

REPÈRE : 11..1.
EDITION : 1991
FFVV NP : 024/91.VV

DATE : Le 19 novembre 1991

11.1. CONDITIONS D'UTILISATION DES AERONEFS CIVILS

Nota préliminaire : Dans le recueil de notes permanentes insérer le présent texte, après l'onglet 11, à la place de la note édition 1984.

§§§§§§000§§§§§§

CONDITIONS D'UTILISATION

DES AERONEFS CIVILS

EN AVIATION GENERALE

Arrêté du 24 juillet 1991

(parution du Journal Officiel du 30 août 1991)

REPUBLIQUE FRANCAISE

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT,
DU LOGEMENT, DES
TRANSPORTS ET DE L'ESPACE

DIRECTION GENERALE
DE L'AVIATION CIVILE

ARRETE

relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils
en aviation générale

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946, publiée dans sa version authentique par le décret n°69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile et notamment les articles R-133.1 et R-133.3 ;

Vu l'arrêté du 30 octobre 1961 portant définition des caractéristiques techniques générales des appareils de radio-communication destinés à être montés à bord des aéronefs civils ;

Vu l'arrêté du 23 octobre 1962 modifié relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef (C.N.R.A.) ;

Vu l'arrêté du 12 juillet 1963 relatif aux conditions dans lesquelles certains avions peuvent atterrir ou décoller en montagne ;

Vu l'arrêté du 15 février 1964 modifié relatif à la création du certificat d'exploitation de l'installation radio-électrique de bord ;

Vu l'arrêté du 6 septembre 1967 modifié relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils ;

Vu l'arrêté du 30 juillet 1975 relatif aux conditions de délivrance des certificats de limitation de nuisances des aéronefs ;

Vu l'arrêté modifié du 17 mars 1978 concernant le maintien de l'aptitude en vol d'un aéronef ;

Vu l'arrêté du 28 décembre 1978 relatif aux personnels navigants, essais et réception ;

Vu l'arrêté du 23 janvier 1980 relatif aux précautions à prendre pour l'avitaillements des aéronefs en carburant sur les aérodromes ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs à l'exception du personnel des essais et réception) ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs) ;

Vu l'arrêté du 25 février 1985 modifié relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien ;

Vu l'arrêté du 7 octobre 1985 relatif à l'utilisation des planeurs ultra-légers ;

Vu l'arrêté du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les aéroplanes ultra-légers motorisés (U.L.M.) peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome ;

Vu l'arrêté du 5 mai 1986 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (C.N.R.A.C.) ;

Vu l'arrêté du 17 juin 1986 modifié relatif à l'autorisation de vol des aéronefs ultra-légers motorisés (U.L.M.) ;

Vu l'arrêté du 17 juin 1986 modifié relatif au bruit émis par les aéronefs ultra-légers motorisés (U.L.M.) ;

Vu l'arrêté du 25 août 1986 relatif aux conditions d'emploi des aéronefs civils qui ne transportent aucune personne à bord ;

Vu l'arrêté du 19 février 1987 relatif aux catégories d'aéronefs soumis à l'obligation des certificats de limitation de nuisances ;

Vu l'arrêté du 8 octobre 1987, relatif aux installations de communication, de navigation et de surveillance montés à bord des aéronefs ;

Vu l'arrêté du 5 novembre 1987 modifié relatif aux conditions d'utilisation des avions exploités par une entreprise de transport aérien ;

Vu l'arrêté du 23 février 1988 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères ;

Vu l'arrêté du 3 août 1988 relatif à l'utilisation des minimums opérationnels ;

Vu l'arrêté 2 décembre 1988 fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale exigées du personnel navigant de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 4 avril 1990 relatif à l'utilisation des parachutes ;

Vu l'arrêté du 5 juillet 1990 relatif aux transpondeurs radar de bord secondaire ;

Arrête :

Art. 1 - L'annexe au présent arrêté prescrit les conditions d'utilisation des aéronefs civils pour toute activité autre que celles couvertes par les arrêtés relatifs aux conditions d'utilisation des avions et des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien, et autre que celle des essais-réceptions. Pour certains aéronefs, en raison de leur catégorie, classe ou type ou de leur condition particulière d'utilisation, le ministre chargé de l'aviation civile peut définir, en outre, par des consignes opérationnelles les règles d'utilisation spécifiques des aéronefs qu'il édicte en vue d'assurer la sécurité.

