



Fédération Française Aéronautique

Règlement UE 965/2012 modifié

L'Annexe VII concernant l'exploitation d'aéronefs à motorisation non complexe à des fins non commerciales (Partie NCO) est mise en œuvre à compter du 25 août 2016.

Cette annexe annule les dispositions de l'arrêté du 1991 relatif à l'utilisation des aéronefs civils en aviation générale

Tableau récapitulatif des principales nouveautés concernant les vols en VFR par rapport à l'ancienne réglementation

Ce tableau est susceptible d'évoluer en fonction des modifications réglementaires apportées par l'EASA.

Accès internet règlement 965/2012		<a href="#">Cliquez ici</a>
Références	Objet	Commentaires
NCO.GEN.103	Vol de découverte	Décollage et atterrissage sur le même aérodrome - uniquement de jour Doit être supervisé par une personne désignée pour assurer la sécurité
NCO.GEN.125	Utilisation d'un appareil électronique portatif (PED)	Sous la responsabilité du commandant de bord (risque d'interférence avec les équipements de bord)
NCO.GEN.135	Documents, manuels et informations devant se trouver à bord	Copies possibles sauf pour les <b>certificats d'immatriculation et de navigabilité (CDN)</b> pour lesquels l' <b>original est exigé</b> . Procédures et signaux visuels à utiliser en cas d'interception. <b>Cf. le mémo VFR diffusé par la FFA et le dépliant diffusé par le SIA dans la pochette VFR.</b> Pour les vols qui décollent et atterrissent sur le même aérodrome, tous les documents ne sont pas exigés ; au moins le manuel de vol , les données plan de vol , les cartes appropriées pour la route suivie ou la zone parcourue, les procédures et signaux en cas d'interception, le LME ou CDL (Déviations tolérées) et tout autre document pertinent pour le vol doivent se trouver à bord.
NCO.GEN.155	Liste minimale d'équipements	Ajout d'une LME qui repose sur le LMER et n'est pas moins restrictive que la LMER
NCO.OP.125	Carburant et lubrifiant - avions	<b>VFR de jour :</b> - Vol avec décollage et atterrissage sur le même aérodrome et <b>restant en vue</b> : quantité suffisante pour le vol plus au moins 10 minutes de vol à l'altitude de croisière normale ; - <b>autres</b> : quantité pour rejoindre sa destination plus au moins 30 minutes à l'altitude de croisière normale, <b>VFR de nuit</b> : 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
NCO.OP.130	Information des passagers	Briefing des passagers sur les équipements et procédures d'urgence
NCO.OP.135	Préparation du vol	Pour tout vol le pilote doit disposer de toutes les informations météorologiques disponibles concernant le vol prévu. Pour les vols VFR hors du voisinage du terrain de départ, la préparation du vol comporte une étude attentive des bulletins météo et plan d'action de repli pour le cas où le vol ne peut être effectué comme prévu <b>en raison des conditions météo.</b>
NCO.OP.145	Avitaillement avec des passagers à bord	Pas de passager à bord durant l'avitaillement en essence AVGAS ou autre carburant volatil
NCO.OP.155	Interdiction de fumer à bord	Le Commandant de bord l'interdit s'il l'estime nécessaire et pendant l'avitaillement de l'aéronef, <b>Recommandation FFA : prévoir dans son règlement intérieur, l'interdiction de fumer à bord des aéronefs ainsi que sur l'aire de trafic.</b>

