

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE DU CONGO

paraissant le jeudi de chaque semaine à Brazzaville

DESTINATIONS	ABONNEMENTS			NUMERO
	1 AN	6 MOIS	3 MOIS	
REPUBLIQUE DU CONGO	24.000	12.000	6.000	500 F CFA
	Voie aérienne exclusivement			
ETRANGER	38.400	19.200	9.600	800 F CFA

- Annonces judiciaires et légales et avis divers : 460 frs la ligne (il ne sera pas compté moins de 5.000 frs par annonce ou avis).
Les annonces devront parvenir au plus tard le jeudi précédant la date de parution du "JO".
□ Propriété foncière et minière : 8.400 frs le texte. □ Déclaration d'association : 15.000 frs le texte.

DIRECTION : TEL./FAX : (+242) 281.52.42 - BOÎTE POSTALE 2.087 BRAZZAVILLE - Email : journal.officiel@sgg.cg
Règlement : espèces, mandat postal, chèque visé et payable en République du Congo, libellé à l'ordre du **Journal officiel**
et adressé à la direction du Journal officiel et de la documentation.

SOMMAIRE

Volume IV

- Arrêté n° 4359 du 31 mars 2014** relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils..... 243
- Arrêté n° 4360 du 31 mars 2014** relatif aux organismes de maintenance aéronautique 355

Arrêté n° 4359 du 31 mars 2014 relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils

Le ministre d'Etat, ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Vu la Constitution
Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre
Vu le Traité révisé instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale;
Vu le règlement n° 07-12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC ;
Vu le décret n° 78-288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;
Vu le décret n° 2009-392 du 13 octobre 2009, relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;
Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu l'arrêté n° 6051/MTAC-CAB du 25 septembre 2008 portant approbation des règlements aéronautiques du Congo.

Arrête :

Article premier : Le présent arrêté détermine les conditions d'exploitation technique des aéronefs civils.

Article 2 : Les conditions d'exploitation technique des aéronefs civils sont fixées aux annexes jointes au présent arrêté.

Article 3 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Article 4 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 31 mars 2014

Rodolphe ADADA

ANNEXE

**L'EXPLOITATION TECHNIQUE
DES AERONEFS CIVILS**

PARTIE 1

TABLE DES MATIÈRES

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 Généralités

- 1.1.1 Domaine d'application
- 1.1.2 Gestion de la sécurité
- 1.1.3 Usage de substances psychoactives
- 1.1.4 Définitions
- 1.1.5 Abréviations

2 EXIGENCES GÉNÉRALES D'EXPLOITATION

2.1 Exigences en matière d'avion

- 2.1.1 Navigabilité des avions civils
- 2.1.2 Restrictions opérationnelles pour permis de vol
- 2.1.3 Instruments et équipements des avions
- 2.1.4 Instruments et équipements en panne
- 2.1.5 Exigences en matière de manuel de vol, de marquage et d'étiquetage des avions civils
- 2.1.6 Responsabilités de l'exploitant en matière de maintenance
- 2.1.7 Documents de bord de l'avion

**3 EXIGENCES EN MATIÈRE DE
MAINTENANCE D'AVION**

- 3.1.1 Domaine d'application
- 3.1.2 Généralités
- 3.1.3 Maintenance requise
- 3.1.4 Inspections
- 3.1.5 Modification au programme d'entretien d'avion
- 3.1.6 Inspections — Avion
- 3.1.7 Teneur, formulaires et gestion des dossiers de maintenance et des enregistrements
- 3.1.8 États de maintenance
- 3.1.9 Conservation des enregistrements de maintenance
- 3.1.10 Transfert des relevés de maintenance
- 3.1.11 Responsabilités de l'exploitant en matière de maintenance
- 3.1.12 Renseignements sur le maintien de la navigabilité
- 3.1.13 Modifications et réparations

4 ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

- 4.1.1 Composition de l'équipage de conduite
- 4.1.2 Qualifications des équipages
- 4.1.3 Autorisation en lieu et place d'une qualification de type
- 4.1.4 Licences requises
- 4.1.5 Personnel Navigant — Limitations sur l'utilisation des services pour le transport aérien commercial

- 4.1.6 Qualification requise pour l'exploitation en IFR
- 4.1.7 Autorisation spéciale requise pour l'exploitation avec approche de catégories II et III
- 4.1.8 Carnet de vol pilote
- 4.1.9 Expérience récente du pilote commandant de bord et du copilote — Décollage et atterrissage
- 4.1.10 Expérience récente du pilote de relevé en croisière
- 4.1.11 Pilote commandant de bord — Qualification de région de route et de d'aérodrome
- 4.1.12 Contrôle de la compétence des pilotes
- 4.1.13 Vols monopilotes en régime de vol aux instruments (IFR) ou de nuit
- 4.1.14 Privilèges et limitations du pilote
- 4.1.15 Consignes aux membres d'équipage de conduite pour les cas d'urgence

