



REGLEMENTATION

Les Textes

PART NCO - Annexe VII

RÈGLEMENT (UE) 965/2012 du 5 Octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) 216/2008 modifié par le RÈGLEMENT (UE) 2016/1199 du 22 juillet 2016

En remplacement des dispositions de l'arrêté du 24 Juillet 1991, nouvelles dispositions du chapitre VII (NCO)

A la date de mise en œuvre, ces dispositions devront avoir été prises en compte et intégrées dans les manuels des organismes déclarés.

Applicables au 25 août 2016

Information des passagers

NCO.OP.130

Briefing sur les équipements et
procédures d'urgence **obligatoire** pour
tous vol avec des passagers

*Briefing de sécurité obligatoire
pour tous vols avec des passagers*

Sièges et Ceintures de sécurité

NCO.IDE.A.140

Un siège par personne de plus de 24 mois.

Un enfant de moins de 24 mois ne pourra plus être tenu dans les bras mais devra disposer d'un dispositif de retenue enfant.

Il est prévu une ceinture de sécurité avec un système de retenue de la partie supérieure du torse sur chaque siège de l'équipage de conduite à point de détachement unique pour les aéronefs nouveaux à compter du 25 août 2016.

**Impossibilité de prendre des passagers
avec un bébé dans les bras**

Appareils Electroniques Portatifs

NCO.GEN.125

Utilisation sous la responsabilité du commandant de bord
(risque d'interférence avec les équipements de bord)

Usage à vos risques et périls

(emballement thermique, perte du signal GPS...)

En cas d'incident lié à l'utilisation d'un appareil non certifié et propre à l'avion,

l'Aéroclub ne peut être tenu responsable

Sacoche Avion

Des sacoches avion ont été constituées et doivent être embarquées pour tous vols (même en tours de piste)

Elles contiennent :

- **Le carnet de route de l'avion**
- **La Liste Minimale d'Équipement**
- **1 Trousse de secours tenue à jour**
- **La fiche de rappel en cas d'interception**
 - **1 gilet jaune**

Liste Minimale d'Équipements

NCO.GEN.155

Une liste minimale d'équipements a été établie selon la liste minimale d'équipement du constructeur et doit se trouver à bord de chaque appareil.

Aucun vol ne peut être effectué si un des équipements de cette liste est défaillant.

Listes présentes dans les sacs avions

Equipements de vol et de navigation

NCO.IDE.A.120

VFR de jour :

L'avion doit être équipé d'un dispositif pour mesurer le temps en heures, minutes et secondes.

Cet équipement ne nécessite pas d'agrément.

Une montre de poignet assurant les mêmes fonctions est un moyen acceptable.

Pour tous vols, vous devez avoir une montre de poignet (pas de portable) en état de marche