Art. 2 - Le présent arrêté s'applique :

- aux aéronefs civils, dans les limites du territoire de la République française au sens de l'Article 2 de la convention susvisée, relative à l'aviation civile internationale;
- aux aéronefs inscrits sur le registre français d'immatriculation ou porteurs des marques provisoires prévues à l'article D-121.7 du code de l'aviation civile et aux U.L.M. identifiés en France, sur les territoires des Etats étrangers et au-dessus de la haute mer.

Il ne s'applique pas sur le territoire d'un Etat étranger lorsque ses dispositions sont en contradiction avec les règles édictées par cet Etat.

Art. 3 - L'utilisation des aéronefs mentionnés au 3ème paragraphe de l'article R-133.1 du code de l'aviation civile peut, par arrêté, faire l'objet d'exemptions à l'annexe du présent arrêté ou être soumise à des conditions particulières. Sont notamment exclus, en vertu des arrêtés spécifiques les concernant, les planeurs ultra-légers, les parachutes et les aéronefs qui ne transportent aucune personne à bord.

Art. 4 - Le ministre chargé de l'aviation civile peut faire effectuer les vérifications et la surveillance qu'il juge nécessaire pour l'application de cet arrêté par des organismes ou des services extérieurs à l'aviation civile. Ces organismes et services, ainsi que ceux de l'administration susceptibles d'effectuer ces vérifications et cette surveillance, sont dénommés services compétents.

Art. 5 - Le ministre chargé de l'aviation civile peut autoriser à déroger aux dispositions de l'annexe à cet arrêté lorsque le demandeur justifie par des conditions d'utilisation particulières d'un niveau de sécurité équivalent.

Dans le cas où la dérogation porte sur les exigences relatives à l'équipage de conduite figurant au chapitre IV de l'annexe au présent arrêté et concernant les personnels navigants professionnels, le ministre chargé de l'aviation civile consulte le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. Celui-ci peut charger un groupe d'experts d'émettre les avis correspondants en son nom.

Art. 6 - Sont abrogés :

- l'arrêté modifié du 19 juin 1984 relatif aux conditions générales d'utilisation des aéronefs civils;
- l'arrêté du 17 juin 1986 relatif à l'utilisation des aéronefs ultra-légers motorisés (U.L.M.).

Art. 7 - Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française. L'annexe au présent arrêté sera publiée à l'édition des documents administratifs du Journal officiel du jour de la publication de l'arrêté.

Art. 8 - Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera applicable trois mois après sa publication au Journal officiel de la République française, et à partir du 1er août 1992 pour ce qui concerne les activités particulières (chapitre III).

Fait à Paris, le 24 juillet 1991.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
P.-H. GOURGEON

ANNEXE

TABLE DES MATIERES

Chapitre I - Définitions

Chapitre II - Aéronefs - Equipements

- 2.1. Généralités
- 2.2. Equipements défaillants et incidents
- 2.3. Dispositions relatives aux règles d'aménagement et de sécurité
- 2.4. Dispositions concernant les sièges
- 2.5. Couleur des commandes de l'installation motrice
- 2.6. Equipement minimal de vol, navigation, communication et surveillance exigé pour les aérodynes
- 2.7. Survol de l'eau
- 2.8. Survol des régions terrestres désignées
- 2.9. Vol à haute altitude et équipement en oxygène pour les aéronefs français
- 2.10. Utilisations diverses

