

# REGLE

DSAC/NO

Règle disponible en  
téléchargement sur  
[www.osac.aero](http://www.osac.aero)

Indice A  
31 mai 2012

## Manuels de vol et étiquettes

R-20-00

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir



DSAC

Ministère de l'Écologie, du Développement durable,  
des Transports et du Logement

## ÉVOLUTION DE LA REGLE

CE DOCUMENT EST CRÉÉ  
IL ANNULE ET REMPLACE LE BI SUIVANT :  
BI 2009/83 : LANGUE DES MANUELS DE VOL EN AVIATION GENERALE

Toute question, remarque ou proposition de modification peut être adressée à [contact@osac.aero](mailto:contact@osac.aero).

## SOMMAIRE

1	OBJET .....	4
2	DOMAINE D'APPLICATION .....	4
3	AUTORITE .....	4
4	REFERENCES .....	4
5	DEFINITIONS/ABBREVIATIONS .....	4
5.1	Abréviations .....	4
5.2	Définitions.....	5
6	MANUELS DE VOL.....	5
6.1	Approbation .....	5
6.1.1.	Aéronefs relevant du domaine de compétence de l'AESA .....	5
6.1.2.	Aéronefs relevant de l'Annexe II .....	5
6.2	Versions acceptables du manuel de vol et mises à jour .....	6
6.3	Langue.....	6
6.3.1	Aéronefs relevant du domaine de compétence de l'AESA .....	6
6.3.2	Aéronefs relevant de l'annexe II .....	7
7	LANGUE DES ETIQUETTES .....	7
7.1	Etiquettes à l'attention de l'équipage .....	7
7.2	Etiquettes à l'attention des passagers .....	7
7.3	Etiquettes extérieures .....	7

## 1 OBJET

La présente règle a pour objet de préciser les exigences concernant :

- les manuels de vol (approbation, mises à jour, langue)
- la langue des étiquettes.

Elle annule et remplace le BI 2009/83 « langue des manuels de vol en aviation générale ».

## 2 DOMAINE D'APPLICATION

La présente règle est applicable à tous les aéronefs civils immatriculés en France.

## 3 AUTORITE

Au sein de la DGAC, le pôle DSAC/NO/NAV (50 rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15) est en charge d'accorder les approbations et autorisations prévues par la présente règle.

## 4 REFERENCES

Instruction du 13 novembre 2009 relative à la langue des manuels de vol en aviation générale (disponible sur <http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/> dans le bulletin n° 23 du 25/12/2009).

Autres règlements utiles pour la présente règle (liste non exhaustive) :

- Réglementation française (disponible sur le site LEGIFRANCE, le service public de la diffusion du droit par l'Internet, à l'adresse <http://www.legifrance.gouv.fr/>) :
  - Arrêté du 6 septembre 1967 relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils (notamment article 11)
  - Arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en Aviation Générale (notamment le § 4.1.3.1 de l'annexe à l'arrêté)
- Réglementation européenne (disponible sur le site Internet EUR-Lex à l'adresse <http://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm>) :
  - Règlement (CE) 3922/91 modifié (EU-OPS) (notamment le § OPS 1.025)
  - Règlement (CE) N° 1702/2003 du 24/09/2003 modifié (notamment le § 21A175)

## 5 DEFINITIONS/ABBREVIATIONS

### 5.1 Abréviations

AESA :	Agence Européenne de la Sécurité de l'Aviation
Aéronef Annexe II :	Aéronef exclu du champ d'application de la réglementation européenne car relevant d'une des catégories définies à l'Annexe II du règlement (CE) 216/2008
DGAC :	Direction Générale de l'Aviation Civile
DSAC :	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile de la DGAC
DSAC/NO :	Direction Navigabilité Opérations de la DSAC
DSAC/NO/NAV :	Pôle certification, suivi de navigabilité et aviation générale de DSAC/NO

NAA AESA :	Autorité nationale d'un Etat membre de l'Union Européenne ou ayant conclu un accord d'association avec l'AESA (Suisse, Norvège, Islande, Liechtenstein)
STC :	Supplément au Certificat de Type (modification majeure déposée par une autre personne que le détenteur du certificat de type)
TCDS :	Fiche de Navigabilité associée à un Certificat de Type

## 5.2 Définitions

Sans objet pour ce document.

## 6 MANUELS DE VOL

### 6.1 Approbation

#### 6.1.1. Aéronefs relevant du domaine de compétence de l'AESA

Le manuel de vol doit être approuvé, ou considéré comme approuvé, par l'AESA.