Trousse de premiers secours

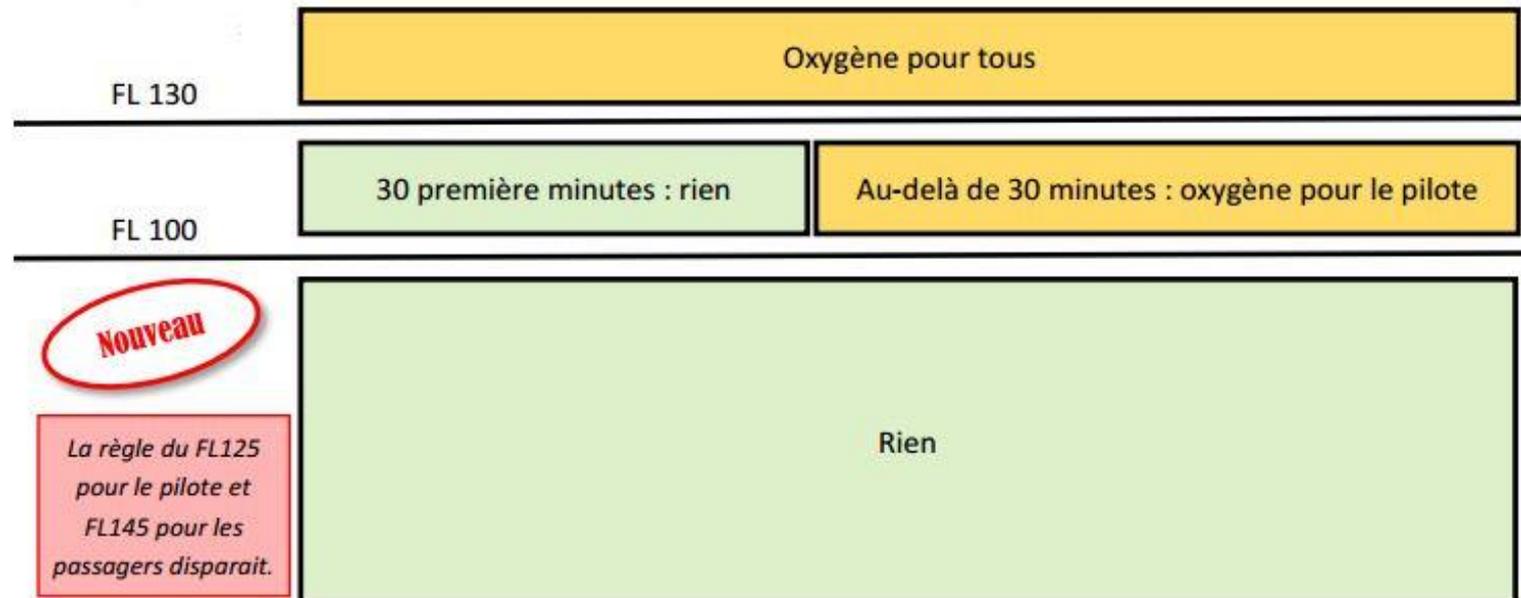
NCO.IDE.A.145

Une trousse de premiers secours facilement accessible pour l'utilisation doit se trouver à bord

Trousses présentes dans les sacs avions

Utilisation de l'oxygène de subsistance

NCO.OP.190



Tous vols entre FL100 et FL 130 < 30 minutes

Simulation en vol de situations occasionnelles

NCO.OP.180

Le commandant de bord, lorsqu'il transporte des passagers, **ne doit pas simuler** :

- des situations nécessitant des procédures anormales ou d'urgence (exercices de panne, de décrochages, etc.,)
- des vols en conditions météorologiques aux instruments (IMC), Toutefois pour des vols d'entraînement, ces simulations peuvent être simulées avec des élèves-pilotes à bord

Rappel: Lorsqu'un pilote ou un CDB vole sous la supervision d'un instructeur afin de respecter l'exigence des trois décollages, approches et atterrissages, la présence de passagers à bord n'est pas autorisée.

Lorsque vous voulez faire de la mania,
faites le seul (SAUF pour la simulation IMC) ou avec vos instructeurs.

Conditions météorologiques

NCO.OP.160

En VFR , ne débiter son vol ou le poursuivre que si les conditions météorologiques le long de la route ou à destination à l'heure prévue d'arrivée sont égales ou supérieures aux minima opérationnels VFR applicables

(Décoller pour "aller voir " n'est plus autorisé)

Prendre en compte ses minima personnels pour tenir compte des facteurs pouvant avoir une influence sur ses performances : expérience récente, son entraînement sur le type d'avion utilisé, sa disponibilité, etc...

Préparation du vol

NCO.OP.135

Avant d'entamer un vol, le pilote commandant de bord s'assure par tous les moyens raisonnables à sa disposition que les installations spatiales (GPS), les installations au sol et/ou d'eau, y compris les installations de communications et les aides à la navigation disponibles et directement requises pour un tel vol, pour le fonctionnement sûr de l'aéronef, conviennent pour le type de vol.

Vous devez consulter les NOTAMS, SUP AIP... Même le dimanche !!!

