



VOLS DE DECOUVERTE

AÉROCLUB D'ESBLY

VOLS DE DECOUVERTE CADRE GÉNÉRAL

Définitions :

Le principe de base du Règlement Européen 965/2012 est que tout vol contre rémunération doit être effectué par une entreprise de transport aérien, détenant un certificat de transporteur aérien, avec toutes les contraintes que cela suppose.

De plus, les licences LAPL ou PPL n'autorisent pas leur titulaire à effectuer des vols contre rémunération (hors vols d'instruction pour les FI/PPL).

Le règlement européen AIR-OPS introduit une dérogation à cette règle, dans son Article 6 et laisse aux autorités nationales le soin d'en fixer le cadre et les limites.

Les dispositions réglementaires des vols de découverte figurent dans l'arrêté du 18 août 2016 modifié par l'arrêté du 24 mars 2021.

Ces dispositions ont fait l'objet par la DSAC/PN des notes 22-072 du 1er février 2022, 22-150 du 1er mars 2022 et enfin de la note 23-110 du 16 février 2023 venant lever des doutes apparus à la lecture des deux premières notes de 2022.

A la suite de la diffusion de la note 22-072 DSAC/PN/FOR du 1er février 2022 traitant de la surveillance des vols de découverte, la note 23-110 du 16 février 2023 et particulièrement le tableau récapitulatif de toutes les dispositions réglementaires (dont la colonne 1 concerne les avions non annexe 1 dans les organismes de formation ATO ou DTO) permet désormais de bien appréhender le cadre d'action.

Les vols de découverte sont des vols circulaires en VFR de jour de moins de 30 min entre le décollage et l'atterrissage, durant lesquels l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 km de son point de départ ; les vols en patrouille sont interdits.

La personne désignée Responsable Sécurité des vols de découverte est M. : Michel JANIN, N° de licence FFA : 2399194

Localisation des vols:

Le site d'exploitation est l'aérodrome de Meaux-Esbly (LFPE).

Les pilotes autorisés pour effectuer les vols de découverte :

- ✘ Sont majeurs et membres de l'aéroclub,
- ✘ Sont titulaires d'une licence PPL(A), LAPL(A), CPL(A) ou ATPL(A), ont une qualification de classe SEP en état de validité et, uniquement pour les pilotes PPL(A) ou LAPL(A), justifient d'au moins 200 heures depuis l'obtention de la licence,
- ✘ Remplissent les conditions d'expérience récente pour le transport de passagers (FCL 060 §b 1), et, en outre le respect du b) 1 du point FCL.060 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 susvisé, les titulaires d'une licence de pilote privé (PPL) avion et les titulaires d'une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL) avion ne peuvent réaliser ces vols que s'ils ont effectué, au cours des 12 mois qui précèdent, 25 heures de vol sur un aéronef de même catégorie, dont 12 heures sur la classe ou le type d'aéronef sur lequel est effectuée l'opération concernée
- ✘ Sont titulaires d'un certificat médical en état de validité,
- ✘ Auto-évaluent leur condition physique et mentale en préalable à la réalisation d'un vol de découverte,
- ✘ Identifient les menaces spécifiques à chacun de leurs vols,

La liste nominative des pilotes autorisés vols de découverte figure en annexe 2 de ce document.

Liste des aéronefs utilisés :

Chaque avion doit être utilisé conformément au et dans les limites fixées au manuel de vol.

Cessna 150 F-GAAV, Cessna 150 F-HAVS, Cessna 150 F-GBJG, Cessna 177B F-GFTE, PA28 F- BVVY, DR 400 F-GJQN

Procédures mises en œuvre :

Briefing secteur et météo ; devis de poids centrage ; devis carburant suivant les règles AIROPS Part NCO en vigueur au jour de réalisation.

Briefing passagers : sécurité environnement parking et cabine, procédures d'urgence, évacuation rapide.

Si plusieurs avions font des vols de découverte en même temps, effectuer au préalable un briefing court de coordination entre les pilotes. Ce briefing traitera, entre autres, du trajet ou du secteur de vol adopté par chacun des pilotes.

¹ Les données personnelles relatives aux nom, prénom et n° de licence FFA du Responsable sécurité interne ci-dessus font l'objet d'un traitement par l'aéroclub pour les besoins réglementaire, assurance et statutaire propres aux vols de découverte.

L'organisation des vols permet de gérer le flux de passagers et de moduler le nombre de vols de découverte associés afin de ne pas exposer les pilotes à une pression temporelle ainsi qu'à une fatigue excessive.

✘ Accueil des passagers :

L'accueil des passagers est effectué par la personne responsable des vols découvertes ou par le pilote.

✘ Procédure d'information des passagers :

Le pilote ou la personne responsable des vols découvertes informe les passagers des consignes de sécurité.

Voir l'Annexe 1.

✘ Accompagnement des passagers vers l'avion :

Les passagers sont accompagnés vers l'avion par le pilote ou par la personne responsable des vols découvertes.

Les « accompagnants » éventuels sont maintenus dans un périmètre de sécurité par un membre de l'aéroclub. Le périmètre de sécurité est matérialisé par une ligne peinte en jaune.

✘ Retour des passagers :

Le retour des passagers vers les locaux de l'aéroclub est effectué par le pilote ou par la personne responsable des vols découvertes.

Gestion des risques :

À chaque vol :

- ✘ Identification et prise en compte du risque (TEM) en fonction des capacités du pilote, de la sécurité et du confort des passagers,
- ✘ Autoévaluation de la forme physique et mentale du pilote pour effectuer ce vol en toute sécurité, par exemple à l'aide de « I'M SAFE »,
- ✘ Report de tout incident survenant au sol et en vol (REX FFA).

Gestion de la sécurité :

Tout événement affectant ou pouvant affecter la sécurité des vols de découverte est à signaler au chef-pilote et au correspondant prévention-sécurité via la procédure REX FFA.

Information des passagers sur l'utilisation des dispositifs de secours à suivre en cas d'urgence :

- ✘ Se fait lors d'un briefing préalable avant le vol,
- ✘ Au moyen d'un dépliant contenant les informations figurant en annexe 1 de ce document

Liste nominative des personnes transportées :

Avant le départ en vol, une liste nominative des personnes transportées est établie sur un support dédié aux vols de découverte en lien avec le registre de traitements des données personnelles du club.

Voir Annexe 4

Politique de sécurité :

L'Aéro Club d'Esblly, dans le cadre de l'activité de « vols de découverte » et dans le cadre de la gestion de la sécurité qu'il met en œuvre, s'applique à garantir le plus haut niveau de sécurité aux personnes prenant part à ces vols.

L'accueil, l'information, l'accompagnement (au sol et en vol) des passagers constituent les bases de la politique de sécurité permettant une bonne gestion des risques dans le cadre de l'activité "Vols de découverte".

M. Michel JANIN est chargé de superviser et d'organiser cette gestion du risque lié à l'activité de vols de découverte.

Fait à Esbly

le 12 juillet 2024

Le Président,

VOLS DE DECOUVERTE GESTION DE LA SECURITE / ÉVALUATION DES RISQUES

*Éléments liés à la sécurité requis pour la réalisation de vols de découverte
(Document renseigné suite à l'évaluation des risques réalisée au sein de l'aéro-club)*

Qualité de la structure :

L' Aéro Club d'Esbly est affilié à la Fédération Française Aéronautique sous le numéro 0807704079.

Le Comité de Direction du Club :

- **Désigne un Responsable sécurité** pour ces vols de découverte. Ce correspondant peut être le correspondant prévention sécurité du Club.
- **Dresse et tient à jour la liste des pilotes** pouvant réaliser ces vols de découverte. Liste en annexe et affichée dans le Club.
- **Dresse et tient à jour la liste des types d'avions** pouvant être utilisés pour ces vols de découverte.
- **Dresse et tient à jour la liste des sites** à partir desquels l'activité est effectuée.
- **Est saisi des éventuels problèmes de sécurité** qui affectent ou sont susceptibles d'affecter cette activité et promulgue les mesures de réduction des risques.

Le Responsable sécurité des vols de découverte :

- **Vérifie** que les pilotes réalisant les vols de découverte sont bien à jour des validités exigées par la réglementation;
- **S'assure** que les mesures de sécurité propres au Club sont portées à la connaissance des pilotes autorisés ;
- **Rend compte** au comité de direction de tout événement affectant ou pouvant affecter la sécurité de cette activité.

Les pilotes autorisés à effectuer les vols de découverte au sein du Club :

- **S'assurent** de disposer de tous les titres nécessaires en état de validité et de disposer de l'expérience totale et récente requise,
- **S'engagent** à respecter les règlements applicables et les procédures du Club pour ce type d'activité ;
- **Informent** les passagers sur l'utilisation des dispositifs de secours et sur les procédures à suivre en cas d'urgence ;
- **Signalent** les événements affectant ou pouvant affecter la sécurité par tout moyen habituel du Club (REX, rapport au responsable sécurité ...);
- **Effectuent** une évaluation annuelle de compétences avec le RP ou un FI désigné par lui.

Le déroulement d'un vol de découverte :

- Le vol a lieu de **jour**, sous régime VFR uniquement ;
- Le point d'arrivée est **identique** au point de départ ;
- La durée maximale entre le décollage et l'atterrissage est de **30 minutes** ;
- L'éloignement maximum du lieu de départ est de **40 km**.
- Les vols de découverte en patrouille sont interdits

Note : Les vols de découverte de la voltige relèvent d'une réglementation distincte.

Les passagers s'engagent à respecter toutes les consignes qui leur sont adressées avant le vol, pendant le vol et après le vol. Les prérogatives du commandant de bord lui permettent d'annuler un vol à tout moment.

Dans le cas de la réalisation d'un VDD en faveur d'une personne mineure, une autorisation parentale signée par les 2 parents ou par la personne exerçant cette autorité doit être fournie et sera vérifiée par le pilote effectuant le vol.

Pour le Comité Directeur,
Le Président,

Consignes de Sécurité

Au niveau confort, habitabilité, température intérieure, votre avion est comparable à une voiture automobile. Prévoir des lunettes de soleil.

Comme en voiture, vous devez boucler votre ceinture de sécurité et la conserver attachée et serrée durant tout le vol. Pour de meilleurs échanges avec le pilote et les autres passagers vous disposez d'un ensemble « Écouteurs / Micro ». Toutefois nous vous demandons d'éviter de parler durant les échanges radios effectués par/en direction de votre pilote.

Rappel réglementaire

Nous vous informons de l'existence d'une police d'assurance souscrite par l'aéroclub agréé exploitant et comportant une clause de plafonnement de la responsabilité civile du transporteur aérien (compagnie d'assurance ..., N° de police) conformément aux dispositions de la Convention de Varsovie datée du 12 octobre 1929.

Sur le parking avion

Ne circuler à pied sur le parking avion qu'accompagné par le pilote et en respectant ses consignes. Les hélices, même arrêtées, sont dangereuses et le souffle à l'arrière des avions chasse poussières et cailloux.

Installation à bord

En fonction des contraintes de masse et de centrage, le pilote assignera une place à chaque passager. L'installation à bord se fait passager par passager selon les instructions du pilote. On ne pose le pied qu'aux endroits prévus pour cet usage (bandes noires sur les ailes). On ne s'accroche qu'aux poignées prévues. Vous pourrez poser vos affaires dans le compartiment à bagages de l'avion, situé derrière les sièges arrière. Les téléphones portables seront éteints (mode avion) afin de ne pas gêner les échanges radio.

En vol

Vous pourrez admirer et photographier sans restriction. Le passager avant, assis en place copilote, veillera à ne toucher à rien et à ne pas gêner le débattement des commandes ou limiter leur débattement.

Attention à ne rien poser sur le plancher ce qui pourrait bloquer ou entraver les commandes de vol de l'avion. N'hésitez pas à dire à votre pilote si vous voyez un aéronef ou un oiseau qui évolue à proximité du vôtre...

Si vous ne vous sentez pas bien en vol (Nausées...)

Il n'y a pas de honte à avoir, cela peut arriver (Même aux meilleurs). N'hésitez pas à en informer le pilote dès l'apparition de ces symptômes afin de revenir se poser. Demandez au pilote d'ouvrir les aérations, munissez-vous d'une poche spécifique et inspirez par le nez et expirez par la bouche.

En cas d'incident en vol

Suivre strictement les consignes données par le pilote. Il assurera un retour au sol et un débarquement en sécurité.

ANNEXE 2 / LISTE NOMINATIVE DES PILOTES AUTORISÉS VOLS DE DECOUVERTE ²

Liste établie le 1^{er} Septembre 2025

Les instructeurs de l'aéroclub :

ADOUT Robert n° licence FFA 7062680
BIANCO Philippe n° licence FFA 6091383
CHATELARD Christophe n° licence FFA 2652048
CHATELARD Franck n° licence FFA 2936524
CHATELARD Sully n° licence 7243447
DROUILLAT Arthur n° licence FFA 3006442
DUPONT Pascal n° licence FFA 1094457
GAUSACHS Lluis n° licence FFA 0277616
JUSSAUME Sylvain n° licence FFA 0159590
RAVET Jean-Pierre n° licence FFA 02573558
WIESENFELD Nathan n° licence FFA 7035678

Les Pilotes :

PACCINO Léonard n° licence FFA 3264611
CHAMBONNET Claude n° licence FFA 0440284
JANIN Michel n° licence FFA 2392194
JUSSAUME Laurent n° licence 7045040
TURBE Patrick n° licence 2514065

² Les données personnelles relatives aux nom, prénom et n° de licence FFA des pilotes autorisés ci-dessus font l'objet d'un traitement par l'aéroclub pour les besoins *réglementaire, assurance et statutaire* propres aux vols de découverte

ANNEXE 3 / GESTION DES RISQUES LIES AUX VOLS DECOUVERTES

Tableau de gravité des risques :

Niveau	Descripteur	Description de la gravité	
		Sécurité de l'aéronef	Blessures
A	Catastrophique	Équipement détruit	Plusieurs morts
B	Dangereux	- Importante réduction des marges de sécurité, détresse physique ou charge de travail telle qu'il n'est pas sûr que les opérateurs puissent accomplir leurs tâches exactement ou complètement	Blessure grave
C	Majeure	- Dommage majeur d'un équipement - Importante réduction des marges de sécurité, réduction de la capacité des opérateurs de faire face à des conditions de travail défavorables, du fait d'une augmentation de la charge de travail ou comme résultat de conditions compromettant leur efficacité	Blessures à des personnes
D	Mineure	- Incident grave - Nuisance - Limites de fonctionnement - Application de procédures d'urgence - Incident mineur	Blessure mineure
E	Négligeable	Peu de conséquences	Pas de blessure

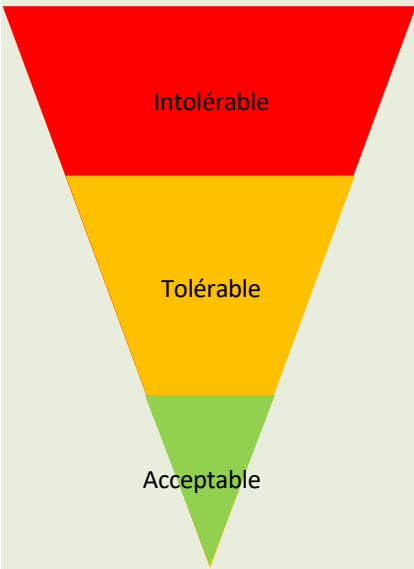
Tableau de probabilité d'un risque :

Probabilité	Signification	Valeur
Fréquent	Susceptible de se produire de nombreuses fois (s'est produit fréquemment)	5
Occasionnel	Susceptible de se produire parfois (ne s'est pas produit fréquemment)	4
Eloigné	Peu susceptible de se produire, mais possible (s'est produit rarement)	3
Improbable	Très peu susceptible de se produire (on n'a pas connaissance que cela se soit produit)	2
Extrêmement improbable	Il est presque inconcevable que l'événement se produise	1

Matrice d'évaluation d'un risque de sécurité :

Probabilité du risque	Gravité du risque				
	Catastrophique A	Dangereux B	Majeur C	Mineur D	Négligeable E
Fréquent 5	5A	5B	5C	5D	5E
Occasionnel 4	4A	4B	4C	4D	4E
Eloigné 3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extrêmement improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

Matrice de tolérabilité :

Description de la tolérabilité	Indice de risque évalué	Critères suggérés
 <p>Intolérable</p>	5A, 5B, 5C, 4A,4B,3A	Inacceptable dans les circonstances existantes
Tolérable	5D,5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Acceptable sur la base d'une atténuation de risque. Peut exiger une décision de la direction.
Acceptable	3E,2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Acceptable

Risques :

Risque	Evaluation	Mesures d'atténuation	Evaluation après atténuation du risque
Pression Commerciale	5A	Formation du pilote avant l'autorisation de président à faire des vols decouvertes. Avant tout un vol de loisir au sein d'une association à but non lucratif, il ne doit y avoir aucune pression commerciale.	2E
Risque	Evaluation	Mesures d'atténuation	Evaluation après atténuation du risque
Gestion du public au sol	4B	Tout individu non membre de l'association doit être accompagné sur le parking avion par un membre qui sera responsable de leur sécurité. Il existe aussi des marquages au sol (bande jaune) pour contenir le public.	1D
Risque	Evaluation	Mesures d'atténuation	Evaluation après atténuation du risque
Performance avion	4B	Formation pilote, devis de masse et centrage, devis de performance,... Adapter le choix de la machine à utiliser en fonction de la charge marchande à emporter.	2E
Risque	Evaluation	Mesures d'atténuation	Evaluation après atténuation du risque
Evacuation Aeronef	3C	Briefing avant vol	1E
Risque	Evaluation	Mesures d'atténuation	Evaluation après atténuation du risque
Gestion du Stress passager	3D	- Avant vol : Annuler ou reporter le vol - En vol : Discuter calmement avec le passager et retour à la base. Nos circuits vol découverte permettent	2D



Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le

16 FEV. 2023

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction personnels navigants
Pôle formation, écoles et simulateurs

La cheffe de pôle formation, écoles et simulateurs

à

L'ensemble des organismes de formation ATO et DTO
Par communication Météor 24600

23-110

Nos réf. :

Affaire suivie par : Christelle ZIMMERMANN
Christelle.zimmermann@aviation-civile.gouv.fr
Tél. : 01 58 09 43 83

OBJET : Points d'attention vols découverte
P.J. : Tableau récapitulatif

En premier lieu, un tableau récapitulatif des principales obligations réglementaires s'appliquant aux vols de découverte vous a été communiqué le 1^{er} mars 2022.

Ce tableau a été modifié pour préciser que les vols découverte ne peuvent être effectués que dans les limites du territoire national. Il n'est pas possible de franchir les frontières françaises pour ce type de vol, ni d'effectuer ce type de vol à partir d'un site d'exploitation qui se situerait hors du territoire national.

De plus, des incompréhensions sont apparues dans la lecture du tableau. Nous vous précisons que la réglementation applicable aux vols découverte et par conséquent les conditions réglementaires diffèrent selon le type d'aéronef piloté. Lorsque des aéronefs ne répondant pas aux critères de l'annexe 1 de la Basic Regulation, (appelés « non annexe 1 ») sont exploités, la Part NCO et l'arrêté du 18 août 2016 modifié s'appliquent tandis que lorsque ce sont des aéronefs annexe 1 qui sont exploités, c'est le décret 510-7 du Code de l'Aviation Civile qui s'applique. Le colonne 1 du tableau indique tous les critères réglementaires applicables aux aéronefs non annexe 1 tandis que la colonne 2 du tableau indique ceux applicables aux aéronefs annexe 1

Vous trouverez joint à cette note le tableau récapitulatif modifié. Nous attirons votre attention sur le fait que ce tableau liste les principales exigences réglementaires mais n'a pas vocation à être exhaustif.

Vous trouverez de plus amples renseignements pour ce qui concerne les vols découverte effectués à partir d'aéronefs non annexe 1 dans le guide NCO disponible par le chemin suivant sur le site internet de la DGAC : opérations aériennes/ Guides pour les exploitants d'aéronefs/ Exploitations autres/ Guide pour les exploitations d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes à des fins non commerciales et par ce [lien](#).

Ensuite, la note référencée 22-072 DSAC/PN/FOR datée du 1^{er} février 2022 traitant de la surveillance des vols de découverte vous a été transmise par communication Météor 15240.

Le bilan effectué après cette année de surveillance nous conduit à vous rappeler les éléments suivants :

- Un document cadrant la réalisant des vols de découverte et comportant les éléments énumérés ci-dessous doit être élaboré et mis à jour :
 - Les aéronefs utilisés ;
 - Les sites dans lesquels l'activité est effectuée ;
 - Les procédures mises en œuvre ;
 - L'information des passagers sur l'utilisation des dispositifs de secours et les procédures à suivre en cas d'urgence ;
 - Les conditions permettant d'autoriser les pilotes à effectuer ces opérations ;
 - Une politique de sécurité portant sur la gestion des risques.

Les vols acrobatiques sont des vols pouvant être effectués par des aéronefs non annexe 1, cependant ceux-ci ne rentrent pas dans le cadre réglementaire des vols de découverte et donc de l'arrêté du 18 août 2016. Les vols acrobatiques répondent aux exigences réglementaires du c) paragraphe 4bis de l'article 8 AIROPS et NCO.SPEC.ABF ou Part SPO.

Le chef du pôle
formation, écoles et simulateurs


Karine GAY

VOLS DE DECOUVERTE EN AVION ET HELICOPTERE*

	Colonne 1		Colonne 2	
	Avions et hélicoptères non annexe 1 non complexes, immatriculés dans un Etat membre ou dans un Etat tiers et appartenant à l'exploitant ou loués coque nue. N.B. : les vols de découverte sur avion ou hélicoptères sous LP ne sont possibles que si les conditions/limites associées au LP permettent ces vols.		Avions et hélicoptères non ULM exploités par l'aéroclub dans le cadre de ses activités habituelles et répondant aux définitions de l'annexe 1 à l'exception : - Des CNRAC, CDNR, CNRA et CNSK, pour lesquels ces vols sont interdits. Des avions et hélicoptères sous LP, pour lesquels ces vols doivent être explicitement autorisés sur le LP.	
Definition	« Vol de découverte », toute opération effectuée contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, consistant en un voyage aérien de courte durée visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres et proposé par un organisme de formation visé à l'article 10 bis du règlement (UE) no 1178/2011 de la Commission (1) ou un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir.		Un vol local à titre onéreux au profit de personnes étrangères à l'association de moins de trente minutes entre le décollage et l'atterrissage, n'impliquant pas de transport entre deux aéroports et durant lequel l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 kilomètres de son point de départ.	
References réglementaires	- §2 de l'article 3 AIRCREW - c) § 4bis de l'article 6 AIROPS - NCO.GEN.103 - Arrêté du 18 août 2016 modifié par l'arrêté du 24 mars 2021		- Décret 510-7 Code de l'Aviation Civile	
References documentaires	Guide NCO		Nil	
Applicabilité	- Organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir agréé à cet effet. - Tout organisme de formation DTO ou ATO.		- Aéroclub agréé dans des conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.	
Sites	- DTO et ATO : Sites d'exploitation sur lesquels l'organisme dispense des formations et dispose de moyens humains et matériels en vue de dispenser une formation. - Organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir agréé à cet effet : sites sur lesquels les aéronefs exploités sont basés (aérodrome d'attache indiqué sur le certificat d'immatriculation de l'aéronef).		Nil	
Pilote-Licence	ATPL et CPL	LAPL et PPL	Licence de pilote professionnel (ATPL et CPL)	Licence de pilote privé (PPL et LAPL par extension pour l'application du D. 510-7)
Pilote-Certificat Medical	En état de validité et conforme à la Part MED		En état de validité et conforme à la Part MED	Certificat en état de validité, conforme à la Part MED et datant de moins d'un an
Pilote-expérience	Nil	200 heures depuis l'obtention de la licence	Nil	200 heures depuis l'obtention de la licence
Pilote- expérience récente	Expérience conforme Aircrew (FCL.060 b) 1))	- Expérience conforme Aircrew (FCL.060 b) 1)) - 25 heures dans les 12 derniers mois sur la classe ou le type de l'aéronef sur lequel l'opération est réalisée.	Expérience conforme Aircrew (FCL.060 b) 1))	- Expérience conforme Aircrew (FCL.060 b) 1)) - 30 heures dans les 12 derniers mois au titre de la licence de pilote d'aéronef sur lequel l'opération est réalisée.
Pilote-conditions autres	- Majeur - Employé ou membre		- Majeur - Membre bénévole	
Capacité d'emport	Nombre d'occupants, équipage compris, maximum : - 3 pour les hélicoptères - 5 pour les avions		Nombre d'occupants, équipage compris, maximum : - 3 pour les hélicoptères - 5 pour les avions	
Type de vol	Vol circulaire dans les limites du territoire français : - Moins de 30 minutes entre le décollage et l'atterrissage. - Moins de 40 km du point de départ. N.B. 1 : Les vols acrobatiques ne sont pas compris dans les vols de découverte définis selon le NCO.GEN.103 et l'arrêté du 18 août 2016. N.B. 2 : Les vols en formation (type patrouille) sont interdits dans ce cadre.		Vol circulaire dans les limites du territoire français : - Moins de 30 minutes entre le décollage et l'atterrissage. - Moins de 40 km du point de départ. N.B. : Les vols en formation (type patrouille) et acrobatiques sont interdits dans ce cadre.	
Surveillance des conditions techniques	Effectuée par les inspecteurs de surveillance DTO et ATO lors des actes de surveillance (voir note 22-072 DSAC/PNFOR)		Nil	
Conditions complémentaires	Des conditions complémentaires s'appliquent, en particulier des critères de limitation de la publicité et de caractérisation de l'activité marginale de vols de découverte et une documentation sur l'activité et l'évaluation des risques en matière de sécurité, qu'il convient de respecter.		Des conditions complémentaires s'appliquent, en particulier des critères de limitation de la publicité et de caractérisation de l'activité marginale, qu'il convient de respecter.	

* Les vols de découverte sont aussi possibles dans d'autres catégories d'aéronefs mais ne sont pas couverts par le présent tableau.