Chapitre III - Activités particulières

- 3.1. Définition, mise à disposition du personnel, dépôt et contrôle du manuel d'activités particulières
- 3.2. Utilisation et modification du manuel d'activités particulières
- 3.3. Rédaction du manuel d'activités particulières
- 3.4. Compétence des personnels navigants
- 3.5. Organismes assurant la formation aux activités particulières

Chapitre IV - Equipage

- 4.1. Autorité et obligations de l'équipage
- 4.2. Composition de l'équipage
- 4.3. Titres et compétences exigés des membres d'équipage
- 4.4. Conditions d'expérience récente

Chapitre V - Utilisation - Limitations

- 5.1. Limites d'utilisation - Généralités
- 5.2. Aéronefs français dont la navigabilité n'est pas reconnue internationalement
- 5.3. Aéronefs étrangers dont la navigabilité n'est pas reconnue internationalement
- 5.4. Restrictions d'occupation des aéronefs
- 5.5. Aérodrome de dégagement en vol I.F.R.
- 5.6. Avitaillement, réserves de carburant et lubrifiant
- 5.7. Utilisation des ceintures et des harnais de sécurité
- 5.8. Vols à haute altitude
- 5.9. Embarquement dans un giravion "rotor tournant"
- 5.10. Règles d'utilisation diverses

Chapitre VI - Documentation

- 6.1. Obligation d'emport des documents
- 6.2. Tenue à jour des documents de bord et du carnet de route

Chapitre VII - Entretien

- 7.1. Dispositions générales
- 7.2. Vols de contrôle

Annexes

- Annexe 1 - Manuel d'activités particulières
Annexe 2 - Déclaration de niveau de compétence

Chapitre I - Définitions

Pour l'application du présent arrêté, les termes ci-dessous sont employés avec les acceptions suivantes :

Activité particulière : Conformément au chapitre III de cette annexe est dite activité particulière, pour l'application de cet arrêté, toute activité soumise au dépôt d'un manuel spécifique à la pratique de cette activité.

Aérodrome : Surface définie sur terre ou sur l'eau, comprenant éventuellement bâtiments, installations et matériels, destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Aérodynes : (voir aéronef)

Aéronef : Appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs. Les aéronefs sont répartis entre aérodynes et aérostats.

Aérodynes : Aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques. Les aérodynes sont répartis entre les catégories des planeurs, des avions, des giravions et des convertibles.

Planeur. Aéronef sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur des surfaces restant fixes dans des conditions données de vol, soit dépourvu d'organe moteur, soit non entraîné par un organe moteur, sauf à l'essor ou dans certaines circonstances de vol différentes de l'utilisation principale pour laquelle il a été conçu. En particulier, cette définition inclut les motoplaneurs.

Avion. Aéronef sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur des surfaces restant fixes dans des conditions données de vol et entraîné par un ou plusieurs organes moteurs maintenus en fonctionnement, au moins partiellement, dans les circonstances normales de vol. Cette définition comprend notamment les aéronefs ultra-légers motorisés (U.L.M.).

U.L.M. (La définition des aéronefs ultra-légers motorisés est fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile).

Giravion. Aéronef sustenté en vol par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors entraînés autour d'axes sensiblement verticaux. Cette définition comprend notamment les hélicoptères et les autogires.

Hélicoptère. Aéronef sustenté en vol principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors entraînés par un ou plusieurs organes moteurs, autour d'axes sensiblement verticaux.

Autogire. Aéronef sustenté en vol par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent librement autour d'axes sensiblement verticaux.

Convertible. Aéronef dont le principe de sustentation peut, pour un même vol, suivant les conditions et les phases de vol, être soit celui des hélicoptères soit celui des avions.

Aérostat : Aéronef dont la sustentation en vol est principalement due à sa flottabilité dans l'air. Cette définition comprend les ballons libres, les ballons captifs et les dirigeables.

Ballon libre. Aérostat, non entraîné par un organe moteur, apte à circuler librement dans les airs.

Ballon captif. Aérostat, non entraîné par un organe moteur dont la hauteur d'envol est limitée par une élingue fixée au sol.

Dirigeable. Aérostat entraîné par un ou plusieurs organes moteurs.

Aéronefs français : Aéronefs inscrits au registre d'immatriculation français, aéronefs portant les marques provisoires prévues par l'article D-121.7 du code de l'aviation civile, et U.L.M. identifiés en France au sens de la convention internationale susvisée.

Aéronef léger : Avion ou giravion ne répondant pas à la définition des aéronefs lourds.

Aéronef lourd : Est dit aéronef lourd :

- un avion dont la capacité maximale certifiée figurant sur les documents de navigabilité associés à l'aéronef est supérieure ou égale à 10 sièges à l'exception des sièges pilote, ou
- un giravion dont la capacité maximale certifiée figurant sur les documents de navigabilité associés à l'aéronef est supérieure ou égale à 6 sièges à l'exception des sièges pilote, ou
- un avion dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 kg, ou
- un giravion dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 2700 kg.

Aérostat : (voir aéronef)

Ascension : Ensemble des opérations comprenant l'envol, le vol et l'atterrissage du ballon.

Autogire : (voir aéronef)

Avion : (voir aéronef)

Avion de "N" passagers et plus : Avion dont l'aménagement intérieur approuvé en certification comporte au moins "N" sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage, ou avion transportant effectivement plus de "N-1" passagers.

Ballon libre et ballon captif : (voir aéronef)

Catégorie d'aéronefs : Selon les règles opérationnelles et pour l'application de ce texte, classification des aéronefs d'après leurs caractéristiques fondamentales, par exemple : avion, planeur, giravion, ballon libre.

Ceinture de sécurité : Une ceinture de sécurité est constituée de :

- deux sangles formant la ceinture,
- de ferrures de fixation des sangles sur le siège ou sur l'aéronef,
- d'un système de réglage permettant de l'adapter à la taille de l'utilisateur.

Classe d'aéronef : Regroupement des types d'aéronefs d'une même catégorie selon une ou plusieurs caractéristiques fondamentales communes.

Consignes opérationnelles : Documents par lesquels le ministre chargé de l'aviation civile impose des limitations opérationnelles pour des raisons de sécurité, ou par lesquels les services compétents donnent des informations relatives à l'application ou à l'interprétation des règlements opérationnels.

Convention de Chicago : Pour l'application de ce texte est appelée convention de Chicago, la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Convertible : (voir aéronef)

Dirigeable : (voir aéronef)

Équipement : Pour l'application de cet arrêté est dit équipement, tout dispositif physiquement contenu en une seule unité et tout dispositif composé de deux ou plusieurs unités ou composants séparés physiquement mais connectés entre eux.

E/R V.H.F. 25 kHz : Émetteur-récepteur (E/R) capable d'utiliser tous les canaux à espacement de 25 kHz dans la bande V.H.F. du service mobile aéronautique retenue par les services de la circulation aérienne.

État d'immatriculation : État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Exploitant : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou plusieurs aéronefs.

Giravion : (voir aéronef)

Harnais de sécurité : Un harnais de sécurité est constitué de :

- une ceinture de sécurité à laquelle sont adjointes une, deux ou trois sangles pouvant être reliées à la structure par l'intermédiaire d'un enrouleur à inertie,
- d'une ferrure de fixation des sangles.

Hélicoptère : (voir aéronef)

Membre d'équipage : Personne embarquée pour le service de l'aéronef en vol.

Membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage chargé de fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.

Planeur : (voir aéronef)

Standard d'exploitation : Système permettant à chacun des membres d'équipage de conduite de sélectionner les écoutes, les lignes de modulation et les alternats.

Temps de vol : Total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue de gagner l'aire du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

Titres aéronautiques : Pour l'application de ce texte est considéré comme titre aéronautique l'ensemble des brevets, licences et qualifications conférant des privilèges aux navigants.

Zone de type V : Zone où l'infrastructure de radiocommunication permet l'utilisation des ensembles émission-réception V.H.F. (ondes métriques) pour les liaisons, à tout moment, avec au moins une station au sol.

Zone de type H : Zone où l'infrastructure de radiocommunication nécessite l'utilisation d'ensemble émission-réception H.F. (ondes décamétriques) pour les liaisons, en tout point, avec au moins une station au sol.

Chapitre II

Aéronefs - Equipements

2.1. Généralités.

2.1.1. Hors le cas des vols de convoyage, de mise en place, d'entraînement et de contrôle, et hormis les avions ayant fait l'objet d'une extension de certificat de type conformément au code de navigabilité référencé S.F.A.R. 41 et aux conditions techniques complémentaires C.T.C. 41, les aéronefs lourds utilisés par un exploitant français doivent se conformer un an après la date de publication du présent arrêté au Journal officiel de la République française, pour ce qui concerne ce chapitre, à la réglementation technique applicable aux aéronefs exploités par une entreprise de transport aérien.

2.1.2. Tout aéronef français doit être conforme aux conditions techniques notifiées par le ministre chargé de l'aviation civile pour l'attribution de son document de navigabilité.

2.1.3. Pour les aéronefs français, tout équipement exigé par cette annexe ou installé pour des besoins particuliers d'exploitation doit être approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile et installé conformément aux conditions techniques applicables.

2.1.4. Les aéronefs pour lesquels aucun document de navigabilité n'est exigé, notamment les U.L.M., peuvent être utilisés sans autre équipement que :

- ceux qui sont nécessaires à leur conduite en sécurité, en particulier ceux exigés conformément aux paragraphes 2.4, 2.7.1, 2.8 et 2.10,
- ou ceux requis par d'autres réglementations applicables, en particulier ceux exigés sur certains itinéraires ou à l'intérieur de certains espaces aériens.

2.1.5. Les aéronefs dotés d'un certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (C.N.R.A.C.) peuvent être utilisés sans autres équipements que ceux exigés pour l'attribution de leur document de navigabilité ou ceux requis par d'autres réglementations applicables.

2.2. Equipements défaillants et incidents.

2.2.1. Tout équipement exigé pour l'attribution du document de navigabilité de l'aéronef ou par cette annexe doit être en état de fonctionnement.

2.2.2. Aucun aéronef ne peut être utilisé dans le cadre des activités particulières avec un équipement défaillant, installé pour les besoins de cette activité, si le manuel pour ces activités ne précise pas les procédures d'utilisation à appliquer en cas de défaillance de cet équipement.

2.2.3. La défaillance d'un équipement ainsi que tous les incidents de navigabilité constatés pendant un vol dans le cadre des activités particulières, qui sont susceptibles de compromettre la sécurité du vol, doivent faire l'objet d'un compte-rendu auprès des services de l'aviation civile. La forme et les modalités de ces comptes-rendus sont précisées par instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

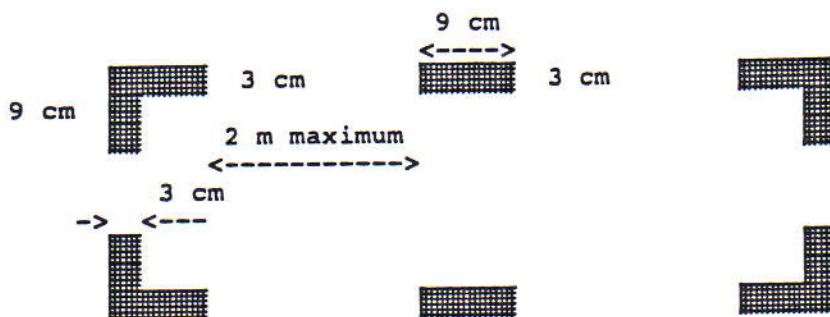
2.3. Dispositions relatives aux règles d'aménagement et de sécurité.

2.3.1. Tout aéronef doit être aménagé de façon à permettre l'évacuation rapide des occupants lorsqu'un événement rend dangereuse l'occupation de l'aéronef au sol.

2.3.2. Les issues de secours pour passagers, leur voie d'accès et l'emplacement des moyens d'ouverture doivent être identifiables sans ambiguïté par tous les passagers.

2.3.3. Si l'interdiction de fumer à bord a été établie, elle doit être indiquée par des plaquettes.

2.3.4. Lorsqu'elles existent, les marques délimitant les zones du fuselage permettant la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence doivent être, quand à la forme, réalisées conformément à la figure suivante. Les marques doivent être de couleur rouge ou jaune et, si nécessaire, entourées d'un cadre blanc pour assurer un meilleur contraste avec le fond.



Des marques intermédiaire de 9 centimètres sur 3 centimètres sont ajoutées pour éviter que la distance entre les marques voisines ne soit supérieure à 2 mètres.

Note : Le présent paragraphe n'oblige pas à prévoir des zones de pénétration.

2.4. Dispositions concernant les sièges.

2.4.1. Les sièges des aéronefs doivent être munis d'une ceinture de sécurité.

2.4.2. Pour tout aérodyne français doté d'un certificat de navigabilité (C.D.N.) et ayant effectué son premier vol après le 1er janvier 1983, et pour tout aérodyne français ayant effectué son premier vol après le 1er juillet 1988 :

- les sièges des membres d'équipage de conduite, et les sièges situés aux places avant lorsqu'il peut y avoir collision entre le corps de l'occupant et la structure qui lui fait face, dans les conditions d'accélération d'un atterrissage forcé, doivent être munis d'un harnais de sécurité ;
- les sièges orientés dans un autre sens que face à la marche doivent être d'un type approprié au genre d'aménagement considéré et être équipés de dispositifs protégeant leurs occupants des risques de blessure.

2.4.3. Pour les avions légers français ayant reçu un certificat de navigabilité (C.D.N.) après le 1er avril 1989, chaque siège doit être équipé d'un harnais de sécurité.

2.4.4. Pour les aérodynes effectuant du traitement agricole, les avions remorquant une banderole ou remorquant un planeur, chaque siège occupé doit être équipé d'un harnais de sécurité à quatre sangles.

2.4.5. Les sièges des planeurs français doivent être pourvus d'un harnais de sécurité à trois sangles.

2.4.6. Les sièges des aérodynes français utilisés pour la voltige aérienne doivent être pourvus d'un harnais de sécurité à cinq sangles.

2.4.7. Les aéronefs utilisés pour le largage de parachutistes sont soumis, pour ce qui concerne les sièges passagers, à des conditions techniques particulières notifiées par le ministre chargé de l'aviation civile.

2.5. Couleur des commandes de l'installation motrice.

Les couleurs des commandes de l'installation motrice des avions légers français ayant reçu un certificat de navigabilité individuel après le 1er décembre 1988 doivent être :

- noir pour la commande de puissance ;
- bleu pour la commande de pas d'hélice ;
- rouge pour la commande de réglage de richesse ;
- jaune ou gris pour la commande de réchauffage carburateur ou d'air de remplacement.

2.6. Equipement minimal de vol, navigation, communication et surveillance exigé pour les aérodynes.

2.6.1. Généralités.

2.6.1.1. Tous les équipements de radiocommunication et de radionavigation et de surveillance installés doivent être conformes aux conditions techniques fixées pour la délivrance de la Qualification Aviation Civile ou d'un type homologué.

2.6.1.2. Toute nouvelle installation (adjonction ou remplacement) d'un équipement de radionavigation et de radiocommunication requis, hormis les D.M.E., doit être réalisée avec un équipement homologué en catégorie 1 ou 2.

A compter du 1er janvier 1992, tous les équipements de radiocommunication et de radionavigation requis, hormis les D.M.E., doivent satisfaire aux conditions techniques fixées pour la délivrance de la Qualification Aviation Civile à ces équipements ou être homologués en catégories 1 ou 2.