Avitaillement avec des passagers à bord

NCO.OP.145

INTERDIT

Carburant

NCO.OP.125

VFR de jour:

1. Vol avec décollage et atterrissage sur le même aérodrome et restant en vue :

**Quantité suffisante pour le vol plus au moins
10 minutes de vol à l'altitude de croisière normale**

(La notion des 30' mini en vol local disparaît)

**Ne partez pas en vol avec moins d'une heure d'autonomie
(changements imprévus, pannes, déroutement, attentes...)**

Carburant

NCO.OP.125

VFR de jour:

2. Vol local hors de vue de l'aérodrome et navigation:

Quantité pour rejoindre sa destination plus au moins 30 minutes à l'altitude de croisière normale

*La réserve finale qui doit être à bord lors de l'atterrissage
passe de 20 à 30 minutes*

(La notion des 15 minutes mini en vol imposant de se poser disparaît)

Dans votre calcul d'emport carburant prenez en compte un maximum d'informations (météo, routes, zones à éviter, procédures particulières) vous n'êtes pas à l'abri de changements imprévus, pannes, déroutement, attentes...

Carburant

NCO.OP.125

VFR de nuit:

Quantité suffisante pour rejoindre sa destination plus au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale

La quantité nécessaire doit prendre en compte :

- Les conditions météo
- Les routes ATC prévues et les retards dans le trafic
- Toute autre situation susceptible de retarder l'atterrissage ou augmenter la consommation de carburant/lubrifiant

Si vous n'êtes pas sur, n'hésitez pas à vous adresser à vos instructeurs.

Ils sont là pour vous !!!

Survол d'une étendue d'eau

OPS.IDE.A.175

Le pilote commandant de bord d'un avion volant à une distance de la terre ferme où un atterrissage d'urgence est possible, correspondant à plus de 30 minutes à la vitesse de croisière normale ou à 50 NM, la valeur la moins élevée étant retenue, détermine les chances de survie des occupants de l'avion en cas d'amerrissage et transporte dans ce cas:

- **gilets de sauvetage à lampe pour chaque personne à bord** portés ou rangés dans un endroit facilement accessible.
- pour les vols à plus de 50 Nm ou 30 minutes de vol (la moins élevée des deux distances) :
 - équipement permettant d'envoyer des signaux de détresse
 - canots de sauvetage
 - équipements de survie

Vous êtes responsables de l'emport d'équipements de survie appropriés à votre vol.

PART-NCO

Non-Commercial Air Operations with Other-Than Complex Motor-Powered Aircraft

« voler en avion léger, en aviation générale »

En vigueur à partir du 26 août 2016



PART-NCO

Non-Commercial Air Operations with Other-Than Complex Motor-Powered Aircraft

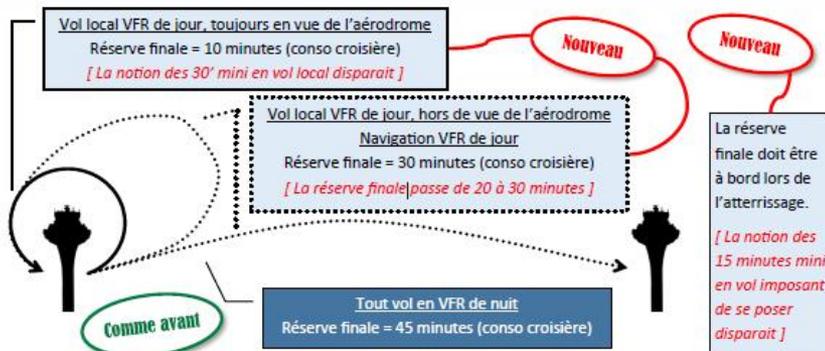
« voler en avion léger, en aviation générale »

