

ATTENTION Ce document n'a pas valeur de texte réglementaire

Chèr(e)s ami(e)s pilotes,

Les dispositions de **l'arrêté** relatif à l'utilisation des aéronefs civils en aviation générale en vigueur depuis **1991 sont mortes**, vive la **nouvelle réglementation européenne : PART -NCO** applicable depuis le 25 août 2016, qui traite de l'exploitation des aéronefs à motorisation non complexe à des fins non commerciales.

La philosophie de cette nouvelle réglementation vise à responsabiliser d'avantage le Commandant De Bord.

La réglementation sur l'emport de carburant, est un exemple significatif.

En effet, le calcul de **carburant à embarquer pour une étape**, n'est plus une succession de quantités réglementaires, mais une évaluation, la plus précise possible, de la quantité de carburant **nécessaire pour effectuer le vol en toute sécurité en tenant compte de tous les aléas** qui peuvent être rencontrés sur la route :

- Encombrement de l'aéroport de départ : roulage long, arrivées et/ou départs IFR
- Les conditions météo sur la route et les contournements nécessaires.
- Les routes ATC prévues et les retards dans le trafic. (ex : Refus de clearance pour pénétrer dans un espace soumis à autorisation)
- Toutes autres situations susceptibles de retarder le vol et l'atterrissage et d'augmenter la consommation de carburant/lubrifiant.

Si au cours du vol, il apparaît que les conditions, météo ou autres, ne permettent pas d'aller à destination, il y a lieu de prévoir un ou plusieurs terrains de **DEROUTEMENT**.

Si à l'arrivée à destination, des circonstances empêchent l'atterrissage, vous devez prévoir, lors de la préparation du vol, un terrain de **DEGAGEMENT**.

Dans tous les cas **le carburant restant** à l'arrivée, à DESTINATION, au DEROUTEMENT ou au DEGAGEMENT **devra être réglementaire** (voir ci-dessous).

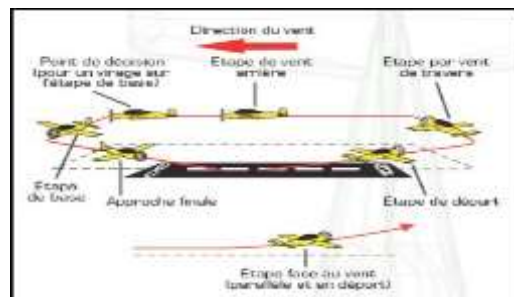
Ce qui impose également la connaissance avant le départ :

- Des conditions météo.
- Des NOTAM des terrains concernés.

VOL LOCAL VFR DE JOUR, TOUJOURS EN VUE DE L'AERODROME

Carburant pour le vol

+ Réserve Finale = 10 minutes (conso croisière)



VOL LOCAL VFR DE JOUR, HORS DE VUE DE L'AERODROME ET RETOUR SUR LE MEME TERRAIN OU VOL DE NAVIGATION

Carburant pour le vol

+ Réserve Finale = 30 minutes (conso croisière)

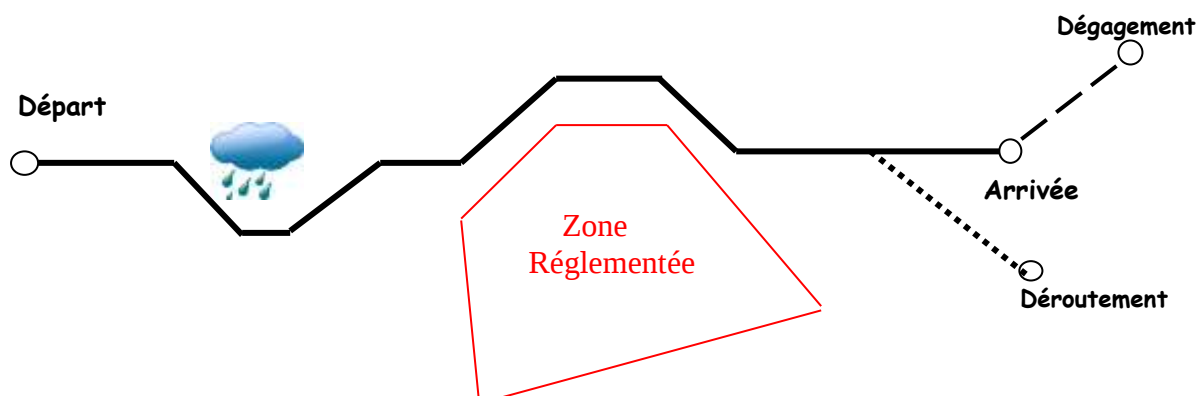


DE NUIT POUR TOUT VOL

Carburant pour le vol

+ Réserve Finale = 45 minutes (altitude de croisière normale)

NAVIGATION : TERRAIN DE DEPART - TERRAIN D'ARRIVEE



Autres évolutions réglementaires

1 PREPARATION DU VOL

Avant d'entamer un vol le pilote :

- s'assure par tous les moyens raisonnables à sa disposition que les installations au sol et à bord (communication, aides à la navigation...) requises pour le vol fonctionnent.
- s'assure qu'il dispose de toutes les informations météo disponibles pour le vol prévu.

Si le vol n'est pas effectué dans le voisinage du lieu de départ, la préparation du vol comprend :

- l'étude des bulletins météo.
- la préparation d'un plan d'action de repli, pour parer à toute éventualité (ex : si le retour est impossible).

2 AVITAILLEMENT

Aucun occupant ne doit être à bord de l'avion au cours de l'avitaillement

3 GESTION EN VOL

3.1 CARBURANT

Le CDB vérifie à intervalles réguliers que la quantité de carburant utilisable n'est pas inférieure au **carburant nécessaire pour poursuivre le vol** avec les réserves réglementaires.

3.2 METEO

Le CDB ne commence ou ne poursuit un vol VFR que si **les dernières informations météo disponibles**, le long de la route et à destination ou au dégagement à l'heure d'arrivée prévue, sont égales aux **minimas opérationnels VFR** applicables.

4 EQUIPEMENTS

4.1 PHARES, FEUX et ECLAIRAGES : "Voir et être vu"

De jour : aucun feu n'est obligatoire

MAIS : Anticol ON = Mise en route imminente.

Phare ON = Au roulage et au Décollage, Atterrissage et dans les zones à fort trafic ou lors de croisements.

4.2 INTERCOM / CASQUES

Requis pour les vols avec plus d'un membre d'équipage (Cas de l'instruction)

4.3 RADIONAV VFR

Vol VFR, en vue de la surface permettant de naviguer à l'aide du paysage : RIEN

Dans les autres cas (ex : VFR on top), il faut avoir des équipements de navigation permettant, en cas de panne d'un équipement, de reprendre la navigation et de suivre la route prévue (Fonction des espace, du Plan de Vol, des Zones...) ou de prendre les mesures urgences. GPS, VOR, ADF (**Certifiés** = matériel fixe).

4.4 MESURE DE TEMPS

Le pilote doit disposer pendant tout le vol d'un moyen de mesure de temps (heures, minutes, et secondes), directement accessible, soit sur le tableau de bord, soit une montre bracelet.

Attention : le téléphone portable n'est pas agréé pour la mesure du temps.

5 PASSAGERS

Le CDB s'assure avant et pendant le roulage, le décollage et l'atterrissage et chaque fois qu'il le juge nécessaire, que **les passagers ont bouclé leur ceinture de sécurité**.

Il faut un siège et une **ceinture pour tout passager** de plus de 2 ans.

Il faut un **dispositif spécifique pour les enfants de moins de 2 ans** (pas dans les bras).

Les passagers doivent recevoir un briefing concernant les équipements et procédures d'urgence.

6 APPAREILS ELECTRONIQUES

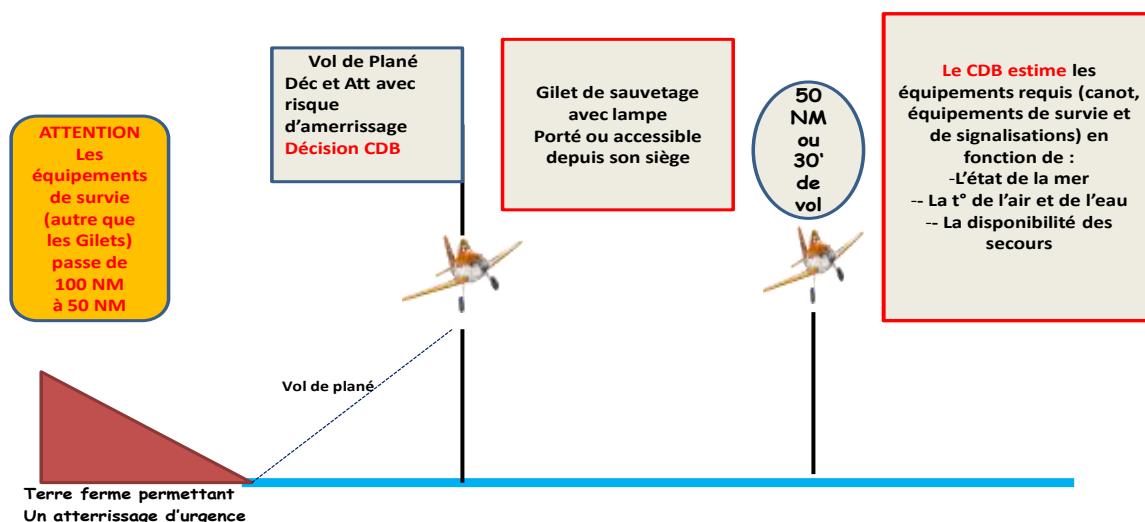
L'utilisation d'un appareil électronique portable (smartphone, tablette...) est laissée à l'entière **responsabilité** du CDB. **Il doit être en mesure de pallier à toute défaillance du système portatif.**

7 UTILISATION DE L'OXYGENE DE SUBSISTANCE

L'estimation du besoin en oxygène est de la responsabilité du CDB

- Si l'altitude entre 10 000 ft et 13 000 ft pendant plus de 30 minutes : Oxygène continue pour le pilote.
- Si l'altitude est supérieure à 13 000 ft : Oxygène continue pour tous les occupants.

8 SURVOL DE L'EAU



9 SIMULATION EN VOL DE SITUATIONS OCCASIONNELLES

Lorsqu'il transporte de passagers, le CDB ne simule pas de situations nécessitant l'application de procédures anormales ou d'urgence.

Exception : en instruction avec un Instructeur (FI) à bord.

10 LISTE MINIMALE D'EQUIPEMENTS : LME

Une liste minimale d'équipements nécessaires pour entamer un vol sera établie.

Note : Procédure en attente - L'établissement d'une Liste Minimale d'Equipements est en attente de la décision des autorités Françaises.

11 TROUSSE DE SECOURS

Les avions doivent être équipés d'une TROUSSE DE 1er SECOURS facilement accessible et tenue à jour.

Note : Equipement des avions ACAM en cours

N'hésitez pas à me faire parvenir vos REX.

Bons vols.

Patrick Elkan
Conseiller de sécurité