Outre les approbations directement prononcées par l'AESA, sont également considérés comme approuvés par l'AESA :

- Les manuels de vol (et/ou suppléments au manuel de vol) précédemment approuvés ou reconnus par une NAA AESA, dans le cadre du dispositif de transition vers les règlements communautaires. Dates de transition :
  - 28 septembre 2003 (cas général)
  - 1<sup>er</sup> mai 2004 (Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Slovénie)
  - 1<sup>er</sup> mai 2005 (Norvège, Islande, Liechtenstein)
  - 1<sup>er</sup> décembre 2006 (Suisse),
  - 1<sup>er</sup> janvier 2007 (Bulgarie et Roumanie)
- Certains manuels de vol (et/ou suppléments au manuel de vol) approuvés par l'autorité primaire de conception et automatiquement reconnus par l'AESA via une décision générique (cas des USA, du Canada ou du Brésil – voir procédure P-13-10) ou via une mention dans la TCDS AESA.

#### 6.1.2. Aéronefs relevant de l'Annexe II

##### **Cas des aéronefs titulaires d'un certificat de niveau OACI (CDN, CDNS) :**

Le manuel de vol (ou document équivalent) doit être approuvé par la DGAC.

##### **Cas des aéronefs titulaires d'un certificat restreint :**

CDNR : Le manuel de vol doit être approuvé par la DGAC.

CNSK : Le manuel de vol doit être celui établi par le fournisseur du kit, titulaire de l'éligibilité.

Les modifications qui affectent les chapitres « limitations », « Procédures d'urgence » et « Performances » du manuel de vol doivent faire l'objet d'une autorisation de la DGAC (régime déclaratif).

CNRA : Les « informations nécessaires à la conduite des vols » et « les restrictions d'emploi propres à l'aéronef » (réf. article 8 de l'arrêté CNRA) sont établies sous responsabilité du propriétaire.

CNRAC : Le manuel de vol (ou à défaut les « informations nécessaires à la conduite des vols » et « les restrictions d'emploi propres à l'aéronef », réf. article 11 de l'arrêté CNRAC) est établi sous responsabilité du propriétaire.

	<b>R - 20 - 00</b>	<b>Indice A</b>	<b>31 mai 2012</b>	<b>Page : 5</b>
---	--------------------	-----------------	--------------------	-----------------

## 6.2 Versions acceptables du manuel de vol et mises à jour

Hormis les questions de l'approbation (voir § 6.1 ci-dessus) et de la langue (voir § 6.3 ci-dessous), le manuel de vol utilisé doit être :

- compatible avec la configuration de l'aéronef, c'est-à-dire que :
  - l'aéronef satisfait les conditions d'applicabilité du manuel de vol de base du constructeur (en termes de numéros de série, de modifications installées etc.), et
  - tous les suppléments au manuel de vol associés aux modifications/STC installés sur l'aéronef ont été incorporés
- à jour des consignes de navigabilité applicables

Les révisions du manuel de vol (ou des suppléments) publiées par le constructeur (ou le détenteur des STC concernés), autres que celles imposées par consigne de navigabilité ou nécessaire à prendre en compte des évolutions de configuration de l'aéronef, ne sont donc pas impératives.

Elles sont toutefois recommandées, afin de bénéficier des améliorations apportées.

## 6.3 Langue

### 6.3.1 Aéronefs relevant du domaine de compétence de l'AESA

#### **Principes généraux :**

Les seules langues acceptables sont le français ou l'anglais.

Note : dans le cas où le manuel de vol approuvé est dans une langue autre que le français ou l'anglais, l'acceptation du manuel de vol en l'état ou la possibilité d'une traduction sera étudiée au cas par cas par DSAC/NO/NAV (voir adresse au § 3 de cette règle).

Dans tous les cas (et particulièrement dans le cas où le manuel de vol est en langue anglaise), il revient à l'utilisateur de s'assurer lui-même qu'il a la capacité d'en comprendre les éléments.

Les suppléments au manuel de vol doivent être dans la langue du manuel de vol.

Les manuels de vol approuvés avant la date de la présente règle dans les conditions antérieures restent valables. Les révisions sont soumises aux règles du présent document.

#### **Cas des aéronefs utilisés en aviation générale :**

Si le manuel de vol utilisé à bord de l'aéronef est en anglais, l'intercalaire fourni en Annexe 1, rédigé en français, devra obligatoirement être inséré en en-tête du manuel de vol.