En vigueur à partir du 26 août 2016

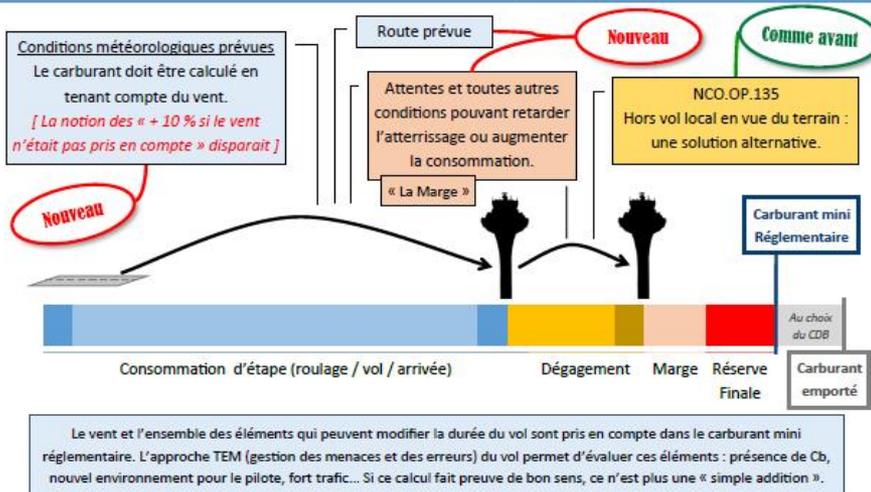


Emport de carburant (NCO.OP.125 Fuel and oil supply—aeroplanes)

Réserve finale



Calculer mon carburant mini réglementaire



NCO—ANPI—MAI 2016—V3

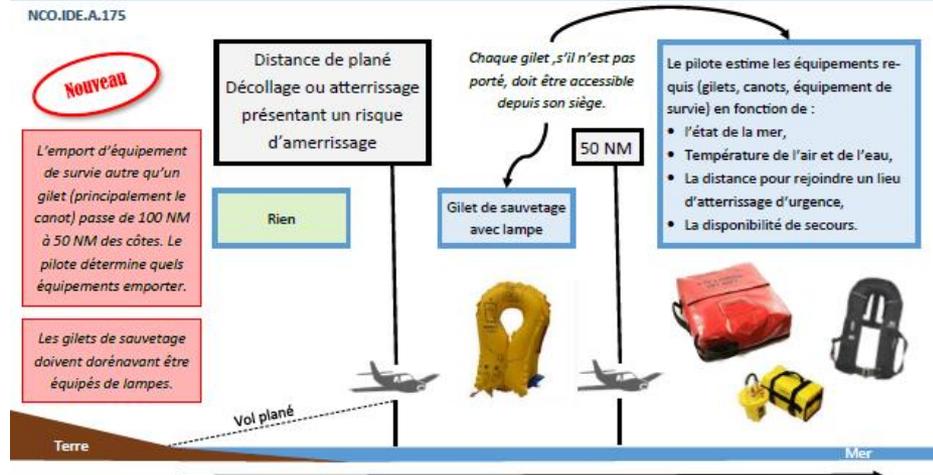
Exploitations particulières

Vol à haute altitude : utilisation de l'oxygène sur avions non pressurisés

NCO.IDE.A.155	Oxygène pour tous	
FL 130		
FL 100	30 première minutes : rien	Au-delà de 30 minutes : oxygène pour le pilote
	Rien	

Nouveau
La règle du FL125 pour le pilote et FL145 pour les passagers disparaît.

Survol de l'eau :



PART-NCO



Non-Commercial Air Operations with Other-Than Complex Motor-Powered Aircraft

« voler en avion léger, en aviation générale »

En vigueur à partir du 26 août 2016

Equipements

Radio Nav (VFR)

« Vol VFR, en vue de la surface s'il est possible de naviguer à l'aide du paysage » : rien

« Dans les autres cas (VFR on top par exemple) » : 2 équipements de navigation permettant de suivre la route prévue (en fonction du plan de vol ATS et des exigences liées aux espaces et zones) : GPS, VOR, ADF (certifiés = « matériel fixe »)

Sécurité



Chaque place pilote :

Un harnais (4 ou 5 points d'attache) ou une ceinture « 3 points » est requis.

Le « harnais » doit être attaché lors des décollages, des atterrissages et lorsque les conditions de vol le rendent nécessaire (turbulences, exercices particuliers...).

Le reste du temps la ceinture « 2 points » est au minimum requise. Garder son harnais attaché tout le vol n'est toutefois pas interdit...

Ceinture de sécurité et harnais

Utilisation

Quid ?

Encore de nombreux avions « anciens » ne disposent que de ceintures ventrales aux places pilote, sans modification certifiée (STC) permettant de se mettre en conformité avec les PART-NCO. Aujourd'hui, aucune solution n'est proposée : dérogations temporaires, définitives?