5 TÂCHES ET RESPONSABILITÉS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

- 5.1.1 Autorité et responsabilités du Pilote Commandant de Bord
- 5.1.2 Respect des lois, règlements et procédures
- 5.1.3 Négligence ou imprudence dans la conduite des avions
- 5.1.4 Aptitude physique des membres d'équipage de conduite
- 5.1.5 Usage de stupéfiants, drogues ou de boissons alcoolisées
- 5.1.6 Utilisation des ceintures et harnais de sécurité par les membres d'équipage
- 5.1.7 Membres d'équipage de conduite à leur poste
- 5.1.8 Équipements requis pour les membres d'équipage
- 5.1.9 Respect des listes de vérification (check list)
- 5.1.10 Informations sur les données de recherche et sauvetage
- 5.1.11 Présentation des documents du vol et de l'avion
- 5.1.12 Verrouillage de la porte d'accès au poste de pilotage en transport aérien commercial
- 5.1.13 Conditions d'accès au poste de pilotage en transport aérien commercial
- 5.1.14 Admission d'inspecteurs au poste de pilotage
- 5.1.15 Tâches durant les phases critiques de vol
- 5.1.16 Maniement des commandes
- 5.1.17 Simulation en vol de situations anormales ou d'urgence
- 5.1.18 Mise à jour du carnet de route
- 5.1.19 Compte rendu d'anomalies mécaniques
- 5.1.20 Compte rendu sur les irrégularités des installations et services d'exploitation
- 5.1.21 Compte rendu de situations dangereuses
- 5.1.22 Compte rendu d'incidents
- 5.1.23 Compte rendu d'accidents
- 5.1.24 Fonctionnement des enregistreurs de conversation au poste de pilotage et des enregistreurs de paramètres de vol
- 5.1.25 État de l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord
- 5.1.26 Enregistrement provenant des enregistreurs de bord
- 5.1.27 Oxygène équipage — Réserve minimale et utilisation

- 5.1.28 Appareils électroniques portables
- 5.1.29 Consignes aux membres d'équipage de conduite pour les cas d'urgence
- 5.1.30 Fonctions attribuées en cas d'urgence à l'équipage de cabine
- 5.1.31 Présence des membres de l'équipage de cabine aux postes d'évacuation d'urgence
- 5.1.32 Protection des membres de l'équipage de cabine pendant le vol

6 CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

6.1 Généralités

- 6.1.1 Conduite des inspections
- 6.1.2 Maintien de la validité du CTA
- 6.1.3 Suspension, retrait et rétablissement du CTA
- 6.1.4 Contrôle de l'exploitation
- 6.1.5 Langue commune
- 6.1.6 Base d'exploitation
- 6.1.7 Conservation et maintien des dossiers du personnel
- 6.1.8 Dossiers aéronefs
- 6.1.9 Programmes d'exploitation
- 6.1.10 Exigences générales d'exploitation
- 6.1.11 Désignation du pilote commandant de bord
- 6.1.12 Équipage de cabine
- 6.1.13 Cartes de consignes passagers
- 6.1.14 Programmes de formation
- 6.1.15 Listes de vérification (check lists)
- 6.1.16 Liste minimale d'équipements (LME)
- 6.1.17 Liste d'écarts de configuration (LEC)
- 6.1.18 Données de performance
- 6.1.19 Données aéronautiques
- 6.1.20 Guide routier
- 6.1.21 Système de suivi des vols charter
- 6.1.22 Routes et zones d'exploitation
- 6.1.23 Approbation EDTO

6.2 Planning et préparation des vols

- 6.2.1 Navigabilité des avions et précautions de sécurité
- 6.2.2 Installations et services d'exploitation
- 6.2.3 Consignes d'exploitation — Généralités
- 6.2.4 Altitudes minimales de vol
- 6.2.5 Minima opérationnels d'aérodrome
- 6.2.6 Hauteur de franchissement du seuil pour les approches de précision 3D
- 6.2.7 Relevés du carburant et de lubrifiant
- 6.2.8 Équipage
- 6.2.9 Passagers
- 6.2.10 Préparations des vols
- 6.2.11 Planification opérationnelle des vols
- 6.2.12 Aérodromes de dégagement
- 6.2.13 Conditions météorologiques
- 6.2.14 Carburant requis
- 6.2.15 Gestion du carburant en vol
- 6.2.16 Avitaillement en carburant avec passagers à bord
- 6.2.17 Réserve d'oxygène
- 6.2.18 Conditions météorologiques de l'aérodrome de destination pour vol IFR
- 6.2.19 Exigences d'un aérodrome de dégagement pour vol IFR

- 6.2.20 Critères de sélection de l'aérodrome de dégagement pour vol IFR
- 6.2.21 Aérodrome de dégagement au décollage
- 6.2.22 Aérodromes de dégagement en route — Exploitation EDTO
- 6.2.23 Gestion et conservation des documents du plan de vol — Transport aérien commercial
- 6.2.24 Chargement des avions, masse et centrage
- 6.2.25 Poids maximal autorisé pour manifeste de chargement
- 6.2.26 Approbation pour remise en service
- 6.2.27 Plan de vol opérationnel

6.3 Procédures en vol

- 6.3.1 Minimums opérationnels d'aérodrome
- 6.3.2 Observations météorologiques
- 6.3.3 Emploi de l'oxygène
- 6.3.4 Protection de l'équipage de cabine et des passagers à bord des avions pressurisés en cas de chute de pression
- 6.3.5 Instructions d'exploitation communiquées en vol
- 6.3.6 Procédures de vol aux instruments
- 6.3.7 Procédures d'exploitation des avions à moindre bruit
- 6.3.8 Procédures d'utilisation des avions concernant les vitesses verticales de montée et de descente
- 6.3.9 Spécifications supplémentaires relatives aux vols d'avions à deux turbomachines sur des routes situées à plus de 60 minutes d'aérodromes de dégagement en route, y compris les vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)
- 6.3.10 Spécifications supplémentaires relatives à l'exploitation monopilote en régime de vol aux instruments (IFR) ou de nuit