<b>NCO.OP.160</b>	Conditions météorologiques	<p><b>En VFR</b> , 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.</p> <p><b>Note FFA : 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.,</b></p>
<b>NCO.OP.180</b>	Simulation en vol de situations occasionnelles	<p>Le commandant de bord, lorsqu'il transporte des passagers , ne doit pas simuler :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des situations nécessitant des procédures anormales ou d'urgence (exercices de panne, de décrochages, etc.);</li> <li>- des vols en conditions météorologiques aux instruments (IMC),</li> </ul> <p>Toutefois pour des vols d'entraînement, ces simulations peuvent être simulées avec des élèves-pilotes à bord,</p> <p><b>Rappel : GM1 FCL.060(b)(1) Expérience récente</b></p> <p>Lorsqu'un pilote ou un CDB vole sous la supervision d'un instructeur afin de respecter l'exigence des trois décollages, approches et atterrissages, <b>la présence de passagers à bord n'est pas autorisée.</b></p>
<b>NCO.OP.185</b>	Gestion en vol du carburant	Le pilote commandant de bord vérifie à intervalles réguliers que la quantité de carburant utilisable est suffisante pour atteindre un aéroport accessible compte tenu des conditions météorologiques,
<b>NCO.OP.190</b>	Utilisation de l'oxygène de subsistance	<p>Pour un aéronef non pressurisé, le pilote commandant de bord s'assure que, pendant l'exécution des tâches essentielles au fonctionnement sûr de l'aéronef en vol, lui-même et les membres de l'équipage de conduite utilisent l'équipement d'oxygène de subsistance dès lors qu'il estime, qu'à l'altitude de vol prévue, le manque d'oxygène risque de réduire leurs facultés et s'assure de la disponibilité d'oxygène de subsistance pour les passagers lorsque le manque d'oxygène risque de les affecter.</p> <p>Lorsqu'il n'est pas en mesure de déterminer à quel point le manque d'oxygène risque d'affecter tous les occupants à bord, il doit s'assurer que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- que les membres d'équipage assurant une fonction essentielle pour la sécurité du vol, utilisent l'équipement d'oxygène de subsistance pour toute période au-delà de 30 minutes lorsque l'altitude pression dans le compartiment passager est comprise entre 10 000 ft et 13 000 ft ;</li> <li>- que tous les occupants utilisent l'équipement d'oxygène de subsistance en permanence dès lors que l'altitude pression dans le compartiment passager est supérieure à 13 000 ft.</li> </ul>
<b>NCO.IDE.A.100</b>	Instruments et équipements - Généralités	Précise les équipements exigés mais ne nécessitant pas un agrément Equipements de secours doivent être facilement accessibles pour une utilisation immédiate,
<b>NCO.IDE.A.105</b>	Equipements minimaux de vol	<p>Pas de vol si un équipement nécessaire au vol est en panne ou manquent sauf :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- si l'avion est utilisé conformément à la LME si elle est établie ou</li> <li>- si autorisation de vol délivrée conformément aux exigences de navigabilité applicables.</li> </ul>
<b>NCO.IDE.A.120</b>	Exploitation en VFR - équipements de vol et de navigation et équipements associés	<p><b>VFR de jour</b> : avion équipé d'un dispositif pour mesurer le temps en heures, minutes et secondes</p> <p>Cet équipement ne nécessite pas d'agrément ; une <b>montre de poignet assurant les mêmes fonctions</b> est un moyen acceptable (Cf. AMC1 NCO IDE A 120(a) (2) )</p>
<b>NCO.IDE.A.140</b>	Sièges, ceintures de sécurité, systèmes et dispositifs de retenue pour enfants	<p>Un siège par personne de plus de 24 mois</p> <p>Un enfant de moins de 24 mois ne pourra plus être tenu dans les bras mais devra disposer d'un dispositif de retenue enfant</p> <p>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. <b>Cette disposition concerne les aéronefs nouveaux à compter du 25 août 2016</b></p>
<b>NCO.IDE.A.145</b>	Trousse de premiers secours	Une trousse de premiers secours facilement accessible pour l'utilisation doit se trouver à bord
<b>NCO.IDE.A.150/155</b>	Oxygène de subsistance — avions pressurisés non pressurisés	<p>Règles relatives au stockage et distribution de l'oxygène de subsistance.</p> <p>L'aéronef doit être équipé de façon à permettre l'utilisation de l'oxygène de subsistance conformément au NCO.OP.190.</p>
<b>NCO.IDE.A.160</b>	Extincteurs à main	Au moins un extincteur à main dans le compartiment équipage de conduite excepté dans les TMG et avions ELA1 ( <b>MTOM ≤ 1200 kg</b> )
<b>OPS.IDE.A.175</b>	Survivance d'une étendue d'eau	<p>Pour avions terrestres au-delà de la distance de plané par rapport à la terre ferme ou décollant ou atterrissant d'un aéroport où, selon l'avis du pilote commandant de bord , la trajectoire de décollage ou d'approche au-dessus de l'eau présente un risque d'amerrissage en cas de problème, les avions doivent être équipés de gilets de sauvetage pour toutes les personnes à bord ou dispositif de flottabilité pour celles de moins de 2 ans ; portés ou rangés dans un endroit facilement accessible.</p> <p>Pour un vol à une distance de la terre ferme où un atterrissage d'urgence est possible, distance correspondant à plus de 30 minutes à la vitesse de croisière normale ou à 50 NM, la valeur la moins élevée étant retenue, Le pilote commandant de bord détermine les chances de survie des occupants de l'avion en cas d'amerrissage et transporte dans ce cas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un équipement permettant d'envoyer des signaux de détresse,</li> <li>- des canots de sauvetage en nombre suffisant pour transporter toutes les personnes à bord, rangés de manière à permettre une utilisation rapide en cas d'urgence; et</li> <li>- des équipements de survie, y compris les moyens de subsistance adaptés à la nature du vol concerné.</li> </ul> <p>Pour déterminer les chances de survie le CDB doit prendre en compte les facteurs tels l'état de la mer , la température de l'eau et de l'air; la distance par rapport à la terre permettant un atterrissage d'urgence, la disponibilité des moyens de recherches et sauvetage. (Cf l'AMC1 NCO.IDE.175)</p>