

Tenue du CARNET de ROUTE AVION

Pour répondre aux questions soulevées et aux remarques faites lors des contrôles effectués par la **Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens** ou la **DGAC** (Pilote inspecteur) ou contrôleur **GSAC**, la rubrique «**NATURE DU VOL**» des carnets de route avions est généralement mal renseignée.

Cette situation peut conduire à l'établissement d'une contravention (déjà constaté en région parisienne) ou plus grave à contestation en cas d'accident sur la nature juridique du vol.

En conséquence, il convient d'appliquer les règles suivantes et **de ne plus indiquer VFR** qui correspond à un régime de vol sans rapport avec les considérations ci-dessus.

TENUE CARNET DE ROUTE	
Type de Vol effectué	NATURE DU VOL Carnet de route
Entrainement local (<i>nuit</i>)	P. Local.(<i>Nuit</i>)
Tours de piste (<i>nuit</i>)	P. TDP.(<i>Nuit</i>)
Navigation (<i>nuit</i>)	P. Nav. (<i>Nuit</i>)
Voltige	P.Volt
Instruction local (<i>nuit</i>)	P. Inst (<i>Nuit</i>)
Instruction Navigation (<i>nuit</i>)	P. Inst.Nav (<i>Nuit</i>)
Instruction Voltige	P. Inst.Volt

Ce tableau sera inséré dans les carnets de route avion pour une meilleure prise en compte de ces consignes par tous les pilotes

Bons vols
Les Instructeurs

Tenue du CARNET de ROUTE AVION

Rappel des textes en vigueur

PRIMO:

Lors du contrôle d'aéronefs de l'aviation générale par les militaires de la GTA, **la vérification des documents de bord doit faire l'objet d'une attention particulière.** Il apparaît que le carnet de route est **parfois mal renseigné et en particulier la partie "nature du vol"**, qui prête parfois à confusion. En effet, cette colonne doit recevoir des mentions du type "transport public (TP), travail aérien (TA), Privé (P)" et certains pilotes y mentionnent parfois "VFR, IFR, tour de piste, vol local,..." .

SECUNDO:

Les seules références textuelles en la matière sont l'annexe IV de l'OACI (qui n'émet que des recommandations) et l'arrêté du 24.07.91. L'annexe IV recommande d'inscrire "Privé - Travail aérien - Transport régulier ou irrégulier", quant à l'arrêté du 24.07.91, il préconise d'inscrire la nature du vol dans cette colonne 10, sans plus de précision.

Existe-t-il d'autres référentiels à ce sujet, et doit-on assimiler cela à une mauvaise tenue du carnet de route ?

Ce point de réglementation est en effet important car c'est le seul support légal en cas d'accident qui permet de connaître la nature juridique d'un vol (Commercial - Travail aérien ou Privé).

REPONSE :

PRIMO : LES REFERENCES TEXTUELLES CONCERNANT LA TENUE DU CARNET DE ROUTE EN AVIATION GENERALE SONT :

- L'ARRETE DU 24 JUILLET 1991 RELATIF AUX CONDITIONS D'UTILISATION DES AERONEFS CIVILS EN AVIATION GENERALE, CHAPITRE 6,
- L'ANNEXE 6 DE L'OACI, PREMIERE PARTIE CHAPITRE 11 ET NON L'ANNEXE 4 CITEE DANS LE MESSAGE DE REFERENCE.

SECONDO :

L'ARRETE DU 24 JUILLET 1991 PREVOIT QUE :

- TOUT AERONEF (HORS ULM) DOIT ETRE DOTE D'UN CARNET DE ROUTE DONT LA FORME EST ACCEPTEE PAR LES SERVICES COMPETENTS DE L'ETAT D'IMMATRICULATION DE L'AERONEF,

- LE CARNET DE ROUTE DOIT ETRE A BORD DE L'AERONEF POUR TOUT VOL POUR LEQUEL L'AERODROME DE DECOLLAGE ET D'ATTERRISSAGE SONT DIFFERENTS.

- LE CARNET DE ROUTE DOIT ETRE TENU A JOUR ET CONVENABLEMENT REMPLI AU PLUS TARD EN FIN DE JOURNEE ET/OU APRES TOUT ANOMALIE, INCIDENT OU ACCIDENT,

- LA MISE A JOUR DU CARNET DE ROUTE DOIT ETRE FAITE SOUS LA RESPONSABILITE DU COMMANDANT DE BORD ET SIGNEE PAR LUI, NOTAMMENT EN CE QUI CONCERNE LA NATURE DU VOL.

L'ANNEXE 6 DE L'OACI DEFINIT LA NATURE DU VOL QUI CORRESPOND A : **PRIVE,** (TRAVAIL AERIEN, TRANSPORT REGULIER OU NON REGULIER).

(Ces 3 dernières mentions ne s'appliquent en aucune manière à l'aviation légère dans le cadre des activités d'un aéroclub)

TERTIO : LA RUBRIQUE NATURE DU VOL POSE REGULIEREMENT DES PROBLEMES PUISQUE LA LEGISLATION NATIONALE EST IMPRECISE ET QUE L'OACI ET SES ANNEXES PARLENT DE RECOMMANDATIONS UNIQUEMENT.

A DEFAUT DE DEFINITION DANS L'ARRETE DU 24 JUILLET 1991, LES MENTIONS QUI DOIVENT ETRE PORTEES SUR LE CARNET DE ROUTE SONT CELLES RECOMMANDEES PAR L'OACI : **PRIVE,** TRAVAIL AERIEN, TRANSPORT REGULIER OU NON REGULIER. IL EST TOUJOURS **POSSIBLE D'AJOUTER VOL LOCAL, TOUR DE PISTE OU NAVIGATION.** EN REVANCHE VFR ET IFR SONT DES REGIMES DE VOL ET N'ENTRENT PAS DANS LA DEFINITION DE LA NATURE DU VOL.

DE MAUVAISES MENTIONS OU L'ABSENCE DE MENTIONS OBLIGATOIRES CONSTITUENT UN DEFAUT DE TENUE DE CARNET DE ROUTE (CONTRAVENTION DE CINQUIEME CLASSE).

CEPENDANT, CONSIDERANT QUE LA LEGISLATION EST IMPRECISE, IL EST NECESSAIRE D'UTILISER CETTE INFRACTION AVEC DISCERNEMENT ET BON SENS.

QUARTO : LA DGAC A CONNAISSANCE DE CE PROBLEME ET DEVRAIT REDIGER UNE NOTE PRECISANT LES RENSEIGNEMENTS A PORTER SUR LE CARNET DE ROUTE.

OPS 1.415 Carnet de route

Le commandant de bord doit s'assurer de la tenue du carnet de route ou de tout autre document accepté par l'Autorité conformément au paragraphe OPS 1.1055.

ARRETE DU 24 JUILLET 1991

6.2.1. Carnet de route

6.2.1.1. Les exigences du paragraphe 6.2.1. ne concernent pas les ULM.

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

(ajouté par : Arrêté du 8 février 1998)

Le carnet de route doit être tenu à jour et convenablement rempli au plus tard en fin de

journée et/ou après tout anomalie, incident ou accident. (fin de l'amendement du : 8 février 1998)

6.2.1.3. 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.

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

6.2.1.5. 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.

---donc rien d'explicite sur les horaires (UTC / Locale)---

Arrêté du 12 mai 1997 (OPS 1) ---Mais là ce n'est plus l'aviation générale---

OPS 1.1055 Carnet de route

(a) L'exploitant doit, pour chaque vol, conserver les informations suivantes sous la forme d'un carnet de route:

- (1) immatriculation de l'avion;
- (2) date;
- (3) noms des membres de l'équipage;
- (4) fonctions des membres d'équipage;
- (5) lieu de départ;
- (6) lieu d'arrivée;
- (7) heure de départ (heure bloc);
(heure d'arrivée (heure bloc);
- (9) heures de vol;
- (10) nature du vol;
- (11) incidents, observations (le cas échéant);
- (12) et signature (ou équivalent) du commandant de bord.

(Voir IEM OPS 1.1055(a)(12))

Pour les heures, il paraît logique d'indiquer les heures UTC.

Exemple : un vol de Grande Bretagne, Jersey, Guernesay vers la France, pour être cohérent il faut travailler en UTC.