



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



*Direction générale de l'aviation civile
Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations*

Édité par : OSAC pour la Direction de la sécurité de l'Aviation civile

EXIGENCES RELATIVES AUX VOLS DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE (MAINTENANCE CHECK FLIGHT – MCF)

BULLETIN D'INFORMATION DSAC 2021-02, Edition 1, version 1

SOMMAIRE :

1. OBJET	2
2. ABRÉVIATIONS.....	2
3. APPLICABILITÉ.....	2
4. RÉFÉRENCES	3
5. CONTEXTE	3
6. EXIGENCES APPLICABLES AUX VOLS « MCF »	3
7. MISE EN CONFORMITÉ - DÉROGATION	4

1. OBJET

Le présent Bulletin d'Information (BI) fait suite à l'entrée en vigueur le 25 septembre 2019 du règlement (UE) 2019/1384 modifiant notamment le règlement (UE) n°965/2012 (AIROPS), et au groupe de travail réunissant OSAC, la DSAC et l'industrie au cours de l'année 2020. Il traite des évolutions relatives aux vols de contrôle de maintenance (Maintenance Check Flight – MCF) qui désormais sont considérés comme une exploitation spécialisée au sens du règlement (UE) n°965/2012.

Ce Bulletin d'information fait l'objet des révisions suivantes :

Edition et version	Date	Modifications
Ed 0 v0	09 mars 2021	Création
Ed 0 v1	23 juin 2022	Précisions sur la prise en compte des nouvelles exigences et dérogations associées, actualisation de l'adresse mail de demande.
Ed 1 v0	31 mai 2023	Actualisation suite au renouvellement des dérogations relatives aux vols MCF délivrées par la DSAC
Ed 1 v1	21 mai 2026	Actualisation suite au renouvellement des dérogations relatives aux vols MCF délivrées par la DSAC

2. ABRÉVIATIONS

ATO :	Approved Training Organization (Ecole de pilotage)
BI :	Bulletin d'Information
CAT :	Transport aérien commercial
EASA :	European Union Aviation Safety Agency / Agence de l'Union Européenne de la Sécurité Aérienne
MCF :	Maintenance Check Flight / Vol de contrôle de maintenance
NCC :	Exploitation non commerciale avec des aéronefs motorisés complexes.
SPO :	Exploitation spécialisée.
CMPA :	Complex Motor-Powered Aircraft / Aéronef motorisé complexe :

Un avion:

- ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5700Kg, 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 3175Kg, 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.

3. APPLICABILITÉ

Le présent BI s'applique aux sociétés, associations ou personnes physiques qui réalisent des vols « MCF ».

4. RÉFÉRENCES

- Règlement (UE) 2019/1384, modifiant les règlements (UE) n°965/2012 et (UE) n°1321/2014 en ce qui concerne l'utilisation d'un aéronef figurant sur un certificat de transporteur aérien pour des exploitations non commerciales et des exploitations spécialisées, l'établissement d'exigences opérationnelles relatives à l'exécution des vols de contrôle de maintenance, l'établissement de règles relatives aux exploitations non commerciales avec un équipage de cabine réduit à bord et l'introduction de mises à jour éditoriales concernant les exigences relatives aux opérations aériennes.
- Règlement (UE) 2018/1139 du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n°2111/2005, (CE) n°1008/2008, (UE) n°996/2010, (UE) n°376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n°552/2004 et (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n°3922/91 du Conseil.
- Règlement (UE) n°1321/2014 modifié 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.

5. CONTEXTE

Le 25 septembre 2019 est entré en vigueur le règlement (UE) 2019/1384 modifiant notamment le règlement (UE) n°965/2012 dit AIROPS.

Cette modification réglementaire concerne notamment les vols de contrôle de maintenance (Maintenance Check Flights – MCF) qui sont considérés comme des opérations spécialisées (voir §7 de l'article 2 de l'AIROPS).

Ainsi, chaque société, association ou personne physique réalisant des vols « MCF » est donc, au sens de l'AIROPS, un exploitant réalisant des opérations spécialisées. C'est le cas par exemple d'un atelier de maintenance effectuant un vol de contrôle pour le compte d'un propriétaire. Lorsque ce vol de contrôle fait partie d'une prestation de maintenance payante, ce vol est considéré comme relevant d'une exploitation commerciale.

La mise en conformité avec ces nouvelles exigences peut présenter des difficultés, en particulier pour les sociétés/associations/personnes réalisant des vols MCF commerciaux et n'étant pas par ailleurs détenteurs d'un certificat de transporteur aérien, ou opérateur déclaré SPO ou NCC.

En conséquence, à l'issue de travaux conduits avec OSAC et les usagers, la DSAC a notifié en 2020 à l'EASA une dérogation de longue durée, conformément à l'article 71.2 du règlement (UE) 2018/1139, afin de permettre aux exploitants de vols MCF de poursuivre leur activité en dérogeant à certaines dispositions réglementaires. Cette dérogation a été prolongée en 2023, et peut être délivrée individuellement par la DSAC aux exploitants éligibles qui en font la demande formelle, tel qu'indiqué au paragraphe 7 de ce BI.

