Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/133

29.1.2025

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2025/133 DE LA COMMISSION

du 28 janvier 2025

modifiant le règlement (UE) nº 965/2012 en ce qui concerne les exploitations non commerciales effectuées avec des autogires selon les règles de vol à vue

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil [1], et notamment son article 31, paragraphe 1, point a),

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission [2] détermine les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux exploitations d'aéronefs telles que définies dans le règlement (UE) 2018/1139.

(2) De nouveaux types d'autogires ayant une masse maximale au décollage supérieure à 600 kg arrivent sur le marché de l'Union européenne. Ces aéronefs devraient ne prendre part qu'à des exploitations non commerciales effectuées selon les règles de vol à vue (VFR). Bien que ces aéronefs relèvent du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139, ils ne sont actuellement pas inclus dans le règlement (UE) nº 965/2012.

(3) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) nº 965/2012 afin de faire en sorte que des règles de l'Union européenne adéquates et appropriées pour l'exploitation sûre des autogires garantissent la mise en œuvre uniforme et le respect des exigences essentielles visées à l'article 29 du règlement (UE) 2018/1139.

(4) L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a élaboré un projet d'acte d'exécution qu'elle a présenté à la Commission, accompagné de l'avis nº 04/2024 [3], conformément à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.

(5) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) nº 965/2012 est modifié comme suit:

1) L'article 1er est modifié comme suit:

   a) au paragraphe 1, le terme «hélicoptères» est remplacé par les termes «aéronefs à voilure tournante»;

[1] JO L 212 du 22.8.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.
[2] Règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).
[3] https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-042024.

b) le paragraphe 8 suivant est inséré:

«8. Le présent règlement ne s'applique pas aux exploitations effectuées avec des autogires suivantes:

a) les exploitations commerciales, à l'exception des exploitations visées à l'article 6, paragraphe 4 *bis*;

b) les exploitations effectuées selon les règles de vol aux instruments.».

2) À l'article 2, le point 15) suivant est inséré:

«15) "autogire", un type d'aéronef à voilure tournante dont la sustentation en vol est assurée par les réactions de l'air sur un ou deux rotors qui tournent librement autour d'axes sensiblement verticaux.».

3) L'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 4 *bis* suivant est inséré:

«4 *bis*. Les exploitants d'autogires prenant part à des exploitations non commerciales effectuées selon les règles de vol à vue exploitent l'aéronef conformément aux dispositions énoncées à l'annexe VII.»;

b) au paragraphe 5, point b), le terme «hélicoptères» est remplacé par les termes «aéronefs à voilure tournante».

4) L'article 6 est modifié comme suit:

au paragraphe 3, les termes «hélicoptères» [point a)] et «hélicoptère» [point b)] sont remplacés, respectivement, par les termes «aéronefs à voilure tournante» et «aéronef à voilure tournante».

5) L'annexe I (Définitions des termes utilisés dans les annexes II à IX) et l'annexe VII (partie NCO) sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Entrée en vigueur et applicabilité

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 18 février 2026.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 28 janvier 2025.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

Le règlement (UE) nº 965/2012 est modifié comme suit:

1) L'annexe I (Définitions des termes utilisés dans les annexes II à IX) est modifiée comme suit:

   a) au point 30) des définitions, les termes «ou d'autogires» sont insérés après les termes «d'avions»;

   b) au point 69) des définitions, point a) ii), le terme «hélicoptère» est remplacé par les termes «aéronef à voilure tournante»;

   c) au point 82) des définitions, point b), le terme «hélicoptère» est remplacé par les termes «aéronef à voilure tournante».

2) L'annexe VII (partie NCO) est modifiée comme suit:

   a) le point NCO.GEN.115 est remplacé par le texte suivant:

   «NCO.GEN.115 Roulage des avions ou des autogires

   Un avion ou un autogire n'effectue une opération de roulage sur l'aire de mouvement d'un aérodrome que si la personne aux commandes:

   a) est un pilote correctement qualifié; ou

   b) a été désignée par l'exploitant et:

      1) est formée à faire rouler l'avion ou l'autogire au sol;

      2) est formée pour utiliser la radiotéléphonie, si des communications radio sont nécessaires;

      3) a reçu une formation concernant le plan de l'aérodrome, les routes, la signalisation, les marques, le balisage lumineux, la signalisation et les instructions du contrôle de la circulation aérienne (ATC), la phraséologie et les procédures; et

      4) est capable de se conformer aux normes opérationnelles requises pour déplacer de manière sûre l'avion ou l'autogire sur l'aérodrome.»;

   b) l'intitulé du point NCO.OP.120 est remplacé par le texte suivant:

   «**NCO.OP.120 Procédures antibruit**»;

   c) l'intitulé du point NCO.OP.125 est remplacé par le texte suivant:

   «**NCO.OP.125 Approvisionnement en carburant/énergie et huile**»;

   d) l'intitulé du point NCO.OP.155 est remplacé par le texte suivant:

   «NCO.OP.155 Interdiction de fumer à bord»

   e) l'intitulé du point NCO.OP.175 est remplacé par le texte suivant:

   «**NCO.OP.175 Conditions de décollage**»;

   f) le point NCO.OP.207 suivant est inséré:

   ««**NCO.OP.207 Conditions à l'approche et à l'atterrissage — autogires»**

   Avant d'amorcer l'approche en vue de l'atterrissage, le pilote commandant de bord s'assure que, compte tenu des informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation et l'état de la piste devant être utilisée n'empêchent pas d'effectuer une approche, un atterrissage ou une approche interrompue en sécurité.»;

   g) dans la sous-partie D, l'intitulé de la section 2 est remplacé par le texte suivant:

   «SECTION 2 — AÉRONEF À VOILURE TOURNANTE»

   h) au point NCO.IDE.H.100, points a) 4) et c) 2), le terme «hélicoptère» est remplacé par les termes «aéronef à voilure tournante»;

   i) le point NCO.IDE.H.105 est remplacé par le texte suivant:

   «NCO.IDE.H.105 Équipements minimaux pour le vol

   Un vol ne peut être entamé lorsque l'un quelconque des instruments, équipements ou fonctions de l'aéronef à voilure tournante nécessaires pour le vol prévu est en panne ou manquant, sauf si:

   a) l'aéronef à voilure tournante est exploité conformément à la LME, si celle-ci est établie; ou

b) l'aéronef à voilure tournante est soumis à une autorisation de vol délivrée conformément aux exigences de navigabilité applicables.»;

j) le point NCO.IDE.H.115 est remplacé par le texte suivant:

«NCO.IDE.H.115 Feux opérationnels

Les aéronefs à voilure tournante exploités de nuit sont équipés:

a) d'un système de feux anticollision;

b) de feux de navigation/position;

c) d'un phare d'atterrissage;

d) d'un éclairage alimenté par le circuit électrique de bord assurant un éclairage approprié de l'ensemble des instruments et des équipements indispensables à une exploitation sûre de l'aéronef à voilure tournante;

e) d'un éclairage alimenté par le circuit électrique de bord assurant l'éclairage de tous les compartiments occupés par des passagers;

f) d'une torche électrique destinée au poste de chaque membre d'équipage; et

g) des feux prévus par le règlement international pour prévenir les abordages en mer s'il s'agit d'un aéronef à voilure tournante amphibie.»;

k) le point NCO.IDE.H.120 est modifié comme suit:

i) au point a), le terme «hélicoptères» est remplacé par les termes «aéronefs à voilure tournante»;

ii) au point b), la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«b) Les aéronefs à voilure tournante exploités en VMC de nuit ou lorsque la visibilité est inférieure à 1 500 m ou dans des conditions où l'aéronef à voilure tournante ne peut pas être maintenu sur la trajectoire de vol souhaitée sans référence à un ou plusieurs instruments supplémentaires sont, en plus du point a), équipés:»;

iii) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Les aéronefs à voilure tournante exploités lorsque la visibilité est inférieure à 1 500 m ou dans des conditions où l'aéronef à voilure tournante ne peut pas être maintenu sur la trajectoire de vol souhaitée sans référence à un ou plusieurs instruments supplémentaires sont, en plus des points a) et b), équipés d'un dispositif destiné à éviter les défaillances du système anémométrique visé au point a) 4) en raison de la condensation ou du givre.»;

l) au point NCO.IDE.H.135, le terme «hélicoptères» est remplacé par les termes «aéronefs à voilure tournante»;

m) le point NCO.IDE.H.140 est remplacé par le texte suivant:

«NCO.IDE.H.140 Sièges, ceintures de sécurité, systèmes de retenue et dispositifs de retenue pour enfants

a) Les aéronefs à voilure tournante sont équipés:

1) d'un siège ou d'une couchette pour toute personne à bord âgée d'au moins vingt-quatre mois, ou d'un poste pour chaque membre d'équipage ou spécialiste affecté à une tâche particulière à bord;

2) d'une ceinture de sécurité pour chaque siège passager et de ceintures de retenue pour chaque couchette, et de systèmes de retenue pour chaque poste;

3) d'une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse pour chaque passager âgé d'au moins vingt-quatre mois, sur les aéronefs à voilure tournante pour lesquels un premier CDN individuel a été délivré après le 31 décembre 2012;

4) d'un dispositif de retenue pour enfant pour chaque personne à bord âgée de moins de vingt-quatre mois; et

5) d'une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse intégrant un dispositif de retenue automatique du torse de l'occupant en cas de décélération rapide, sur chaque siège de membre d'équipage de conduite.

b) Une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse dispose d'un point de détachement unique.»;

n) au point NCO.IDE.H.145, point a), le terme «hélicoptères» est remplacé par les termes «aéronefs à voilure tournante»;

o) le point NCO.IDE.H.155 est remplacé par le texte suivant:

«NCO.IDE.H.155 Oxygène de subsistance — aéronefs à voilure tournante non pressurisés

Les aéronefs à voilure tournante 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.»;

p) au point NCO.IDE.H.160, la phrase introductive du point a) est remplacée par le texte suivant:

«a) Les aéronefs à voilure tournante, excepté les hélicoptères ELA2, sont équipés d'au moins un extincteur à main:»;

q) au point NCO.IDE.H.165, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

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

r) le point NCO.IDE.170 est remplacé par le texte suivant:

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

a) Les aéronefs à voilure tournante certifiés pour une configuration maximale opérationnelle en sièges passagers supérieure à six sont équipés:

1) d'un ELT automatique; et

2) d'un ELT de survie [ELT(S)] dans un canot ou gilet de sauvetage lorsque l'aéronef à voilure tournante est exploité à une distance de la terre ferme correspondant à plus de trois minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale.

b) Les aéronefs à voilure tournante certifiés pour une configuration maximale opérationnelle en sièges passagers égale ou inférieure à six sont équipés d'un ELT(S) ou d'un radiophare de repérage personnel (PLB), porté par un membre d'équipage ou un passager, ou d'un ELT automatique.

c) Les ELT de tout type et les PLB sont capables d'émettre simultanément sur les fréquences de 121,5 MHz et 406 MHz.»;

s) le point NCO.IDE.H.175 est remplacé par le texte suivant:

«NCO.IDE.H.175 Vol au-dessus d'un plan d'eau

a) Les aéronefs à voilure tournante sont équipés de gilets de sauvetage pour toutes les personnes à bord, ou de dispositifs individuels de flottaison équivalents pour toutes celles âgées de moins de vingt-quatre mois, 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:

1) survolent une étendue d'eau au-delà de la distance d'autorotation par rapport à la terre ferme, lorsqu'en cas de panne du ou des moteurs critiques, l'aéronef à voilure tournante ne peut pas poursuivre sa route en vol horizontal; ou

2) survolent une étendue d'eau au-dessous de la distance de plané par rapport à la terre ferme, lorsqu'en cas de panne du ou des moteurs critiques, l'aéronef à voilure tournante ne peut pas poursuivre sa route en vol horizontal; ou

3) survolent une étendue d'eau à une distance de la terre ferme correspondant à plus de dix minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale, lorsqu'en cas de panne du ou des moteurs critiques, l'aéronef à voilure tournante peut poursuivre sa route en vol horizontal; ou

4) décollent d'un aérodrome ou d'un site d'exploitation ou atterrissent sur un aérodrome ou un site d'exploitation présentant une trajectoire de décollage ou d'approche au-dessus de l'eau.

b) Chaque gilet de sauvetage ou dispositif individuel de flottaison équivalent est muni d'un dispositif électrique d'éclairage destiné à faciliter la localisation des personnes.

c) Le pilote commandant de bord d'un aéronef à voilure tournante survolant une étendue d'eau à une distance de la terre ferme correspondant à plus de trente minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale ou à 50 NM, la valeur la moins élevée étant retenue, détermine les chances de survie des occupants de l'aéronef à voilure tournante 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.

d) Le pilote commandant de bord détermine les chances de survie des occupants de l'aéronef à voilure tournante en cas d'amerrissage, lorsqu'il décide si les gilets de sauvetage requis en vertu des dispositions du point a) doivent être portés par tous les occupants.»;

t) au point NCO.IDE.H.180, le terme «hélicoptères» est remplacé par les termes «aéronefs à voilure tournante»;

u) le point NCO.IDE.H.185 est remplacé par le texte suivant:

«**NCO.IDE.H.185 Tous les aéronefs à voilure tournante en vol au-dessus de l'eau — amerrissage**

Les aéronefs à voilure tournante survolant une étendue d'eau dans un environnement hostile au-delà d'une distance de 50 NM de la terre ferme sont:

a) soit conçus pour atterrir sur l'eau conformément aux spécifications de certification correspondantes;

b) soit certifiés pour amerrir conformément aux spécifications de certification correspondantes;

c) soit équipés d'équipements de flottabilité de secours.»;

v) le point NCO.IDE.H.190 est remplacé par le texte suivant:

«**NCO.IDE.H.190 Équipements de radiocommunication**

a) Lorsque l'espace aérien traversé l'exige, les aéronefs à voilure tournante sont équipés de moyens de radiocommunication 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 de 121,5 MHz.

c) Lorsque plusieurs équipements de communication sont nécessaires, ils sont indépendants les uns des autres. Autrement dit, la défaillance de l'un d'entre eux n'a aucune incidence sur les autres.

d) Lorsqu'un système de radiocommunication est nécessaire, en plus du système d'interphone de l'équipage de conduite requis en vertu des exigences du point NCO.IDE.H.135, les aéronefs à voilure tournante sont équipés d'un bouton d'alternat radio situé sur les commandes de vol pour chacun des pilotes et/ou des membres d'équipage requis en fonction à son poste.»;

w) au point NCO.IDE.H.200, le terme «hélicoptères» est remplacé par les termes «aéronefs à voilure tournante»;

y) le nouveau point NCO.SPEC.172 suivant est inséré:

«**NCO.SPEC.172 Critères de performances et d'exploitation — autogires**

Lors de l'exploitation d'un autogire à une altitude inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus d'une zone non habitée, dans le cadre d'exploitations d'autogires non équipés pour poursuivre leur route en vol horizontal en cas de panne du moteur critique, le pilote commandant de bord:

a) a mis en place des procédures opérationnelles visant à réduire au minimum les conséquences d'une panne de moteur; et

b) a informé tous les membres d'équipage et les spécialistes affectés à une tâche particulière à bord des procédures à exécuter en cas d'atterrissage forcé.».