7 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

- 7.1.1 Domaine d'application
- 7.1.2 Généralités
- 7.1.3 Limites d'emploi
- 7.1.4 Données sur les obstacles
- 7.1.5 Spécifications supplémentaires relatives aux vols d'avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC)

8 TRAITEMENT DES PASSAGERS

- 8.1.1 Comportement inacceptable
- 8.1.2 Avitaillement en carburant avec passagers à bord
- 8.1.3 Sièges, ceintures de sécurité et harnais des passagers
- 8.1.4 Consignes aux passagers
- 8.1.5 Consignes en cas d'urgence en vol
- 8.1.6 Oxygène des passagers — Quantité minimale et utilisation
- 8.1.7 Alcools ou drogues
- 8.1.8 Respect des consignes par les passagers
- 8.1.9 Cas de refus de transport
- 8.1.10 Dérogation sur les exigences de transport de passagers

- 8.1.11 Membres du personnel navigant commercial à leur poste
- 8.1.12 Moyens d'évacuation
- 8.1.13 Armement des issues de secours à déploiement automatique
- 8.1.14 Accès aux issues de secours et aux équipements de sécurité
- 8.1.15 Stationnement avec passagers à bord
- 8.1.16 Traitement des personnes à mobilité réduite
- 8.1.17 Occupation des sièges au niveau des issues de secours
- 8.1.18 Interdiction de port d'armes
- 8.1.19 Utilisation de l'oxygène thérapeutique par les passagers
- 8.1.20 Bagages à main
- 8.1.21 Transport de marchandises dans la cabine passagers
- 8.1.22 Panneaux lumineux de consignes passagers
- 8.1.23 Consignes de sécurité exigées pour passagers
- 8.1.24 Consignes aux passagers — Vols long courrier au-dessus de l'eau
- 8.1.25 Ceinture de sécurité passager
- 8.1.26 Dossiers des sièges passagers
- 8.1.27 Conservation des aliments, boissons, et services pour les passagers
- 8.1.28 Arrimage des objets lourds dans la cabine passagers

9 QUALIFICATION DES INSTRUCTEURS, DU PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE ET DE L'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

- 9.1.1 Exigences en matière de licence de pilote commandant de bord — Avions équipés de turboréacteurs, turbopropulseurs ou gros porteurs
- 9.1.2 Exigences en matière de licence de pilote commandant de bord — Avions équipés de moteur à pistons et aéronefs légers
- 9.1.3 Expérience aéronautique de pilote commandant de bord — Avions légers
- 9.1.4 Exigences de la licence du copilote
- 9.1.5 Exigences en matière de la licence du mécanicien navigant
- 9.1.6 Fonctions de mécanicien navigant exercées par un pilote qualifié
- 9.1.7 Personnel qualifié pour l'approbation pour remise en service (APRS)
- 9.1.8 Familiarisation aux procédures compagnie
- 9.1.9 Formation initiale aux marchandises dangereuses
- 9.1.10 Formation initiale à la sûreté
- 9.1.11 Formation initiale aux facteurs humains
- 9.1.12 Formation au maniement des équipements de sécurité
- 9.1.13 Formation initiale sur les opérations au sol
- 9.1.14 Formation initiale en vol
- 9.1.15 Formation initiale sur les opérations spéciales
- 9.1.16 Formation sur les différences
- 9.1.17 Utilisation des simulateurs
- 9.1.18 Introduction de nouveaux équipements ou de nouvelles procédures
- 9.1.19 Contrôle de compétence sur l'avion et les instruments
- 9.1.20 Expérience récente — Pilote
- 9.1.21 Équipage de conduite non expérimenté

- 9.1.22 Contrôle de compétence de l'ingénieur navigant (IN)
- 9.1.23 Contrôle de compétence de membre d'équipage de cabine
- 9.1.24 Contrôle de compétence des agents techniques d'exploitation
- 9.1.25 Contrôle en ligne des pilotes
- 9.1.26 Contrôle en ligne — Ingénieur navigant (IN)
- 9.1.27 Contrôle en ligne — Membre d'équipage de cabine
- 9.1.28 Contrôle en escale — Agent technique d'exploitation (ATE)
- 9.1.29 Contrôle en ligne — Qualification pilote
- 9.1.30 Expérience minimale du pilote commandant de bord
- 9.1.31 Aéroports spéciaux — Qualification pilote commandant de bord
- 9.1.32 Entraînements périodiques — Membre d'équipage de conduite
- 9.1.33 Entraînements périodiques — Membre d'équipage de cabine
- 9.1.34 Entraînements périodiques — Agent technique d'exploitation
- 9.1.35 Qualifications d'examineur en vol
- 9.1.36 Nomination d'examineur en vol
- 9.1.37 Examineurs en vol — Limitations
- 9.1.38 Expérience sur simulateur
- 9.1.39 Qualification en ligne — Examineur et instructeur
- 9.1.40 Arrêt de contrôle, de capacité et de compétence en ligne
- 9.1.41 Enregistrement des qualifications des membres d'équipage
- 9.1.42 Suivi de la formation et des activités de contrôle
- 9.1.43 Période de validité des contrôles et formations
- 9.1.44 Dérogations par rapport aux exigences

