



REUNION DGAC – FFH Vendredi 7 avril 2023

Présents :

Didier ROUZET, Directeur Personnels navigants (première partie de la réunion)

Muriel BELZUNCE, Adjointe au Directeur PN

Karine GAY, Chef du pôle formation

Nathalie DOMBLIDES, Directrice de la direction technique coopération européenne et réglementation de la sécurité

Frédéric FRANCOMME, Pilote Inspecteur hélicoptère, en visio.

Thèmes :

La Loi n°2022-217 du 21 février 2022, dite 3DS concernant l'interdiction d'atterrissages d'aéronefs motorisés à des fins de loisirs en zone de montagne sauf sur un aérodrome.

L'Arrêté du 28 février 2006 et le guide CNRAC publié par la DGAC le 10 octobre 2022.

Demande de la FFH :

En réunion de travail FFH avec Charles Javornik et Frédéric Francome, nous avons abordé, entre autres, deux sujets qui me préoccupent actuellement :

- le guide CNRAC qui m'a été communiqué le 22 février;
- la loi 3DS que j'avais évoqué lors de notre rendez-vous du 8 février.

Concernant la loi 3DS et plus précisément la définition du vol de loisirs, j'ai pu me procurer l'annexe de la décision 2014/019/R du 24 avril 2014, « Guidance Material to Regulation (EU) No 965/2012 » qui donne une définition des « Leisure flights » et « Training flight ».

La loi 3DS étant une loi française, la FFH souhaiterait que l'autorité (DGAC) énonce une définition claire du vol de loisirs, en référence à la décision européenne, pour que les organismes effectuant des vols d'instruction en zone montagne ne soient pas exposés à une amende de 150.000€.

Concernant le guide CNRAC, le fait que la QT ou le renouvellement de la QT, essentiellement pour des Alouettes II (SE313) en ce qui concerne la FFH, ne soient réalisés que par des instructeurs sur un programme personnalisé hors de tout contrôle ou de toute responsabilité d'un ATO ou d'un DTO, n'est pas, même s'il s'agit d'une qualification française, conforme à l'esprit de la réglementation européenne.

De plus, le programme créé avec le Pôle Formation pour la QT Alouette II, programme établi à partir de son manuel de vol, manuel de vol qui fait référence aussi bien en CDN qu'en CNRAC, a toutes les raisons de s'appliquer dans l'instruction de la QT collection.

Enfin, dans l'objectif du vol « safe » prôné par la FFH, j'émettrai quelques réserves sur la durée de validité de la prorogation QT collection.

Résolution AG du 1^{er} avril 2023 votées à l'unanimité :

2ème résolution : après avoir pris connaissance des dispositions de l'article 63 la loi n°2022-217 du 21 février 2022, l'Assemblée générale demande que la DGAC acte une définition claire du « vol d' instruction » en référence à l'annexe de la décision 2014 :019 :r du 24 avril 2014.

3ème résolution : après avoir pris connaissance des dispositions concernant les aéronefs de collection (guide CNRAC du 10 octobre 2022), l'Assemblée générale mandate le Président pour débattre avec le Pôle formation de la DGAC des éléments qu'elle estime non conformes

Compte rendu :

En préalable, compte tenu du fait que Nathalie DOMBLIDES doit également piloter la requête acceptée de la FFH concernant la clause des 25 heures sur **la même classe ou type** pour le vol de découverte, la FFH rappelle l'accord de la DGAC pour reprendre cette partie de la réglementation en 2023.

Atterrissages en zone de montagne :

A propos des atterrissages interdits en zone montagne, la FFH, une fois de plus, exprime son désaccord sur un texte passé en force dans une loi *relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale*.

Sur les 271 articles de cette loi, c'est son article 63 qui modifie, à l'initiative de certains parlementaires, les dispositions du code de l'environnement relatives aux atterrissages dits de « loisirs » en montagne.

Dans les zones de montagne, l'atterrissage d'aéronefs motorisés à des fins de loisirs ... est interdit

Zone de montagne : la zone de montagne est définie par l'article 3 de la loi montagne du 9 janvier 1985 et par l'arrêté ministériel du 6 septembre 1985 (cf. annexe).

Les zones de montagne concernaient à l'origine l'agriculture et l'urbanisation.

Fins de loisirs : Selon le document EASA joint, un vol de loisir (leisure flight) est assimilable à « vol privé ».

Selon les dires mêmes des membres DGAC présents à cette réunion, un vol d'instruction (vol école) ne serait pas un vol de loisirs, MAIS

Un vol école préparant au PPLH (Pilote privé) ne serait-il pas un vol à des fins de loisirs puisque la très grande majorité des pilotes une fois brevetés n'effectueront que des vols privés donc de loisirs.

La réponse à cette question restant de l'appréciation du juge.

Le survol des zones montagne est autorisé et la formation à des atterrissages d'urgence est un impératif de sécurité, ce que les membres présents reconnaissent unanimement.

