Rédacteur : Marc Postal

Publié le 29 octobre 2015
Mis à jour par J.Loury le 17 octobre 2016 et le 30 décembre 2024

Consignes pour renseigner le carnet de route

Qu'est-ce que le carnet de route?

Le carnet de route est un document officiel dont l'existence et la mise à jour sont définies par la réglementation : il accompagne l'avion depuis sa mise en service jusqu'à son retrait et constitue la mémoire de son utilisation.

Que dit la réglementation ?

Le 25 août 2016 l'Annexe au PART NCO a remplacé l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié et reprend les obligations qui y figuraient quant au carnet de route :

4.1.6 Obligation de tenue à jour du carnet de route
Le commandant de bord doit s'assurer de la tenue à jour du carnet de route, lorsque celui-ci est exigé
…
6.1 Obligation d'emport des documents
6.1.1 *Les documents dont la liste suit doivent se trouver à bord de l'aéronef, tenus à jour et en état de validité. Ils doivent être présentés à la demande des services compétents.*
…
6.1.1.2 *Pour tout vol autre qu'en U.L.M. pour lequel l'aérodrome de décollage et d'atterrissage sont différents :*

…
f) le carnet de route. Toutefois l'emport de ce document n'est pas obligatoire sous réserve du respect des dispositions prévues au paragraphe 6.2.

…
6.1.2 *Pour les activités de voltige aérienne et les compétitions de vitesse autour de pylônes, l'emport des documents de bord n'est pas obligatoire.*

L'arrêté traite également du contenu que doit avoir le carnet de route :
6.2.1 Carnet de route
6.2.1.1 *Les exigences du paragraphe 6.2.1 ne concernent pas les U.L.M.*

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.*

Le carnet de route doit être tenu à jour et convenablement rempli au plus tard en fin de journée, et/ou après toute anomalie, incident ou accident.

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 7), 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.*

Que recommande l'OACI ?

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), dans son annexe 6 à la Convention de l'Aviation Civile Internationale–Exploitation technique des aéronefs–partie I : Aviation de transport commercial international, recommande de mentionner :

- pour la nature du vol : privé, travail aérien, vol régulier, vol non régulier,
- en plus des anomalies, incidents etc. des observations s'il y a lieu, sans préciser davantage.

Et d'ajouter qu'une encre indélébile doit être utilisée !

Il faut remarquer que la partie II de cette annexe, intitulée Aviation générale internationale – Avions (donc plus orientée vers notre activité), recommande en particulier d'indiquer le but du vol (à rapprocher de la nature du vol) et de mentionner les observations propres au vol, à l'instar de la partie I.

Mais tant que l'état membre n'inclut pas ces recommandations dans sa propre réglementation, elles restent des recommandations.

Que préconise l'ACAT ?

Les deux paragraphes ci-dessus montrent que la réglementation en vigueur en France et l'OACI ne précisent pas certains des renseignements à noter dans le carnet de route.

L'exploitant doit donc les identifier et les définir puis décrire la façon de renseigner les diverses colonnes, ceci tout en étant conforme aux exigences de la réglementation (certains clubs se sont vus verbalisés pour « carnet de route mal renseigné », avec une amende pouvant atteindre 150 Euros par ligne !).

En respectant les consignes ci-après, vous serez en règle et vous faciliterez la prise en charge de l'avion par l'équipage suivant ainsi que l'identification des anomalies constatées sur l'avion et la gestion de son utilisation !

Deux points d'attention préalables :

1. Ecrire lisiblement à l'encre indélébile noire ou bleue foncée uniquement, sans ratures !
2. Renseigner une ligne pour tout mouvement de l'avion pendant lequel son moteur n'a pas été arrêté avant son immobilisation sur l'aire de trafic, i.e. une ligne par vol.

Date : jj/mm/aaaa

Equipage – Noms :

Sur des avions mono-pilote un seul nom doit figurer : celui du commandant de bord. Cependant s'il s'agit d'un vol d'instruction ou d'un test en vol, les noms de l'élève et de l'instructeur ou de l'examinateur devront figurer, l'élève pouvant être une personne déjà qualifiée SEP (par exemple, vol d'instruction effectué pour un lâché machine ou une prorogation de SEP ou épreuve pratique en vue de la délivrance d'une licence de pilote).

Equipage – Fonction :

EP pour élève-pilote en cours de formation, **P** pour pilote déjà qualifié, associé à **FI** si c'est un vol d'instruction ou à **FE** si l'élève-pilote ou le pilote déjà qualifié passe un test en vol (par exemple : **EP/FI**, **P/FI**, **EP/FE**, **P/FE**).

Lieu départ/arrivée :

Code OACI de l'aérodrome ou nom du lieu en clair si ce nom n'est pas codifié (par exemple, pour un aérodrome privé).

Heure départ/Heure arrivée :

L'heure de départ est celle où l'avion commence à se mouvoir de manière autonome sur l'aire de trafic. L'heure d'arrivée est l'heure à laquelle l'avion s'immobilise sur l'aire de trafic, avec arrêt du moteur quelques instants plus tard.

☞ Les heures notées doivent être cohérentes avec la durée calculée à partir des relevés de l'horamètre effectués avant démarrage du moteur et après son arrêt : vérifier cette cohérence avant de renseigner l'heure d'arrivée (cf. colonne Heures de vol).

Heure locale ou heure en temps universel coordonné ?

☞ En aéronautique l'heure fournie par les ATS[1] ou figurant dans les AIP est une heure en UTC (Universal Time Coordinated) aussi désignée heure Z (zoulou) : elle doit être utilisée pour noter les heures de départ et d'arrivée sur le carnet de route.

Heures de vol :

Indiquer la durée du vol en heure et dixièmes d'heure, durée devant être égale au temps écoulé entre les heures notées dans les colonnes Heure départ/Heure arrivée et à la différence entre les relevés de l'horamètre avant démarrage du moteur et après son arrêt.

Nature du vol :

Ne pas indiquer VFR ou IFR car ce sont des règles de vol. On écrira, en s'inspirant de l'OACI :

- ✓ **Privé**, pour un vol effectué à titre privé
- ✓ **Instruction ou Ecole**, pour un vol avec instructeur à bord)
- ✓ **Solo supervisé**, pour un vol effectué par un élève-pilote (EP) seul à bord, autorisé et supervisé depuis le sol par un instructeur de vol.
- ✓ **Test en vol**, pour un vol effectué avec un examinateur à bord
- ✓ **Découverte** (alias Baptême) si le vol est conforme à la réglementation en vigueur[2]
- ✓ **Technique**, s'il s'agit d'un vol réalisé pour une vérification technique demandée par l'atelier, y compris le convoyage sur un autre aérodrome nécessaire à cette vérification.

---

[1] Cf. SERA et supplément nationaux, chapitre 4 - HEURE, SERA 3401 Généralités. [Annexe de l'Arrêté du 11 décembre 2014 précisant les modalités de mise en œuvre au niveau national du Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012].

[2] Annexe au PART NCO (NCO.GEN.103) et PART FCL060 Expérience récente b) et 2i

Carburant :

Si aucun avitaillement n'a été effectué, le signaler par un trait, sinon indiquer la quantité totale ajoutée et s'il y a lieu écrire à la suite la mention **PC** ou **PP** (cf. consigne ci-après).

En cas d'avitaillement partiel et quel que soit le réservoir si l'avion en a plusieurs, indiquer uniquement la quantité totale ajoutée.

Consigne pour l'écriture de la mention **PC** (plein « complet ») ou **PP** (plein du principal) :

- écrire **PC** uniquement si le plein d'un avion mono réservoir a été fait, et plus particulièrement quand le niveau de remplissage n'est pas visible (cas des Robin DR400) ou quand l'on ne dispose pas d'une jauge manuelle.
- écrire **PP** uniquement si le plein du réservoir principal d'un avion doté de plusieurs réservoirs a été fait.

Huile :

Indiquer la quantité ajoutée.

Si rien n'a été ajouté, le signaler par un trait.

Incidents – Observations éventuelles :

Incidents :

- mentionner toute anomalie constatée sur l'avion ;
  - si besoin, compléter la description de l'anomalie dans un e.mail adressé au Responsable de la maintenance (jp.gdx@acat-toulouse.org).
  - lorsqu'une anomalie a déjà été constatée lors du vol précédent et mentionnée sur le carnet, répéter sa mention en ajoutant éventuellement des précisions qui pourraient être utiles à la maintenance, tout en restant factuel et concis.
  - lorsqu'une anomalie déjà mentionnée n'a pas été constatée à nouveau lors du vol suivant, mentionner "anomalie ci-dessus non constatée".
- s'il n'y a pas d'anomalie, le mentionner en indiquant **NIL** (i.e. néant).

Cas particulier du vol avorté : renseigner toute la ligne à l'instar d'un vol effectif et indiquer « *vol avorté : cause … »*

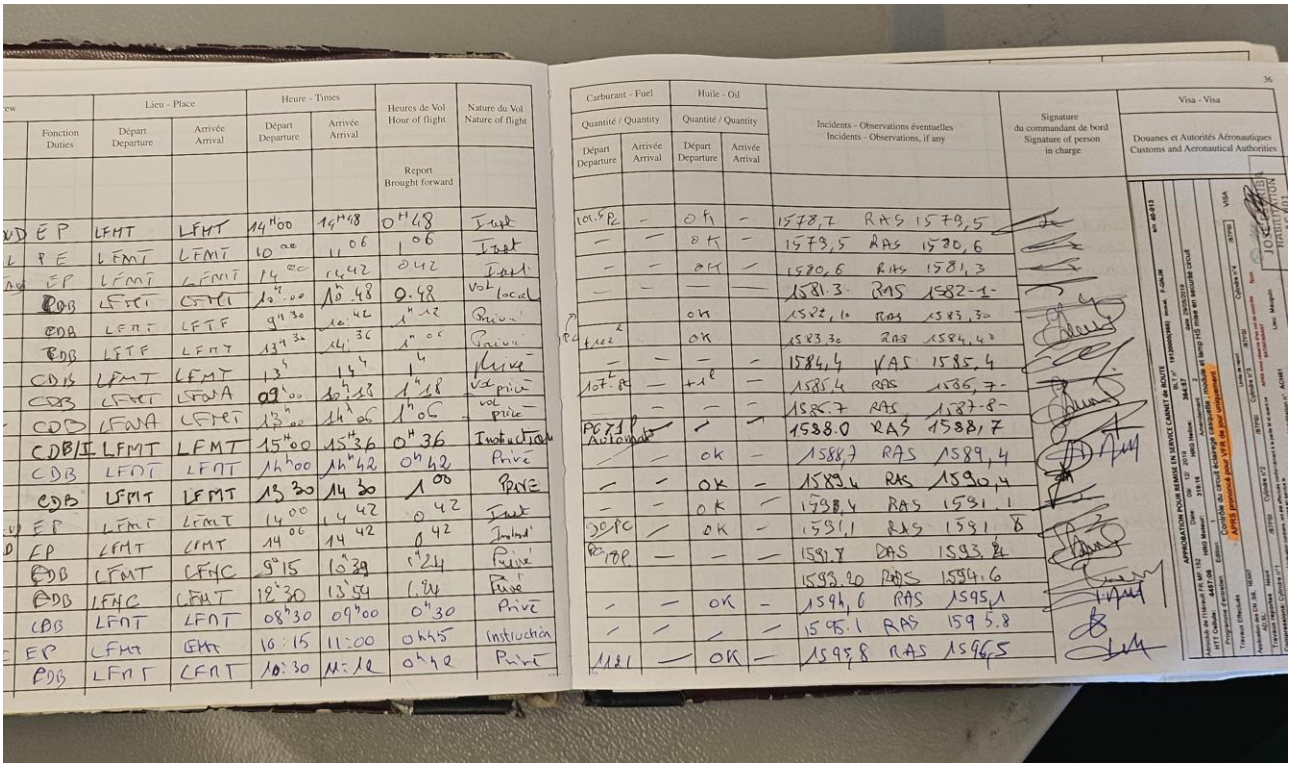
Nota : pour plus d'informations sur la maintenance, la notion d'anomalie, la décision du pilote d'utiliser ou non un avion présentant un défaut mineur ou une anomalie n'affectant pas sa navigabilité et leur traitement par l'atelier, se référer au doct Pilote et mécanique.

Observations éventuelles : y porter **uniquement celles utiles à la gestion de l'exploitation de l'avion**, comme par exemple un bref explicatif de l'anomalie constatée ou les relevés de l'horamètre (cf. annexe).

☞ à l'exception du TB20 où la mention du nombre d'atterrissages est obligatoire, s'abstenir d'y mentionner le nombre de touché-décollé et les aérodromes où ils ont été réalisés.

Signature du commandant de bord :

C'est la signature du pilote **P** pour un vol **Privé** ou pour un vol **Découverte** ou **Technique**, de l'instructeur de vol **FI** pour un vol d'**Instruction**, de l'examinateur de vol **FE** pour un **Test en vol**, de l'élève pilote **EP** lorsqu'il a effectué un **Solo supervisé**.

Annexe

Carnet de route du DA40 F-GNJM