10 TEMPS DE VOL, PÉRIODES DE DE VOL, PERIODES DE SERVICE ET PERIODES DE REPOS POUR LA GESTION DE LA FATIGUE

- 10.1.1 Domaine d'application
- 10.1.2 Respect des exigences de la programmation
- 10.1.3 Temps de vol, périodes de service de vol, périodes de service et périodes de repos pour la gestion de la fatigue
- 10.1.4 Amplitude du temps de service
- 10.1.5 Temps de vol maximum
- 10.1.6 Plans de vols spéciaux

11 APPROBATION DE VOL

- 11.1.1 Domaine d'application
- 11.1.2 Qualifications requises pour la fonction du contrôle opérationnel
- 11.1.3 Fonctions associées au contrôle opérationnel
- 11.1.4 Responsabilités du contrôle opérationnel
- 11.1.5 Contenus des documents d'approbation de vol/de plan de vol opérationnel
- 11.1.6 Approbation de vol — Exigences en matière d'avion
- 11.1.7 Approbation de vol — Installations et NOTAM
- 11.1.8 Autorisation de vol — Données et prévisions météorologiques

- 11.1.9 Autorisation de vol en conditions givrantes
- 11.1.10 Autorisation de vols IFR ou VFR
- 11.1.11 Autorisation de vol — Avitaillement minimum carburant
- 11.1.12 Approbation de vol — Chargements et performances avion
- 11.1.13 Approbation de vol — Modification ou nouvelle approbation en route
- 11.1.14 Approbation de vol avec un équipement radar embarqué

12 SÛRETÉ

- 12.1.1 Vols commerciaux intérieurs
- 12.1.2 Sûreté du poste de pilotage
- 12.1.3 Liste type des opérations de fouille de l'avion
- 12.1.4 Programmes de formation
- 12.1.5 Rapport sur les actes d'intervention illicite
- 12.1.6 Questions diverses

13 MARCHANDISES DANGEREUSES

- 13.1.1 Responsabilités de l'ANAC
- 13.1.2 Exploitants n'ayant pas reçu d'approbation opérationnelle pour transporter des marchandises dangereuses comme fret
- 13.1.3 Exploitants transportant des marchandises dangereuses comme fret
- 13.1.4 Communication de renseignements
- 13.1.5 Vols intérieurs de transport commercial

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent règlement définit les exigences relatives à :
 - (1) l'exploitation des avions par un exploitant détenteur d'un Certificat de transporteur aérien (CTA) délivré par l'ANAC avec un ou des avions immatriculés en République du Congo;
 - (2) l'exploitation des avions en République du Congo par un exploitant détenteur d'un CTA délivré par l'ANAC avec un ou des avions immatriculés dans un État étranger ;
 - (3) l'exploitation en République du Congo par un exploitant ou un détenteur d'un CTA d'un État étranger.
- (b) Pour une exploitation hors de la République du Congo, tous les pilotes et exploitants détenteurs d'un CTA délivré par l'ANAC doivent respecter les exigences de la présente réglementation à moins que cela n'entraîne une violation des lois de l'État dans lequel ils opèrent tel que spécifié à la section 8.5.1.2 du présent règlement.

1.1.2 GESTION DE LA SÉCURITÉ

L'Annexe à l'Arrêté n° 4365/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la gestion de la sécurité aérienne contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les exploitants de transport aérien.

- (a) Les exploitants d'avions en République du Congo dont la masse au décollage certifiée excède 20000 kg doivent établir et maintenir un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.
- (b) Les exploitants d'avions en République du Congo dont la masse maximale au décollage certifiée excède 27000 kg doivent établir et maintenir un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

Un exploitant peut confier par contrat à un tiers le fonctionnement d'un programme d'analyse des données de vol tout en conservant la responsabilité générale de la tenue d'un tel programme.

- (c) Les programmes d'analyse des données de vol ne sont pas punitifs et contiennent des garanties adéquates pour protéger les sources de données.*

L'Annexe à l'Arrêté n° 4365/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la gestion de la sécurité aérienne contient des orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité.

- (d) Les exploitants aériens en République du Congo doivent établir dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre relatives aux éléments indicatifs sur la création et l'organisation d'un système de documents sur la sécurité des vols sont dans l'annexe (NMO 8.1.1 .2) à la décision n° 068/ANAC/DG/DSA, fixant les normes de mise en œuvre relatives à l'exploitation technique des aéronefs civils.

1.1.3 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans l'Annexe (sous-chapitre 1.1.19) à l'Arrêté n° 4358/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile et le RAC 11, Partie 01 — Règles de l'air.

1.1.4 DÉFINITIONS

(a) Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

(1) Aéroport. — Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

(2) Aéroport de dégagement. — Aéroport vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aéroport d'atterrissage prévu, où les services et installations nécessaires sont disponibles, où les exigences de l'aéronef en matière de performances peuvent être respectées et qui sera opérationnel à l'heure d'utilisation prévue. On distingue les aéroports de dégagement suivants :

Aéroport de dégagement au décollage. — Aéroport de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aéroport de départ.