La FFH demande que la Direction technique, en la personne de Nathalie DOMBLIDES, publie officiellement un texte indiquant (proposition) :

Les vols d'instruction (vols école) en zone de montagne prévoient dans les programmes de formation au PPLH, dans ceux des Qualification de type, ainsi que pour les prorogations et renouvellement de licence, des exercices d'atterrissages d'urgence indispensables à la sécurité des vols.

Pour ces raisons, les vols d'instruction ne peuvent être considérés comme des vols à des fins de loisirs.

Aéronefs de collection

La FFH expose ses principaux griefs concernant le guide CNRAC publié en octobre 2022, guide reprenant les dispositions de l'Arrêté du 28 février 2006, modifié.

- Les aéronefs collection ne font plus partie de la flotte des ATO/DTO ;
- Les instructeurs « collection » sont indépendants des ATO/DTO et doivent présenter leur propre programme de formation (QT) ;
- La FFH ne peut créer un programme de formation QT collection personnalisable, favorisant une standardisation de la formation comme c'est le cas pour tous les programmes CDN ;
- La durée de validité (4 ans) pour une prorogation de QT collection est contraire à toute forme de sécurité.

La FFH rappelle que les principaux hélicoptères de collection sont des Alouettes II et des Gazelles, que ces hélicoptères ne présentent pas de caractéristiques spéciales comme c'est souvent le cas des avions de collection et que leurs manuels de vols s'appliquent aussi bien pour des hélicoptères en CDN qu'en CNRAC.

Une fois de plus, ces dispositions réglementaires ont été conçues pour des avions et transposées à l'hélicoptère sans que les personnes concernées (Inspecteurs pilotes hélicoptère ..) n'aient été mis dans la boucle.

Concernant les programmes de QT collection, la FFH obtient de la DGAC la possibilité de développer un programme de QT collection (trame de programme) non validé par l'Autorité. Néanmoins la FFH pourra mentionner que ce programme QT collection reprend les grandes lignes du programme de QT CDN validé par le Pôle formation de la DGAC.

Concernant la durée de validité de 4 ans, la FFH ne peut, pour des raisons de sécurité, accepter un tel délai. La majorité des pilotes n'effectuent que très peu d'heures de vol par année et même pour ceux qui voleraient plus, 4 ans sans autorotations, pannes diverses

La FFH demande que le pôle formation de la DGAC obtienne une modification du dernier alinéa de l'article 23 de l'arrêté du 28 février 2006 :

Les qualifications de type d'aéronefs de collection ou autorisation ont une durée de quatre ans
Visant à ramener ce délai à une année ou deux années au maximum.

Cette demande sera réitérée autant de fois que nécessaire.

En attendant, la FFH informera les pilotes d'aéronefs de collection de la nécessité de « repasser » au moins une fois par à la « case instructeur ».

Conclusion :

Sur les différents sujets abordés les personnes présentes représentant des services de la DGAC comprennent les arguments développés par la FFH, notamment ceux concernant la sécurité, mais indique rapidement les limites des actions qu'ils pourraient entreprendre.

Raisons pour laquelle la FFH va se concentrer dans un premier temps sur :

- ✓ Les vols d'instruction en zone de montagne
- ✓ Le délai de 4 ans pour la prorogation des QT collection.

MAILS ECHANGES AVEC LA DSAC/PN PREALABLEMENT A LA REUNION

Bonjour Mr Mery,

En réponse à votre demande d'organisation de réunion , nous avons identifié les interlocutrices les mieux placées pour débattre des sujets demandés :

- Nathalie Domblides , directrice de la direction technique Coopération européenne et réglementation de la sécurité, pour les sujets vols loisirs et loi 3DS, et

- Karine Gay, chef du pôle formation de la direction PN, pour le guide CNRAC.

Par contre, les agendas ne permettent pas de tenir cette réunion les 29 et 30 mars comme vous le proposiez, les disponibilités seraient le 31 mars (sauf de 14h à 16h) ou le 07 avril.

Je vous remercie de me faire savoir si cela pourrait vous convenir.

Cordialement,

BELZUNCE Muriel

Adjointe au directeur Personnels Navigants

Muriel Belzunce bonjour,

Merci pour cette réponse rapide.

Compte tenu de l'Assemblée générale de la FFH le samedi 1er avril, j'opterais pour le vendredi 7 avril après-midi.

Serait-il possible que Frédéric Francomme participe également à cette réunion. Charles Javornik est à priori non disponible.

Cordialement

Michel MERY

Bonjour,

La réunion est confirmée pour le vendredi 7 avril 2023 à 14h.

Frédéric Francomme pourra être disponible en visio.

DEFINITIONS EASA

Annex I to ED Decision 2019/019/R 'Guidance Material to Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 1, Amendment 3'

The Annex to Decision 2014/019/R of 24 April 2014 is hereby amended as follows:

The text of the amendment is arranged to show deleted, new or amended text as shown below:

- deleted text is marked with strike through;
- new or amended text is highlighted in blue;
- an ellipsis '(...)' indicates that the rest of the text is unchanged.

GM1 Article 2(1)(d) Definitions

NON-COMMERCIAL OPERATIONS — EXAMPLES

The following examples of operations are not covered by the definition of commercial operations or by that of specialised operations. They are identified as non-commercial operations. Some of these flights are listed by an AOC holder in its operations manual Part-A, ch. 8.7 as non-commercial operations (as specified in AMC3 ORO.MLR.100) and covered by the provisions of ORO.AOC.125.

Some of these operations are performed on an irregular basis. The operator and its crew members may consider them as non-routine operations, situated outside their operational routine. This constitutes a risk that the operator should include in its risk assessment process.

The operations listed below are performed with aircraft having a certificate of airworthiness or a permit to fly and being already listed on an AOC or on a declaration. They are grouped by the purpose of the flight.

Demonstration flights

(a) A flight performed with the purpose of demonstrating:

- (1) an aircraft's handling, performance and functionalities to buyers or lessees;
- (2) an aircraft's flying characteristics or the operational procedures to the competent authority, for verification of compliance with the operational requirements, as per ARO.GEN.310 (a).

Other terms used: (route) proving flight; operational evaluation flight.

(b) Flight at the end of lease or upon transfer of ownership: a flight performed at the request of the operator to verify compliance of the aircraft with the contractual specifications of the lessee/lessor or buyer.

Other term used: acceptance flight.

(c) 'Public relations (PR) flight': a flight carrying official or media representatives as non-paying passengers. Sometimes personnel of the operator are included. The PR flight is performed in the interest of the operator's own business.

Testing the results of maintenance work is outside the scope of demonstration flights. Such flights are not expected to execute flight manoeuvres where the aircraft might react with an unexpected behaviour. This is covered by a maintenance check flight (listed below).

Maintenance check flights

(d) Maintenance check flight (MCF)

The definition of an MCF is provided in Annex I to Regulation (EU) No 965/2012. The provisions on MCF are developed in Annex VII (Part-NCO), Subpart E Section 6 and Annex VIII (Part-SPO), Subpart E Section 5.

Ferry flights – flights changing the location of the aircraft

A ferry flight could be performed for the following purposes:

(e) The aircraft is moved to and from a maintenance base. The aircraft may be operated under the permit-to-fly conditions.

Examples:

- (1) unpressurised flight,
- (2) gear-down flight,
- (3) flight with one engine inoperative.

(f) The aircraft is moved from one location to another, e.g. from the manufacturer, refurbishment location, previous owner, lessor/lessee, long-term storage to the operator's base.

[Other term used: delivery flight.](#)

(g) The aircraft and its aircrew are positioned to an aerodrome from which a further commercial air transport (CAT) operation will be performed.

[Other term used: positioning flight.](#)

(h) The aircraft is moved from its current location to a secure location for various reasons (e.g. to remove it from a hazardous area).

[Other term used: recovery flight.](#)

Training flights

(i) A flight for instructional purposes for the operator's own flight crew.

Operator training and checking flight: a flight performed by the operator with the purpose of training, checking and/or familiarising a flight crew member with the operator's procedures linked to the aircraft being operated. A training flight is conducted using the procedures detailed in the operator's documentation.

Line flying under supervision (LIFUS), line checks and similar flights are not included in this category, as they are usually performed during commercial operations (CAT flights).

Other non-commercial flights

(j) 'Corporate flight': a flight conducted for business purposes: the operator may carry its own personnel and/or property in the interest of business.

[Other terms used: business flight, private flight.](#)

(k) 'Leisure flight': a flight operated by an operator for personal or recreational purposes, not associated with a business or a profession.

Other term used: private flight.

(l) Managed flight: a flight operated by an operator for the business purposes of the aircraft owner, with no remuneration or other valuable consideration involved.

Charity flights, humanitarian flights

(m) 'Charity flight': a flight performed for the benefit of a registered charity organisation, carrying persons and/or goods. For such a flight, the proceeds of the raffled flight go to the charity. Any additional proceeds are limited to the recovery of direct costs of the flight.

(n) 'Humanitarian flight': a flight with the purpose of carrying relief personnel and/or life-saving supplies (basic necessities) during or after an emergency or a natural disaster, or to evacuate persons from an endangered area.

GM1 Article 3(5)(e) Oversight capabilities

INSPECTIONS BY PERSONNEL AUTHORISED BY THE COMPETENT AUTHORITY

Inspections performed by personnel authorised by the competent authority to perform oversight or certification tasks means announced or unannounced inspections, including in-flight inspections, to oversee any operations in accordance with this Regulation.

Zone de montagne

Les zones de montagne sont définies comme des ensemble de communes ou parties de communes répondant à des critères physiques précis : pente et altitude.

Sur la base d'un des deux critères (altitude ou pente)

- . une altitude moyenne minimale de 600m dans les Vosges, de 700 m dans les autres massifs, de 800 m sur les versants méditerranéens, ou
- . une pente moyenne de 20%

Sur la base de la combinaison des deux critères

- . une altitude minimale de 500m et une pente moyenne de 15%

Dans les DOM,

- . Altitude minimale de 500m à l'île de la Réunion
- . Altitude minimale de 350m en Guadeloupe et Martinique.