

Évolutions réglementaires de l'EASA: Part-NCO

Jean-Michel Karr, CRI(A) - FI(A)

mais



1 of 1845

AIR OPS
Annex I to VIII

Hiérarchie

Reg. (EU) 965/2012, as amended by 800/2013, with regard to declarations



place dans le mille-feuille

Non-commercial operations	Non-commercial operations (including training flights)	With complex motor-powered aircraft:	Technical rules: Part NCC Specific approvals: Part SPA Operator requirements: Part ORO
		With other-than-complex motor-powered aircraft	
	Specialised operations (e.g. aerial work)	Technical rules: Part SPO	
		Specific approvals: Part SPA	
		With complex motor-powered aircraft: also Part ORO	



Structure

GEN	Exigences générales
OP	Procédures opérationnelles
POL	Performances et limitations opérationnelles des aéronefs
IDE	Instruments, données et équipements
IDE.A	Avions
IDE.H	Hélicoptères
IDE.S	Planeurs
IDE.B	Ballons

NCO

- Non-Commercial air operations with OTCMPA (Other-Than Complex Motor-Powered Aircraft)
- s'applique aux opérations dans les 28 états de l'UE + 4 non-UE membres de l'EASA indépendamment de l'immatriculation de l'aéronef

Structure part-NCO

- GEN
 - General Requirements
- OP
 - Operational Procedures
- POL
 - Aircraft Performance and Operating Limitations
- IDE.A
 - Instruments, Data and Equipment - Aeroplanes

NCO.GEN.105 Responsabilités et autorité du pilote commandant de bord

- Le pilote commandant de bord est responsable :
- de la sécurité de l'aéronef et de tous les membres d'équipage, des passagers et du fret transportés pendant des opérations aériennes, comme mentionné au point 1.c de l'annexe IV du règlement (CE)n° 216/2008 ;
- de l'entreprise, de la poursuite, de l'interruption ou du déroutement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité ;
- de s'assurer que toutes les procédures opérationnelles et les listes de vérification sont respectées comme mentionné au point 1.b de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008 ;
- d'entreprendre un vol uniquement s'il a la certitude que toutes les limitations opérationnelles comme mentionné au point 2.a.3 de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008 sont respectées comme suit :
- l'aéronef est en état de voler ;
- l'aéronef est dûment immatriculé ;
- les instruments et équipements requis pour l'exécution de ce vol sont installés à bord de l'aéronef et fonctionnent correctement, sauf si des équipements en panne sont autorisés par la liste minimale d'équipements (LME) ou un document équivalent, le cas échéant, aux fins de satisfaire aux exigences des points NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 ou NCO.IDE.B.105;

NCO.GEN.135 Documents, manuels et informations devant se trouver à bord

- à bord de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies, sauf indication contraire :
 - le manuel de vol de l'aéronef (AFM), ou document(s) équivalent(s) ;
 - l'**original** du certificat d'immatriculation ;
 - l'**original** du certificat de navigabilité (CDN) ;
 - le certificat acoustique, le cas échéant ;
 - la liste des agréments spécifiques, le cas échéant ;
 - la licence radio de l'aéronef, le cas échéant ;
 - le ou les certificats d'assurance de responsabilité civile ;
 - le carnet de route de l'aéronef, ou équivalent ;
 - les données détaillées du plan de vol circulation aérienne (ATS) déposé, si applicable ;
 - les cartes actualisées et appropriées pour la route suivie/la zone parcourue par le vol proposé et toutes les routes sur lesquelles on peut raisonnablement penser que le vol pourrait être dérouté ;
 - les procédures et informations relatives aux signaux visuels à utiliser par un aéronef d'interception et un aéronef intercepté ;
 - le LME ou CDL, le cas échéant ; et
 - toute autre documentation (p. ex. plan de vol et devis de masse et de centrage) pouvant être pertinente pour le vol ou qui est exigée par les États concernés par ce vol Lorsque le vol ne présente pas de difficultés particulières (vol court, navigation aisée, chargement simple, circuits d'aérodrome), le format papier peut être remplacée par des explications probantes de la préparation du vol et des réflexions menées.

NCO.GEN.135 Documents, manuels et informations devant se trouver à bord » (suite)

- licences en cours de validité et le certificat d'aptitude médical
- Supports numériques (tablette, smartphone, GPS, etc.) sont en principe admis en tant que substitut électronique des documents
 - pour autant qu'ils ne compromettent pas le fonctionnement de l'aéronef ou de ses équipements et
 - qu'un niveau acceptable d'accessibilité, d'exploitabilité et de fiabilité des données soit garanti.
 - Recommandé d'emporter par précaution une carte aéronautique, p.ex OACI, Cartabossy, etc...

NCO.GEN.140 Transport de marchandises dangereuses

- doivent se conformer à l'annexe 16 convention de Chicago + doc OACI 9284-AN/905
- pas d'agrément nécessaire pour exploitants d'aéronefs ELA2 (<2000kg)
- PIC prend toutes les mesures raisonnables pour éviter transports fortuits
- PIC informe PAX sur matières dangereuses éventuelles, signale tout incident/accident hazmat à l'autorité

NCO.GEN.155 Liste minimale d'équipements

- MEL/LME possible, en tenant compte
 - de la nécessité d'établissement d'une LME par immatriculation d'aéronef
 - des exigences minimales d'une éventuelle MMEL/LME de référence
 - de l'obligation d'annonce à l'autorité de la LME et modifications éventuelles

NCO.OP Procédures opérationnelles

NCO.OP.115 Procédures de départ et d'approche

- PIC utilise procédures VAC / DEP / ARR publiées, ou
- s'en écarte en cas de guidage radar ATC, sinon sous sa seule responsabilité (franchissement des obstacles, conditions d'exploitation)

NCO.OP.125 Carburant et lubrifiant — avions

- Si l'aérodrome reste toujours en vue, le carburant disponible en VFR doit suffire pour 10 minutes en vol de croisière (!)
- Sinon:
 - 30 minutes VFR jour
 - 45 minutes VFR nuit
 - 45 minutes IFR
 - 45 minutes + alternate IFR si alternate nécessaire

NCO.OP.140 « Aérodomes de dégagement à destination – avions »

- Alternate pas nécessaire en VFR si VMC prévu +/- 1H ETA ou ATA -> ETA+1H (plus court des 2)

NCO.OP.145 « Avitaillement avec des passagers en cours d'embarquement, à bord ou en cours de débarquement »

- avitaillement AVGAS admis que lorsqu'aucun PAX n'est à bord, embarquant, débarquant
- PIC ?

NCO.IDE.150 et NCO.IDE.155 Oxygène de subsistance

- o₂ pour PIC:
 - > 10000ft + de 30min
 - dès 13000ft de suite

NCO.IDE.A.160 Extincteurs à main

- Les avions, à l'exception des moto-planeurs (TMG) et des avions ELA1, sont équipés d'au moins un extincteur à main

NCO.IDE Instruments, données et équipements

NCO.IDE.A.115 et NCO.IDE.H.115 «
Feux opérationnels »

NCO.IDE.A.145 Trousse de premiers secours

- Les avions sont équipés d'une trousse de premiers secours facilement accessible pour utilisation et tenue à jour

NCO.IDE.A.155 Oxygène de subsistance – avions non pressurisés

- Les avions non pressurisés exploités dans des conditions où une alimentation en oxygène est requise conformément au point NCO.OP.190 sont équipés d'un système de stockage et de distribution d'oxygène de subsistance.

NCO.IDE.A.165 indication des zones de pénétration dans le fuselage

- Si des zones du fuselage sont marquées pour la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence, celles-ci sont repérées comme indiqué à la figure 1.