Aéroport de dégagement en route. — Aéroport de dégagement où un aéronef peut atterrir si un déroutement devient nécessaire pendant la phase en route.

Aéroport de dégagement à destination. — Aéroport de dégagement où un aéronef peut atterrir s'il devient impossible ou inopportun d'utiliser l'aéroport d'atterrissage prévu.

L'aéroport de départ d'un vol peut aussi être son aéroport de dégagement en route ou à destination.

(3) Aéroport isolé. — Aéroport de destination pour lequel il n'y a pas d'aéroport de dégagement à destination approprié pour le type d'avion utilisé.

(4) Aéronef. — Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

(5) Agent technique d'exploitation. — Personne, titulaire ou non d'une licence et dûment qualifiée conformément au RAC 01, désignée par l'exploitant pour effectuer le contrôle et la supervision des vols, qui appuie et aide le pilote commandant de bord à assurer la sécurité du vol et lui en fournit les renseignements nécessaires à cette fin.

(6) Aire d'approche finale et de décollage (FATO). — Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Lorsque la FATO

doit être utilisée par des hélicoptères exploités en classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.

(7) Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH). — Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours d'une opération d'approche aux instruments 3D, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

1. — L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.
2. — On entend par «référence visuelle nécessaire» la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans les opérations de catégorie II avec une hauteur de décision, la référence visuelle nécessaire est celle qui est spécifiée pour la procédure et l'opération particulières.
3. — Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/ hauteur de décision» et abrégées «DA/H».

(8) Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH). — Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

1. — L'altitude de franchissement d'obstacles est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de franchissement d'obstacles est rapportée à l'altitude du seuil ou, en cas de procédures d'approche classiques, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une procédure d'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.
2. — Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/hauteur de franchissement d'obstacles» et abrégées «OCA/H». **Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH).** — Altitude ou hauteur spécifiée, dans une opération d'approche classique aux instruments 2D ou une opération d'approche indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.
 1. — L'altitude minimale de descente (MDA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur minimale de descente (MDH) est rapportée à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si

celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur minimale de descente pour l'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

2. — On entend par «référence visuelle nécessaire» la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans le cas d'une approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de la piste.
3. — Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/ hauteur minimale de descente» et abrégées «MDA/H».

(9) Altitude-pression. — Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.

(10) Analyse des données de vol. — Processus consistant à analyser les données de vol enregistrées afin d'améliorer la sécurité des vols.

(11) Approche finale en descente continue (CDFA). — Technique compatible avec les procédures d'approche stabilisée, selon laquelle le segment d'approche finale d'une procédure d'approche classique aux instruments est exécuté en descente continue, sans mise en palier, depuis une altitude/hauteur égale ou supérieure à l'altitude/hauteur du repère d'approche finale jusqu'à un point situé à environ 15 m (50 ft) au-dessus du seuil de la piste d'atterrissage ou du point où devrait débiter la manœuvre d'arrondi pour le type d'aéronef considéré.

(12) Atterrissage forcé en sécurité. — Atterrissage ou amerrissage inévitable dont on peut raisonnablement compter qu'il ne fera pas de blessés dans l'aéronef ni à la surface.

(13) Avion. — Aérodrome entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

(14) Avion léger. — Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 5700 kg.

(15) Avion lourd. — Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg.

(16) Carburant critique EDTO. — Quantité de carburant nécessaire pour le vol jusqu'à un aérodrome de dégagement en route compte tenu de la possibilité d'une panne du système le plus contraignant au point le plus critique de la route.

(17) Certificat de transporteur aérien (CTA) ou Permis d'exploitation aérienne (AOC). — Certificat autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

(18) Comat. — Matériel de l'exploitant transporté à bord d'un aéronef de l'exploitant pour les fins propres de l'exploitant.

(19) Combinaison de survie intégrée. — Combinaison de survie qui satisfait aux spécifications combinées de la combinaison de survie et du gilet de sauvetage.

(20) Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC). — Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minima spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Les minima spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent dans le RAC 11.

(21) Conditions météorologiques de vol à vue (VMC). — Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minima spécifiés.

Les minima spécifiés figurent dans le RAC 11.

(22) Contrôle d'exploitation. — Exercice de l'ANAC sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.

(23) Distance utilisable à l'atterrissage (LDA). — Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion à l'atterrissage.

(24) Distance utilisable pour l'accélération-arrêt (ASDA). — Distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement d'arrêt, s'il y en a un.

(25) Émetteur de localisation d'urgence (ELT). — Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :

- (i) *ELT automatique fixe (ELT [AF]).* — ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.
- (ii) *ELT automatique portable (ELT [AP]).* — ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef.
- (iii) *ELT automatique largable (ELT [AD]).* — ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.
- (iv) *ELT de survie (ELT[S]).* — ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa

prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

(26) En état de navigabilité. — État d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.

(27) Enregistreur de bord. — Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

(28) Environnement hostile. — Environnement dans lequel :

- (i) Un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface et son environnement proche ne sont pas adéquats ;
- (ii) Les occupants de l'hélicoptère ne peuvent pas être adéquatement protégés des éléments ;
- (iii) Le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'exposition prévu ;
- (iv) Le risque de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est inacceptable.

(29) Environnement hostile en zone habitée. — Environnement hostile situé à l'intérieur d'une zone habitée.

(30) Environnement hostile hors zone habitée. — Environnement hostile situé à l'extérieur d'une zone habitée.

(31) Environnement non hostile. — Environnement dans lequel :

- (i) Un atterrissage forcé en sécurité peut être accompli parce que la surface et son environnement proche, sont adéquats ;
- (ii) Les occupants de l'hélicoptère peuvent être adéquatement protégés des éléments ;
- (iii) Le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage sont appropriés au temps d'exposition prévu ;
- (iv) Le risque calculé de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est acceptable ;

Les parties d'une zone habitée qui remplissent les critères ci-dessus sont considérées comme étant non hostiles.

(32) Erreur de système altimétrique (ASE). — Différence entre l'altitude indiquée sur l'affichage de l'altimètre, en supposant que le calage altimétrique soit correct, et l'altitude pression correspondant à la pression ambiante non perturbée.

- (33) Erreur verticale totale (TVE).** — Différence géométrique, mesurée suivant l'axe vertical, entre l'altitude-pression réelle à laquelle se trouve un aéronef et l'altitude-pression qui lui est assignée (niveau de vol).
- (34) État de l'aérodrome.** — État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé.
- (35) État de l'exploitant.** — État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
- (36) État d'immatriculation.** — État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
- (37) Exploitant.** — Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.
- (38) Fatigue.** — État physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, à une phase du rythme circadien ou à la charge de travail (mental et/ou physique), qui peut réduire la vigilance d'un membre d'équipage et sa capacité à faire fonctionner un aéronef en toute sécurité ou à s'acquitter de fonctions liées à la sécurité.
- (39) Fiche de maintenance.** — Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.
- (40) Exploitation en classe de performances 1.** — Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du moteur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, à moins que la défaillance ne se produise avant le point de décision au décollage (TDP) ou après le point de décision à l'atterrissage (LDP), auxquels cas l'hélicoptère doit être capable d'atterrir à l'intérieur de l'aire de décollage interrompu ou de l'aire d'atterrissage.
- (41) Exploitation en classe de performances 2.** — Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du moteur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, sauf lorsque la défaillance se produit tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.
- (41) Exploitation en classe de performances 3.** — Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du moteur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé sera nécessaire.
- (42) Hélicoptère.** — Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Le terme « giravion » signifie « hélicoptère »

- (43) Héliplateforme.** — Hélistation située sur une structure en mer, flottante ou fixe.
- (44) Hélistation.** — Aérodrome, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface.
1. — Dans le présent règlement, le terme « hélistation » désigne aussi les aérodromes principalement destinés aux avions.
 2. — Les hélicoptères peuvent être exploités à destination ou en provenance d'aires autres que des hélistations.
- (45) Hélistation de dégagement.** — Hélistation vers laquelle un hélicoptère peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'hélistation d'atterrissage prévue. On distingue les hélistations de dégagement suivantes :
- (i) Hélistation de dégagement au décollage. — Hélistation de dégagement où un hélicoptère peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'hélistation de départ.
 - (i) Hélistation de dégagement en route. — Hélistation où un hélicoptère peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.
 - (ii) Hélistation de dégagement à destination. — Hélistation de dégagement vers laquelle un hélicoptère peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'hélistation d'atterrissage prévue.
- L'hélistation de départ d'un vol peut aussi être une hélistation de dégagement en route ou une hélistation de dégagement à destination pour le même vol.*
- (46) Hélistation en terrasse.** — Hélistation située sur une construction érigée à terre.
- (47) Liste d'écart de configuration (LEC).** — Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.
- (48) Liste minimale d'équipements (LME).** — Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement ; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.
- (49) Liste minimale d'équipements de référence (LMER).** — Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État

de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.

(50) Maintenance. — Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes: révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

(51) Maintien de la navigabilité. — Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, un rotor ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.

(52) Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant. — Document qui énonce les procédures de l'exploitant qui sont nécessaires pour faire en sorte que toute maintenance programmée ou non programmée sur les aéronefs de l'exploitant soit exécutée à temps et de façon contrôlée et satisfaisante.

(53) Manuel des procédures de l'organisme de maintenance. — Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.

(54) Manuel de vol. — Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

(55) Manuel d'exploitation. — Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

(56) Manuel d'utilisation de l'aéronef. — Manuel, acceptable pour l'État de l'exploitant, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef.

Le manuel d'utilisation de l'aéronef fait partie du manuel d'exploitation.

(57) Marchandises dangereuses. — Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

(58) Masse maximale. — Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

(59) Membre d'équipage. — Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef

pendant une période de service de vol.

(60) Membre de l'équipage de cabine. — Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

(61) Membre d'équipage de conduite. — Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

(62) Minima opérationnels d'aérodrome. — Limites d'utilisation d'un aérodrome :

- (i) Pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;
- (ii) Pour l'atterrissage avec approche de précision, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) comme étant appropriées à la catégorie d'exploitation ;
- (iii) Pour l'atterrissage avec approche utilisant un guidage vertical, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) ;
- (iv) Pour l'atterrissage avec approche classique, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin, en fonction de la base des nuages.

(63) Moteur. — Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).

(64) Navigation de surface (RNAV). — Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances.

(65) Navigation fondée sur les performances (PBN). — Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité

à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.

(66) Niveau de croisière. — Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

(67) Niveau de sécurité visé (TLS). — Terme générique représentant le niveau de risque jugé acceptable dans certaines conditions.

(68) Nuit. — Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'ANAC .

Le crépuscule civil finit lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon. L'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon.

(69) Opération d'approche aux instruments. — Approche et atterrissage utilisant des instruments de guidage de navigation et une procédure d'approche aux instruments. Les opérations d'approche aux instruments peuvent être exécutées selon deux méthodes :

- (i) approche aux instruments bidimensionnelle (2D), n'utilisant que le guidage de navigation latérale ;
- (ii) approche aux instruments tridimensionnelle (3D), utilisant à la fois le guidage de navigation latérale et verticale.

Le guidage de navigation latérale et verticale désigne le guidage assuré par :

- (i) *une aide de radionavigation au sol ; ou*
- (ii) *des données de navigation générées par ordinateur provenant d'aides de navigation au sol, spatiales ou autonomes, ou d'une combinaison de ces aides.*

(70) Performances de communication requises (RCP). — Énoncé des performances auxquelles doivent satisfaire les communications opérationnelles effectuées pour exécuter des fonctions ATM déterminées.

(71) Performances humaines. — Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

(72) Période de repos. — Période de temps définie et ininterrompue qui précède et/ou suit le service, pendant laquelle un membre d'équipage de conduite ou de cabine est dégagé de tout service.

(73) Période de service. — Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant de se présenter pour le service ou de prendre son service et qui se termine au moment où il est dégagé de tout service.

(74) Période de service de vol. — Temps total depuis le moment où un membre d'équipage de conduite prend son service immédiatement après une période de repos et avant d'effectuer un vol ou une série de vols, jusqu'au moment où il est dégagé de tout service après avoir accompli ce vol ou cette série de vols.

(75) Permis d'exploitation aérienne (AOC). — Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

L'expression « certificat de transporteur aérien » (CTA) est synonyme de « permis d'exploitation aérienne » (AOC).

(76) Phase d'approche et d'atterrissage — hélicoptères. — Partie du vol qui va de 300 m (1000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou du début de la descente dans les autres cas, jusqu'à l'atterrissage ou jusqu'au point d'atterrissage interrompu.

(77) Phase de croisière. — Partie du vol qui va de la fin de la phase de décollage et de montée initiale jusqu'au début de la phase d'approche et d'atterrissage.

Dans les cas où une marge de franchissement d'obstacles suffisante ne peut être assurée visuellement, les vols doivent être exécutés de façon à s'assurer que les obstacles puissent être franchis avec une marge appropriée. En cas de défaillance du moteur le plus défavorable, les exploitants peuvent avoir à adopter d'autres procédures.

(78) Phase de décollage et de montée initiale. — Partie du vol qui va du début du décollage jusqu'à 300 m (1000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou jusqu'à la fin de la montée dans les autres cas.

(79) pilote commandant de bord. — pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

(80) Pilote de relève en croisière. — Membre d'équipage de conduite chargé de remplir des fonctions de pilote pendant la phase de croisière du vol afin de permettre au pilote commandant de bord ou à un copilote de prendre un repos prévu.

(81) Plan de vol. — Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

(82) Plan de vol exploitation. — Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'hélicoptère et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux hélistations intéressées.

(83) Point de décision à l'atterrissage (LDP). — Point utilisé dans la détermination des performances à l'atterrissage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un moteur y survenant, le pilote peut soit poursuivre l'atterrissage en sécurité, soit interrompre l'atterrissage.

Le point de décision à l'atterrissage ne s'applique qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 1.

(84) Point de décision au décollage (TDP). — Point utilisé dans la détermination des performances au décollage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un moteur y survenant, le pilote peut soit interrompre le décollage, soit le poursuivre en sécurité.

Le point de décision au décollage s'applique aux hélicoptères de classe de performances 1.

(85) Point défini après le décollage (DPATO). — Point de la phase de décollage et de montée initiale avant lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est pas assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.

Les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 2.

(86) Point défini avant l'atterrissage (DPBL). — Point de la phase d'approche et d'atterrissage après lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est plus assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.

Les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 2.

(87) Point de non-retour. — Dernier point géographique possible à partir duquel, pour un vol donné, l'avion peut se rendre à l'aérodrome de destination ou à un aérodrome de dégagement en route disponible.

(88) Portée visuelle de piste (RVR). — Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

(89) Principes des facteurs humains. — Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

(90) Procédure d'approche aux instruments (IAP). — Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables. Les procédures d'approche aux instruments sont classées comme suit :

- (i) *Procédure d'approche classique (NPA).* — Procédure d'approche aux instruments conçue pour les opérations d'approche aux instruments 2D de type A.
- (ii) *Procédure d'approche avec guidage vertical (APV).* — Procédure d'approche

aux instruments en navigation fondée sur les performances (PBN) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A.

(iii) *Procédure d'approche de précision (PA).* — Procédure d'approche aux instruments fondée sur des systèmes de navigation (ILS, MLS, GLS et SBAS Cat I), conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A ou B.

(91) Programme d'entretien. — Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.

(92) Réparation. — Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type.

(93) Segment d'approche finale (FAS). — Partie d'une procédure d'approche aux instruments au cours de laquelle sont exécutés l'alignement et la descente en vue de l'atterrissage.

(94) Service. — Toute tâche qu'un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant d'accomplir, y compris, par exemple, le service de vol, les tâches administratives, la formation, la mise en place et la réserve si elle est susceptible de causer de la fatigue.

(95) Série de vols. — Une série de vols est une suite de vols qui :

- (i) Commence et se termine à l'intérieur d'une période de 24 heures; et qui
- (ii) Est assurée par le même pilote commandant de bord.

(96) Services d'assistance en escale. — Services aéroportuaires nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne.

(97) Seuil de temps. — Distance jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, exprimée en temps et fixée par l'État de l'exploitant, au-delà de laquelle il est obligatoire d'obtenir une approbation EDTO de l'État de l'exploitant.

(98) Simulateur d'entraînement au vol. — L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

- (i) Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de

performances et de vol de ce type d'aéronef.

- (ii) Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.
- (iii) Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

(99) Spécification de navigation. — Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation :

- (i) *Spécification RNAV (navigation de surface).* — Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1).
- (ii) *Spécification RNP (qualité de navigation requise).* — Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

(100) Spécifications d'exploitation. — Autorisations, conditions et restrictions applicables au permis d'exploitation aérienne et dépendant des conditions figurant dans le manuel d'exploitation.

(101) Substances psychoactives. — Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

(102) Système de documents sur la sécurité des vols. — Ensemble de documents interdépendants établi par l'exploitant, dans lesquels est consignée et organisée l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol,

comprenant au minimum le manuel d'exploitation et le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.

(103) Système de gestion de la sécurité (SGS). — Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

(104) Système de gestion des risques de fatigue (FRMS). — Moyen dirigé par des données qui permet de surveiller et de gérer en continu les risques de sécurité liés à la fatigue, basé sur des principes et des connaissances scientifiques ainsi que sur l'expérience opérationnelle, qui vise à faire en sorte que le personnel concerné s'acquitte de ses fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant.

(105) Système de vision améliorée (EVS). — Système électronique d'affichage en temps réel d'images de la vue extérieure obtenues au moyen de capteurs d'images.

L'EVS n'inclut pas les systèmes de vision nocturne (NVIS).

(106) Système de vision combiné (CVS). — Système d'affichage d'images issu de la combinaison d'un système de vision améliorée (EVS) et d'un système de vision synthétique (SVS).

(107) Système de vision synthétique (SVS). — Système d'affichage d'images de synthèse, tirées de données, de la vue extérieure dans la perspective du poste de pilotage.

(108) Système significatif pour l'exploitation EDTO. — Système de bord dont une panne ou une dégradation du fonctionnement pourrait nuire en particulier à la sécurité d'un vol EDTO, ou dont le fonctionnement continu est particulièrement important pour la sécurité du vol et de l'atterrissage en cas de déroutement EDTO.

(109) Temps de vol avions. — Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol

Ce temps, parfois appelé « temps bloc » ou « temps cale à cale », est compté à partir du moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'arrête en dernier lieu à la fin du vol.

(110) Temps de déroutement maximal. — Distance maximale admissible, exprimée en temps, entre un point sur une route et un aéroport de dégagement en route.

(111) Travail aérien. — Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie,

l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

(112) Type de performances de communication requises (Type RCP). — Étiquette (par exemple, RCP 240) représentant les valeurs attribuées aux paramètres RCP pour le temps de transaction, la continuité, la disponibilité et l'intégrité des communications.

(113) Visualisation tête haute (HUD). — Système d'affichage des informations de vol dans le champ de vision extérieur avant du pilote.

(114) Vol à temps de déroutement prolongé (EDTO). — Tout vol d'avion à deux turbomachines ou plus sur une route à partir de laquelle le temps de déroutement jusqu'à un aérodrome de dégagement en route excède le seuil de temps fixé par l'État de l'exploitant.

(115) Vol d'aviation générale. — Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

(116) Vol de transport commercial. — Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

1.1.5 ABRÉVIATIONS

(a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente réglementation :

- | | | | |
|----------------------|---|----------------------|--|
| (1) ACAS | Système anticollision embarqué | (20) CADV | Commandes automatiques de vol |
| (2) adac | Avion à décollage et atterrissage courts | (21) CARS | Système d'enregistrement audio de poste de pilotage |
| (3) adav | Avion à décollage et atterrissage verticaux | (22) CAT I | Catégorie I |
| (4) ADRS | Système d'enregistrement de données d'aéronef | (23) CAT II | Catégorie II |
| (5) ADS | Surveillance dépendante automatique | (24) CAT III | Catégorie III |
| (6) ADS-C | Surveillance dépendante automatique en mode contrat | (25) CAT IIIA | Catégorie IIIA |
| (7) AEO | Tous moteurs en fonctionnement | (26) CAT IIIB | Catégorie IIIB |
| (8) AGA | Aérodromes, routes aériennes et aides au sol | (27) CAT IIIC | Catégorie IIIC |
| (9) AIG | Enquêtes et prévention des accidents | (28) CFIT | Impact sans perte de contrôle |
| (10) AIR | Enregistreur d'images embarqué | (29) cm | Centimètre |
| (11) AIRS | Système d'enregistrement d'images embarqué | (30) COMAT | