

**Dérogation aux règles de mise en œuvre du règlement (UE) N°2018/1139**

**NCO/D71.2/01**

<b>Opérateur concerné</b>	Opérateurs et pilotes commandant de bord exploitant un avion Pipistrel Virus Electro (SW128) selon la Partie NCO du règlement (UE) n°965/2012 et dont l'autorité compétente est la DSAC.
<b>Référence de la dérogation</b>	<b>NCO/D71.2/01</b>
<b>Date de la dérogation</b>	<b>04/08/2020</b>
<b>Référence de la demande</b>	N/A
<b>Type de dérogation</b>	Dérogation prise en application du <b>paragraphe 2 de l'article 71 du règlement (UE) N°2018/1139</b>
<b>Paragraphe réglementaire objet de la dérogation</b>	Règlement (UE) N°965/2012, <b>points</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>- NCO.OP.125 Carburant et lubrifiant — avions</li> <li>- NCO.OP.145 Avitaillement avec des passagers en cours d'embarquement, à bord ou en cours de débarquement</li> <li>- NCO.OP.155 Interdiction de fumer à bord — avions et hélicoptères, et</li> <li>- NCO.OP.185 Gestion en vol du carburant.</li> </ul>
<b>Aéronefs concernés</b>	Pipistrel Virus Electro SW 128 (avion)
<b>Dispositions dérogatoires</b>	Tout opérateur ou pilote commandant de bord exploitant un avion Pipistrel Virus Electro (SW128) selon la Partie NCO du règlement (UE) n°965/2012 et dont l'autorité compétente est la DSAC est autorisé à déroger aux points susmentionnés dans les conditions fixées par la présente dérogation afin de prendre en compte les spécificités de la propulsion électrique.
<b>Durée de validité</b>	La présente dérogation est accordée <b>jusqu'au 31/12/2022</b> .
<b>Conditions techniques particulières associées (1/2)</b>	Toutes les exigences du règlement (UE) n°965/2012 applicables et faisant référence aux aéronefs monomoteurs dans les conditions de vol à vue (VFR) sont appliquées à l'avion Pipistrel Virus Electro SW 128, à l'exception des points ci-dessous qui sont remplacés par les dispositions suivantes : <p>1- En ce qui concerne le "NCO.OP.125 Carburant et lubrifiant — avions", les conditions sont les suivantes :</p> <p>(a) Le pilote commandant de bord commence uniquement un vol selon les règles de vol à vue (VFR) si l'aéronef transporte suffisamment d'énergie électrique utilisée pour la propulsion pour ce qui suit :</p>

<p><b>Conditions techniques particulières associées (2/2)</b></p>	<p>(1) de jour, décollage et atterrissage sur le même aérodrome/site d'atterrissage, cet aérodrome/site d'atterrissage restant toujours en vue, suivre la route prévue, puis voler pendant au moins 10 minutes à l'altitude de croisière normale,</p> <p>(2) de jour, voler en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis voler pendant au moins 30 minutes à l'altitude de croisière normale, ou</p> <p>(3) de nuit, voler en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis voler pendant au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale,</p> <p>(b) Dans le calcul de l'énergie électrique requise pour la propulsion, y compris une réserve pour parer à toute éventualité, les éléments suivants sont pris en compte :</p> <p>(1) conditions météorologiques prévues,</p> <p>(2) routes ATC prévues et retards dans le trafic,</p> <p>(3) toute autre situation susceptible de retarder l'atterrissage de l'avion ou d'augmenter la consommation d'énergie électrique nécessaire pour la propulsion,</p> <p>(c) Rien ne s'oppose à la modification d'un plan de vol en vol, afin de replanifier le vol vers une autre destination, à condition que toutes les exigences puissent être respectées à partir du point où le vol est replanifié.</p> <p>2- En ce qui concerne le "NCO.OP.145 Avitaillement avec des passagers en cours d'embarquement, à bord ou en cours de débarquement", les conditions sont les suivantes :</p> <p>(a) Les passagers ne doivent pas embarquer, rester à bord ou débarquer lorsque les batteries utilisées pour la propulsion sont rechargées ou remplacées.</p> <p>3- En ce qui concerne le "NCO.OP.155 Interdiction de fumer à bord — avions et hélicoptères", les conditions sont les suivantes :</p> <p>Le pilote commandant de bord n'autorise personne à fumer à bord:</p> <p>(a) lorsqu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, et</p> <p>(b) lorsque les batteries utilisées pour la propulsion sont rechargées ou remplacées.</p> <p>4- En ce qui concerne le "NCO.OP.185 Gestion en vol du carburant ", les conditions sont les suivantes :</p> <p>(a) Le pilote commandant de bord vérifie à intervalles réguliers que la quantité restante d'énergie électrique utilisée pour la propulsion n'est pas inférieure à l'énergie électrique nécessaire pour atteindre un aérodrome ou un site d'exploitation accessible selon les conditions météorologiques et à l'énergie électrique de réserve prévue, conformément au point (1) ci-dessus relatif au NCO.OP.125.</p> <p>(b) La précision de l'instrument de mesure de la quantité d'énergie électrique utilisée pour la propulsion et l'état de santé de la batterie doit être conforme aux exigences de certification de navigabilité applicables.</p>
<p><b>Conditions administratives associées</b></p>	<p>N/A</p>

<p><b>Rédigée par :</b> Pierre-Antoine PRACH</p> 	<p><b>Vérifiée par :</b> Jean-Pierre DANTART</p> 	<p><b>Validée par :</b> Thomas VEZIN</p> 
--	---	--