NCO.IDE.A.170 Émetteur de localisation d'urgence (ELT)

- Les avions sont équipés:
 - ELT de tout type, pour les avions dont le premier CDN individuel a été délivré jusqu'au 1er juillet 2008
 - ELT automatique, pour les avions dont le premier CDN individuel a été délivré après le 1er juillet 2008
 - ELT (ELT(S)] ou d'un radiophare de repérage personnel (PLB), porté par un membre d'équipage ou un passager lorsque l'avion est certifié pour une capacité maximale en sièges passagers de six ou moins
- Des ELT de tout type et des PLB sont capables d'émettre simultanément sur les fréquences de 121,5 MHz et 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Survol d'une étendue d'eau

- Les avions [terrestres] sont équipés de gilets de sauvetage pour toutes les personnes à bord, ou de dispositifs de flottaison équivalents pour toutes celles âgées de moins de deux ans, qui sont portés ou rangés dans un endroit facilement accessible à partir du siège ou de la couchette de la personne à laquelle le gilet est destiné lorsqu'ils:
 - survolent une étendue d'eau au-dessous de la distance de plané par rapport à la terre ferme; ou
 - décollent d'un aérodrome ou d'un site d'exploitation ou atterrissent sur un aérodrome ou un site d'exploitation où, selon l'avis du pilote commandant de bord, la trajectoire de décollage ou d'approche se présente de façon telle au-dessus de l'eau qu'en cas de problème, la probabilité d'un amerrissage n'est pas à écarter;
 - avions volant à une distance de la terre ferme où un atterrissage d'urgence est possible, distance correspondant à plus de trente minutes à la vitesse de croisière normale ou à 50 NM, la valeur la moins élevée étant retenue.

NCO.IDE.A.175 Survol d'une étendue d'eau (suite)

- Le pilote commandant de bord d'un avion volant 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, détermine les chances de survie des occupants de l'avion en cas d'amerrissage et transporte dans ce cas:
 - 1) un équipement permettant d'envoyer des signaux de détresse;
 - 2) 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
 - 3) des équipements de survie, y compris les moyens de subsistance adaptés à la nature du vol concerné.
 - 2) 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

NCO.IDE.A.180 Équipements de survie

- Les avions exploités dans des zones dans lesquelles les opérations de recherche et de sauvetage seraient particulièrement difficiles sont équipés de dispositifs de signalisation et de matériel de survie, y compris de moyens de subsistance, en fonction de la zone survolée.

NCO.IDE.A.190 Matériel de radiocommunication

- a) Lorsque l'espace aérien traversé l'exige, les avions sont équipés de moyens de communication radio capables d'assurer des communications bidirectionnelles avec les stations aéronautiques et sur les fréquences de cet espace aérien.
- b) L'équipement de radiocommunication, aux fins des exigences du point a), permet de communiquer sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz.
- c) Lorsque plus d'un équipement de communication est nécessaire, ils sont indépendants les uns des autres. Autrement dit, la défaillance de l'un d'entre eux n'a aucune incidence sur les autres.

NCO.IDE.A.195 Équipements de navigation

- a) Les avions exploités sur des routes non navigables par repérage visuel au sol sont équipés des équipements de navigation nécessaires pour leur permettre de poursuivre leur route conformément:
 - 1) au plan de vol ATS, le cas échéant; et
 - 2) aux exigences applicables de l'espace aérien.
- b) Les avions disposent d'équipements de navigation suffisants pour permettre, en cas de panne d'un équipement à tout moment du vol, aux équipements restants de reprendre la navigation en toute sécurité conformément au point a) ou de prendre des mesures d'urgence en toute sécurité.
- c) Les avions exploités sur des vols dont l'atterrissage est prévu en IMC sont équipés d'équipements de guidage appropriés jusqu'à un point permettant un atterrissage à vue. Ces équipements permettent d'assurer un tel guidage pour chaque aérodrome où un atterrissage en IMC est prévu, ainsi que pour tout aérodrome de dégagement désigné.

autres changements induits par la partie NCO sur le plan administratif

- Champ d'utilisation de l'aéronef
 - L'entrée en vigueur de la partie NCO modifie les règles relatives aux équipements requis en fonction du type d'exploitation de l'aéronef (VFR, VFR nuit, IFR).
 - CT 02.050-10 (équipement des avions IFR) devient caduque
 - remplacée par la sous-partie NCO.IDE, +
 - TCDS, AFM et autres AFMS

Questions ?