Si le manuel de vol approuvé, ou un supplément approuvé, n'est disponible qu'en langue anglaise mais que le propriétaire ou l'exploitant estime nécessaire de disposer d'un manuel de vol en français, il lui appartient de se procurer une traduction en français, sous sa seule responsabilité. Dans ce cas :

- Il lui incombe de s'assurer des compétences de la personne chargée de la traduction.
- Les traductions doivent être précédées d'un intercalaire rappelant qu'elles restent sous la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant :
  - Insertion de l'intercalaire fourni en Annexe 2 devra en en-tête du manuel de vol traduit, ou
  - Insertion de l'intercalaire en Annexe 3 en en-tête de chaque supplément au manuel de vol traduit (cas où le manuel de vol était déjà en français et où seuls des suppléments ont nécessité des traductions)
- Les traductions devront être mises à jour de toutes les évolutions devant être apportées au manuel de vol ou aux suppléments concernés (voir § 6.2).

	<b>R - 20 - 00</b>	<b>Indice A</b>	<b>31 mai 2012</b>	<b>Page : 6</b>
---	--------------------	-----------------	--------------------	-----------------

### 6.3.2 Aéronefs relevant de l'annexe II

#### **Cas des aéronefs titulaires d'un certificat de niveau OACI (CDN, CDNS) :**

Les principes du § 6.3.1 (utilisation d'un manuel en anglais, possibilité de traduction sous responsabilité du propriétaire/exploitant) peuvent s'appliquer sous réserve :

- que la DGAC ait approuvé la version en anglais du manuel de vol,
- que le texte des intercalaires en annexes 1 à 3 soit adapté au cas des aéronefs Annexe II.

#### **Cas des aéronefs titulaires d'un certificat restreint (CDNR, CNRA, CNRAC, CNSK) :**

Le manuel de vol (ou le document équivalent) doit être en français, sauf dérogation accordée au cas par cas par DSAC/NO/NAV (voir adresse au § 3 de cette règle).

## 7 LANGUE DES ETIQUETTES

### 7.1 Etiquettes à l'attention de l'équipage

Les seules langues acceptables sont le français ou l'anglais.

En aviation générale, l'anglais n'est acceptable que si :

- Le manuel de vol utilisé est en anglais (voir § 6.3), ou
- Le manuel de vol utilisé est en français et les étiquettes en anglais sont traduites en français dans le manuel de vol.

### 7.2 Etiquettes à l'attention des passagers

Les étiquettes à l'usage des passagers et relatives à la sécurité doivent être au minimum en français ou sous forme de pictogramme.

Le terme "EXIT" est accepté.

### 7.3 Etiquettes extérieures

Les étiquettes extérieures (carburant, huile...) peuvent être en français ou en anglais.

# Annexe 1



Cet intercalaire doit obligatoirement être inséré  
devant la page de garde d'un manuel de vol en  
langue anglaise

## AVERTISSEMENT

Le présent document en langue anglaise est le manuel de vol approuvé par l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

En application des dispositions de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale (« Un vol ne peut être entrepris que si, d'une part les membres d'équipage sont familiarisés avec l'aéronef et son équipement de bord, notamment le matériel de sécurité-sauvetage et les systèmes spéciaux, et d'autre part ont une connaissance pratique de son manuel de vol ou des documents acceptés comme équivalents. »),

**Nul ne peut utiliser l'aéronef avec ce seul document s'il n'a pas une connaissance suffisante de la langue anglaise.**

A défaut, il appartient au propriétaire ou à l'exploitant de l'aéronef de se procurer une traduction de ce document sous sa responsabilité.

Référence : Instruction du 13/11/2009 relative à la langue des manuels de vol

## Annexe 2



Cet intercalaire doit obligatoirement être inséré  
devant la page de garde de la traduction  
française d'un manuel de vol

### AVERTISSEMENT

Ce manuel de vol a été approuvé par l'Agence européenne de la sécurité aérienne en langue anglaise.

Le présent document en est une traduction en français.

Il peut être utilisé en lieu et place du manuel de vol d'origine sous la seule responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef.

Référence : Instruction du 13/11/2009 relative à la langue des manuels de vol

## Annexe 3



Cet intercalaire doit obligatoirement être inséré devant  
la page de garde de la traduction française d'un  
supplément au manuel de vol

### AVERTISSEMENT

Ce supplément au manuel de vol a été approuvé par l'Agence européenne de la sécurité aérienne en langue anglaise.

Le présent document en est une traduction en français.

Il peut être utilisé en lieu et place du supplément au manuel de vol d'origine sous la seule responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef.