches de maintien de la navigabilité (M.A.201(g)(2)).
- L'obligation de contracter un Partie-145 pour la réalisation de la maintenance (M.A.201(g)(3)).
- L'obligation d'avoir recours à un personnel de certification de catégorie C (145.A.30(h)(1)).
- La limitation du domaine d'activité des organismes agréés Partie-M/F aux aéronefs autres que CMPA (M.A.601).

Compte tenu des définitions des termes « avion lourd » et « aéronef motorisé complexe » (voir section C du présent BI), certains aéronefs non lourds, tels que les avions bi-turbopropulseurs de MTOM ≤ 5 700 Kg entrent dans la catégorie des « aéronefs motorisés complexes ». Ils deviennent ainsi, à compter du 25 août 2016, redevables des obligations applicables aux aéronefs CMPA.

H. POSITION DE L'AESA

Sur la base d'une proposition de plusieurs États membres, l'AESA convient d'exclure, jusqu'au 1er janvier 2020 les avions bi-turbopropulseurs de MTOM ≤ 5 700 Kg non utilisés dans le cadre d'une exploitation commerciale, des obligations propres aux CMPA.

Pour formaliser cette exclusion, un amendement au règlement (UE) n° 2015/1536 devra être adopté par la Commission Européenne. Dans l'attente, les Etats Membres ont été invités par

l'Agence à accorder des dérogations aux règles actuelles en attendant la publication officielle par la Commission Européenne de l'amendement en question.

I. DEMANDE DE DÉROGATION

L'autorité compétente française (DSAC) a notifié à l'EASA, à la Commission européenne, et aux autres États membres, l'application des dispositions du paragraphe 4 de l'article 14 du règlement (CE) n° 216/2008 pour ainsi accorder une dérogation aux dispositions établies par le règlement (UE) n°1321/2014, tel qu'amendé par le règlement (UE) n°2015/1536, notamment en ce qui concerne les exigences d'établir un contrat avec un CAMO et un Partie-145 pour les aéronefs concernés.

Pour bénéficier de cette dérogation, les propriétaires/exploitants d'avions immatriculés en France, bimoteurs équipés de turbopropulseurs, de moins de 5 700 kg (MTOM) non utilisés dans le cadre d'une exploitation commerciale et dont les exigences d'agrément d'entretien en organisme Partie-145 et de gestion du maintien de la navigabilité en CAMO ne sont pas réunies, **doivent faire une demande de dérogation auprès d'OSAC** (voir procédure P-04-00 « Autorisations exceptionnelles dans le domaine de la navigabilité », (disponible [ici](#)) **avant le 15 septembre 2016.**

La demande de dérogation doit être faite soit :

- Par le propriétaire si ce dernier effectue lui-même la gestion du maintien de navigabilité de son aéronef (utiliser dans ce cas le formulaire F-04-00-2 disponible [ici](#)),
- par le CAMO de l'aéronef le cas échéant.

La demande doit indiquer :

« Demande de déroger aux exigences applicables aux aéronefs motorisés complexes définies dans le règlement (UE) n° 1321/2014 amendé par le règlement (UE) n° 2015/1536, pour les avions bimoteurs immatriculés en France, de masse maximum au décollage de moins de 5 700 kilogrammes, équipés de deux turbopropulseurs, non utilisés dans le cadre d'une exploitation commerciale en restant conforme aux exigences applicables aux avions autres que motorisés complexes »