



SYSTEME

de GESTION

de la SECURITE

Destinataires:

Adhérents ACDF

N° 6 du 5 AOÛT 2016

## NOUVELLE REGLEMENTATION A PARTIR DU 26 AOÛT 2016 (source : [aeroVFR.com](http://aeroVFR.com))

Ce 26 août, un nouveau texte (Règlement UE 965/2012) remplacera le fameux « arrêté du 24 juin 1991 » relatif aux « conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ».

Sont donc concernés **tous les pilotes volant sur monomoteurs qu'ils soient ELA1 (moins de 1.200 kg de masse maximale au décollage) ou ELA2 (2.000 kg)** mais aussi les pilotes de motoplaneurs, de planeurs, de ballons et d'hélicoptères.

Plusieurs modifications sont donc à prendre en compte. Ne sont traités ci-dessous que les principaux points concernant les pilotes volant en VFR.

– **Documents à bord** : à chaque vol (hors local), en document original ou copie, il faut embarquer le manuel de vol, le certificat d'immatriculation (original), le certificat de navigabilité (original), le certificat acoustique (si applicable), la licence radio, le certificat d'assurance en Responsabilité civile, le carnet de route, le plan de vol si déposé, les cartes actualisées et adaptées à la route suivie (y compris les possibles axes de déroutement), les procédures liées aux signaux visuels en cas d'interception air-air.

– **Emport carburant** : il faut oublier les réserves minimales de 15 mn (au retour) et 30 mn (au départ) en vol local, et les 20 mn minimum à l'arrivée d'une navigation. Désormais, il faut mémoriser :

a) **vol local** : de jour, avec un décollage et atterrissage sur le même aérodrome ET en gardant toujours à vue ce dernier, il est possible de partir avec seulement 10 mn de réserves en carburant. C'est une possibilité, pas une obligation ! Cela laisse la possibilité de faire un circuit basse hauteur...

b) **en navigation de jour** : il faut encore au moins 30 mn de carburant à l'arrivée, à la consommation de croisière (pas d'attente).

c) **en navigation de nuit** : le minimum à l'arrivée demeure 45 mn de réserve.

Les quantités pour tout vol doivent prendre en compte les conditions météorologiques prévues sur le parcours (c'est-à-dire le vent réel en oubliant le forfait +10% appliqué jusqu'ici), un possible retard dans le trafic, une réserve pour couvrir toute éventualité durant le vol (augmentation du temps de vol suite au trafic ou à la météo, consommation accrue, etc.). En cas de déroutement, les 30 mn minimum à l'arrivée sont à respecter.

– **Météo en route et à destination** : avant de partir en vol, le commandant de bord doit disposer de toutes les données météorologiques nécessaires au vol mais, désormais, **un pilote ne peut pas décoller, ou poursuivre son vol, si les dernières données météo obtenues sur sa route ou à destination (à l'heure estimée d'arrivée) révèlent des paramètres inférieurs aux minimas VFR.** En d'autres termes, si la prévision à destination n'est pas correcte à l'heure prévue d'arrivée, **il n'est**

## **pas possible de décoller « pour aller voir » en tablant sur une prévision météorologique pessimiste...**

– **Passagers** : le commandant de bord doit informer ses passagers sur les équipements et procédures d'urgence (localisation et fonctionnement des ceintures, issues de secours, gilets de sauvetage, masques à oxygène, canot de sauvetage, balise de détresse, etc.). Les passagers ne peuvent rester à bord lors de l'avitaillement de l'appareil si le carburant est de l'Avgas 100LL. Par contre, ils peuvent rester à bord « pour tous les autres types de carburants » (cas des moteurs diesel alimentés en Jet A) s'ils ont été prévenus, ne fument pas et ont leurs ceintures débouclées. Un « bébé » a forcément moins de 2 ans. Un siège adapté s'impose pour lui. Fini le regroupement d'enfants sur un même siège.

– **Situations inusuelles** : avec des passagers à bord, il n'est pas possible de simuler des situations imposant des procédures anormales ou d'urgence. En d'autres termes, pas de décrochage, pas de simulation de panne en campagne, etc. avec un « passager » à bord. Ces exercices ne peuvent être effectués qu'avec des élèves-pilotes à bord.

– **Oxygène** : dès que l'altitude-pression dépasse les 10.000 ft, l'usage d'un équipement d'oxygène s'impose pour le pilote si le vol à cette altitude dépasse les 30 mn. Cette exigence s'impose aussitôt à tous les membres d'équipage au-delà de 13.000 ft.

– **Instrumentation** : les avions utilisés en VFR de jour doivent disposer d'un compas, d'une montre (indiquant heures, minutes et secondes), d'un altimètre, d'un anémomètre. **Pour le VFR de nuit, il faut un indicateur de virage/dérapiage, un indicateur d'assiette (horizon artificiel), un variomètre, un conservateur de cap.**

– **Ceintures** : elles sont obligatoires pour les appareils neufs **avec un « système de retenue du torse » (ceinture transversale)** et un seul point de verrouillage. Donc au minimum, un harnais 3-points. **C'est le cas sur nos PIPER.**

– **Trousse de secours** : **une trousse de premier secours doit être à bord, accessible et tenue à jour.**

– **Extincteur à main** : les motoplaneurs et **les avions ELA1 sont exemptés.** Ce n'est pas le cas des ELA2 avec au moins un extincteur à portée du pilote.

– **Survole maritime** : pour les monomoteurs, un gilet de sauvetage est obligatoire pour tout membre d'équipage si la distance à parcourir est supérieure à la distance de plané pour rejoindre la terre ferme, si un amerrissage pourrait intervenir (cas d'aérodromes en bord de mer avec trajectoires de départ et/ou d'arrivée au-dessus de l'eau). Au-delà de 30 mn à la vitesse de croisière normale ou à plus de 50 nm de distance des côtes, il faut un ou des canots de sauvetage pour tout l'équipage, des équipements de survie et un dispositif pour envoyer des signaux de détresse (lampe, miroir...). Pour le canot, on passe donc de 100 nm à désormais 50 nm (Corse...).

– **Équipements de survie** : les avions, hélicoptères et planeurs évoluant dans des secteurs où les opérations de secours sont difficiles (vol en montagne...) doivent avoir à bord un dispositif de signalisation et du matériel de survie.

– **Pirep (Pilot Report)** : en cas de rencontre en vol de fortes turbulences, givrage, phénomènes orographiques, orages avec ou sans grêle, vents de sable ou de poussière, nuages de cendres volcaniques, cisaillements de vent... un pilote doit en informer l'organisme de contrôle le plus adapté pour prévenir les autres aéronefs de ces phénomènes pouvant affecter la sécurité des vols.

### **HELICE EVEKTOR**

Les récents problèmes rencontrés avec l'hélice de l'Evktor doivent nous inciter à la plus grande vigilance pour éviter de nouveau toute détérioration de celle-ci.

L'écart entre une pale mise verticale et le sol est d'environ 25 cm (avion vide). Il est donc nécessaire de contrôler qu'à Meaux le roulage est possible (herbe haute annoncé sur l'ATIS), mais la même démarche doit s'imposer avant de se rendre sur un terrain en herbe extérieur, en vérifiant que le terrain en question est entretenu et que la hauteur d'herbe (piste et taxi) est « compatible » avec l'Evektor.

### **CARNET DE ROUTE ET PLANCHE DE VOL**

Nous constatons beaucoup d'erreurs sur les carnets de route des avions et la planche de vol située dans le bureau : calculs horaires inexistantes, informations sur l'avitaillement erronées... Merci de veiller à compléter ces documents correctement.