Siège bébé / Regroupement d'enfants



Bébé (< 2 ans) :

Un CRD (« Child Restraint Device ») doit être utilisé :

- « ceinture bébé »
- « siège bébé » : homologué avion ou voiture.

Regroupement d'enfants sur un même siège : c'est dorénavant interdit!

Nouveau

Secours

Trousse de 1^{er} secours

Accessible en vol et maintenue à jour, avec :

- Bandages (tailles assorties)
- Pansements brulures (petit / grand)
- Pansements blessures (petit / grand)
- Pansements adhésifs (tailles assorties)
- Antiseptique (nettoyage de plaies)
- Ciseaux de sécurité
- Gants jetables



Nouveau

Extincteur



TMG et Avion ≤ 1200 Kg : Aucun extincteur exigé

Comme avant

Avion > 1200 Kg : Un extincteur adapté aux types de feux possibles à bord et minimisant la toxicité des gaz (Attention au Halon !!!)

Nouveau

NCO-ANPI-JUILLET 2016-V1

PART-NCO



Non-Commercial Air Operations with Other-Than Complex Motor-Powered Aircraft

« voler en avion léger, en aviation générale »

En vigueur à partir du 26 août 2016

Equipements

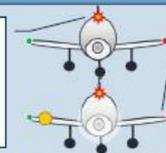
Phares, feux et éclairages

De jour
Aucun feu obligatoire

Nouveau

Il n'y a plus de distinction VFR de jour / VFR de nuit / IFR, simplement vol de jour ou de nuit

Anticollision ON : informe de la mise en route imminente et du fonctionnement du moteur



Phare ON (« voir et être vu ») :

- Au roulage (signifie « je roule »)
- Au décollage et à l'atterrissage
- Dans les zones à fort trafic, lors de croisements.

Bonnes pratiques

De nuit

Ces feux sont obligatoires

- Feux de navigation / position



Anticollision
Phare d'atterrissage

- Eclairage des instruments
- Eclairage des compartiments passagers
- Une lampe de poche par membre d'équipage

Radio Com

Comme avant

VFR de jour

Une VHF requise en fonction de l'espace aérien (25 kHz, bientôt 8,33 kHz) :

- classe B, C, D
- Classe E en VFR spécial
- Aérodromes avec radio obligatoire
- RMZ : zone à radio obligatoire
- Zones à statut particulier si demandé (R, ZRT...)



VFR de nuit

Une VHF requise (25 kHz, bientôt 8,33 kHz)

IFR

Deux VHF requises (8,33 kHz)

Je suis autant que possible en contact avec l'ATS (TWR, APP, SIV...).



Je sais comment configurer ma VHF en 8,33 / 25 kHz. Je pense à configurer ma VHF avant de partir en vol!

Bonnes pratiques

Secours

Accessible en vol et maintenue à jour, avec :

- Bandages (tailles assorties)
- Pansements brulures (petit / grand)
- Pansements blessures (petit / grand)
- Pansements adhésifs (tailles assorties)
- Antiseptique (nettoyage de plaies)
- Ciseaux de sécurité
- Gants jetables



Nouveau

Extincteur



TMG et Avion ≤ 1200 Kg : Aucun extincteur exigé

Comme avant

Avion > 1200 Kg : Un extincteur adapté aux types de feux possibles à bord et minimisant la toxicité des gaz (Attention au Halon !!!)

Nouveau

NCO-ANPI-JUILLET 2016-V1

Intercom / casques

Requis pour les vols avec plus d'un membre d'équipage (cas des vols en instruction).



Elève-Pi

Transpondeur

- En VFR : transpondeur mode A + C ou S en classe B, C, D, TMZ (zone à transpondeur obligatoire) et zones à statut particulier si demandé (R, ZRT...)
- En IFR : transpondeur mode S

Transpondeur sur « ALT » (éventuellement « GND » si mode S, ou sol)

Utilisation

à l'arrêt de l'avion en fin de vol.

ALT et contacte l'ATC !!!