6. EXIGENCES APPLICABLES AUX VOLS « MCF »

Un organisme réalisant des vols MCF (y compris les organismes Part CAO et Part 145) est soumis aux dispositions de l'AIROPS en matière d'exploitation MCF, introduites dans l'article 5 de ce règlement. Ces exigences diffèrent selon que ces vols sont réalisés dans un cadre commercial ou non.

Conformément au point (1d) de l'article 2 de l'AIROPS, une « exploitation commerciale » est définie comme suit : toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant.

Ainsi lorsqu'un vol de contrôle fait partie d'une prestation de maintenance payante, ce vol est considéré comme relevant d'une exploitation commerciale.

Au titre des exigences de l'AIROPS, un organisme (y compris d'entretien) réalisant des vols MCF soit dans un cadre commercial, soit sur des aéronefs complexes, est tenu de déclarer auprès de la DSAC la réalisation de ces activités en tant qu'exploitant spécialisé (SPO) et de disposer d'un système de gestion couvrant ces activités, sauf dérogation accordée par l'autorité (voir § 7).

La Part SPO de l'AIROPS décrit les exigences techniques liées aux opérations associées, et en particulier les règles spécifiques aux vols « MCF » dans la partie SPO.SPEC.MCF. Le guide « Exploitation spécialisées / Part SPO » disponible sur le site ecologie.gouv.fr¹ fournit de plus amples informations sur les opérations spécialisées (SPO).

NB : Les opérations spécialisées commerciales ne peuvent être réalisées que par des pilotes détenant une licence de pilote commercial.

7. MISE EN CONFORMITÉ - DÉROGATION

La mise en conformité avec les exigences MCF de l'AIROPS présente des difficultés de deux types :

- Impossibilité logistique ou technique.
- Incohérence avec la nature des organismes visés.

En conséquence, la DSAC a émis en 2020, puis prolongé en 2023 et 2026, en coordination avec l'EASA, une dérogation² pour les organismes (ateliers/sociétés/associations/personnes) qui ne disposent pas d'un système de gestion au titre des règlements AIROPS ou AIRCREW, et qui réalisent des vols « MCF » avec des aéronefs dont l'exploitation habituelle (hors vols MCF) relève des règles applicables aux aéronefs non-complexes.

Cette dérogation permettra de différer jusqu'au 31 mai 2029 ou l'arrivée d'un règlement modificatif la mise en conformité avec certaines exigences.

La dérogation prévoit notamment de ne pas appliquer :

- Les exigences de la Part ORO de l'AIROPS, notamment de **ne pas déclarer les activités de vol MCF** ;
- Les exigences des paragraphes M.A.201(h)(2)&(3), M.A.306 et ML.A.201 (e)(1)&(2) du règlement (UE) N°1321/2014 : **la gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef peut rester réalisée selon les dispositions applicables au responsable habituel** de la gestion du maintien de navigabilité de l'appareil.

En revanche, l'obtention de cette dérogation n'exempte pas les bénéficiaires de se mettre en conformité avec les exigences de la Part SPO, dont celles de la sous-partie SPO.SPEC.MCF.

Dans le cas où l'exploitant demandeur serait affilié, par exemple au sein du même groupe sans avoir toutefois la même raison sociale, à un autre exploitant qui aurait un système de gestion AIROPS ou AIRCREW, il ne pourra être éligible à cette dérogation que s'il est en mesure de démontrer, de manière factuelle, qu'il n'est pas en capacité de se conformer aux exigences de la Part ORO dans un délai raisonnable en s'appuyant notamment sur les compétences ou en ayant recours à une partie des ressources de cet exploitant.

¹ Lien vers le guide « Exploitation spécialisées / Partie-SPO » : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/guides-exploitants-daeronefs#exploitations-specialisees-10>

² Une dérogation pour les organismes qui disposent d'un système de gestion AIROPS ou AIRCREW a également été émise. Elle exempte de certaines exigences concernant les aéronefs tiers, l'expérience des pilotes d'essais, et la gestion du maintien de la navigabilité. Le contenu et les modalités de demande sont précisés dans la communication METEOR suivante : <https://meteor.dsac.aviation-civile.gouv.fr/meteor-externe/#communication/44480>

Un exploitant ayant besoin de cette dérogation notifiera l'échelon central de la DSAC par email à dsac-no-oh-bf@aviation-civile.gouv.fr avec en copie l'inspecteur OSAC en charge de la surveillance de son agrément le cas échéant, avant la réalisation de son prochain vol « MCF » commercial.

Il fournira les informations suivantes :

- Nom de la société / association / personne physique,
- le cas échéant son numéro d'agrément ou de licence de mécanicien,
- les types d'aéronef concernés,
- toute information additionnelle qu'il jugerait utile, et,
- le cas échéant, l'argumentaire attendu ci-dessus pour les exploitants faisant partie de groupes.

Après examen de la demande, l'échelon central de la DSAC autorisera l'exploitant à bénéficier de la dérogation, ou motivera la raison du refus d'accorder la dérogation. Un bilan annuel de l'utilisation sera demandé.

La liste des exploitants autorisés à bénéficier des dérogations sera communiquée à l'EASA.