

Direction de la Technique et de l'Innovation

Contrat d'assurance des deux avions du Contrôle en Vol

Beech 200 F-HCEV & Beech 250 F-HNAV

Assurance « corps » avion contre les risques ordinaires et risques de guerre et assimilés

Projet / Opération : Contrat d'assurance pour les deux avions du Contrôle en Vol
Be 200 F-HCEV et Be 250 F-HNAV

Version : V1R0 du 12/11/2024

DTI/CNS/CEV	Projet	Contrat d'assurance pour les deux avions du Contrôle en Vol	Version	V1R0
MARCHÉ	Titre		Du	12/11/2024

DIFFUSION INITIALE

DESTINATAIRE(S)	COPIE(S) POUR INFORMATION

Toute reproduction ou communication de ce document, de son contenu ou de sa nature, même partielle, exceptés les usages internes des Services de la Direction Générale de l' Aviation Civile, est strictement interdite sans le consentement écrit de la Direction de la Technique et de l' Innovation

Objet de la diffusion (facultatif) :

VÉRIFICATION (V) / APPROBATION (A)

NOM	Fonction / Entité	V / A	Visa
HUILLET Bruno	Chargé de suivi	V	BH
FAUCON Joël	Chef du Pôle Contrôle En Vol	A	JF

MAITRISE DOCUMENTAIRE

Référence : MPF_24-21036_NT	
Gestionnaire du document : Bruno HUILLET	
Affaire / Projet / Opération :	
Classement et archivage du document	
Stockage :	
Fichier : Note assurance avion CEV V1R0.docx	
Support / Format : Word	

Contenu personnalisable

DTI/CNS/CEV	Projet	Contrat d'assurance pour les deux avions du Contrôle en Vol	Version	V1R0
MARCHÉ	Titre		Du	12/11/2024

Historique du document

<i>Version du document</i>	<i>Date de rédaction</i>	<i>Raison de l'évolution</i>	<i>Rédacteur</i>
V1R0	12/11/2024	Version initiale	B. HUILLET

DTI/CNS/CEV	Projet	Contrat d'assurance pour les deux avions du Contrôle en Vol MPF_24-21036_NT	Version	V1R0
MARCHE	Titre		Du	12/11/2024

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE GENERAL	5
1.1	MISSIONS DE LA DTI	5
1.2	Domaine CNS	5
1.2.1	Mission	5
1.2.2	Pôle «Contrôle en vol» (CEV)	5
2	LES BESOINS DE LA DTI.....	6
3	PRESENTATION DES AERONEFS	6
3.1	Description des aéronefs assurés	6
3.2	MONTANTS A ASSURER	6
3.3	ANTECEDENTS D'ASSURANCE : NOM, DUREE, SINISTRE(S) SUR 5 ANS	6
3.4	USAGE DES AERONEFS (DESCRIPTION DU RISQUE)	6
3.5	LIMITES GEOGRAPHIQUES D'UTILISATION	7
3.6	PILOTES	7

DTI/CNS/CEV	Projet	Contrat d'assurance pour les deux avions du Contrôle en Vol MPF_24-21036_NT	Version	V1R0
MARCHE	Titre		Du	12/11/2024

1 CONTEXTE GENERAL

L'opérateur français de services de la navigation aérienne est la Direction des Services de la Navigation Aérienne, chargée de fournir les services de la circulation aérienne, de communication, de navigation, de surveillance ainsi que les services d'information aéronautique, aux aéronefs évoluant en circulation aérienne générale dans l'espace aérien dont la gestion a été confiée à la France par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et sur les aéroports désignés par le ministre chargé de l'aviation civile.

Pour accomplir ses missions, la DSNA s'appuie sur deux directions : La Direction des Opérations et la Direction de la Technique et de l'Innovation.

1.1 MISSIONS DE LA DTI

La DTI est chargée de l'étude, de la définition, de l'acquisition, de la réception, de la vérification technique, du déploiement, et participe au maintien en conditions opérationnelles des équipements et des systèmes de communication, de navigation, de surveillance et de gestion du trafic aérien et de ceux utilisés pour la fourniture de services d'information aéronautique, mis en œuvre par la Direction des Services de la Navigation Aérienne, tant au niveau national qu'en coopération internationale, sous réserve des achats, réceptions et installations confiées à la Direction des Opérations.

La DTI est organisée en domaines placés sous l'autorité d'un chef de domaine. Chaque domaine est organisé en pôles, placés eux-mêmes sous l'autorité d'un chef de pôle.

1.2 DOMAINE CNS

1.2.1 Mission

Le domaine « systèmes de **C**ommunication, **N**avigation et **S**urveillance » (CNS) est chargé de la définition, de l'acquisition, de l'intégration, de la validation, du contrôle en vol, du maintien en conditions opérationnelles et des évolutions des systèmes et des services opérationnels de communication, navigation et surveillance.

Il assure la définition et la mise en œuvre des infrastructures de transmission des informations, ainsi que de la fourniture des prestations des services opérateurs de télécommunications pour les liaisons opérationnelles de la DSNA.

Il est chargé en outre de la veille technologique des systèmes CNS et contribue à l'identification des évolutions de ces systèmes dans le cadre des stratégies élaborées au niveau européen et international.

1.2.2 Pôle « Contrôle en vol » (CEV)

Les missions du pôle « Contrôle en vol », de nature opérationnelle, sont des missions de service et d'expertise. Elles comprennent :

- le contrôle en vol des aides à la radionavigation civiles (ILS, VOR) en Métropole et Outre-Mer ainsi que l'inspection en vol des procédures PBN ;
- le contrôle en vol des aides à la radionavigation de la Défense (ILS, VOR, TACAN) en Métropole et ponctuellement à l'étranger ;
- le contrôle en vol des aides à la radionavigation de Belgique ;
- la recherche en vol des sources d'interférence et la surveillance du spectre radioélectrique en collaboration avec le pôle FRS de la DTI ;
- le support aux expérimentations CNS de la DTI ou pour le compte de clients externes, lorsque celles-ci mettent en œuvre les avions de la DSNA ;
- l'organisation et la gestion de toutes les activités aériennes (expérimentales ou autres) demandées par la DTI.

DTI/CNS/CEV	Projet	Contrat d'assurance pour les deux avions du Contrôle en Vol MPF_24-21036_NT	Version	V1R0
MARCHE	Titre		Du	12/11/2024

2 LES BESOINS DE LA DTI

La présente consultation concerne la garantie « corps » avion pour les risques ordinaires et risques de guerre et assimilés.

L'assurance « responsabilité civile » est exclue du champ du présent contrat et garantie par ailleurs.

Les candidats sont invités à faire des propositions pour les réserves, exclusions, expériences pilotes, limites géographiques, activités...

3 PRESENTATION DES AERONEFS

3.1 DESCRIPTION DES AERONEFS ASSURES

Les deux aéronefs concernés par cette consultation sont basés au hangar DSNA/DTI sur l'aéroport de Toulouse Blagnac.

- F-HCEV Beechcraft 200 BY 91, 2010 environ 9700h de vol, exploitation multipilote uniquement, 7 passagers max, masse étendue au décollage 13400 livres.
- F-HNAV Beechcraft 250 BY 175, 2014 environ 5300 heures de vol, exploitation multipilote uniquement, 7 passagers max, masse étendue au décollage 13400 livres.

Les deux aéronefs sont maintenus et exploités selon la réglementation AESA en vigueur.

3.2 MONTANTS A ASSURER

F-HNAV 4 500 000€

F-HCEV 3 500 000€

3.3 ANTÉCÉDENTS D'ASSURANCE : NOM, DURÉE, SINISTRE(S) SUR 5 ANS

Aucun sinistre déclaré sur les 5 dernières années.

3.4 USAGE DES AÉRONEFS (DESCRIPTION DU RISQUE)

- vols d'inspection des moyens radio-navigation ou de balisage et vols de validation des procédures PBN,
- vols d'instruction et de qualification,
- vols d'entraînement en vue du maintien de qualification sur type,
- vols à caractère non commercial exécutés pour l'agrément et les déplacements pour affaires,
- vols de prise en main et de démonstration,
- vols de certification ou d'expérimentation,
- déplacements aériens pour le compte de la DSNA.

Dans le cadre, des aménagements en vue de l'amélioration du contrôle en vol des aides à la radionavigation ou de la mise en œuvre de nouveaux moyens d'aide à la navigation aérienne, les appareils peuvent être amenés à effectuer des vols sous « laissez-passer ».

DTI/CNS/CEV	Projet	Contrat d'assurance pour les deux avions du Contrôle en Vol MPF_24-21036_NT	Version	V1R0
MARCHE	Titre		Du	12/11/2024

3.5 LIMITES GÉOGRAPHIQUES D'UTILISATION

Les régions concernées sont l'Europe et les pays riverains de la Méditerranée.

Un vol par an vers Djibouti avec survol de l'Érythrée ou de l'Arabie Saoudite est réalisé pour une mission de deux à trois semaines. Cette mission peut être éventuellement étendue jusqu'à La Réunion avec survol de l'Éthiopie et du Kenya.

3.6 PILOTES

Les pilotes désignés sont des pilotes de l'ENAC (École Nationale de l'Aviation Civile). Le commandant de bord et le co-pilote possèdent les licences et qualifications réglementaires y compris la qualification de vol aux instruments en état de validité.

Le commandant de bord titulaire de la licence de pilote professionnel possède une expérience minimale de 1°500 heures de vol.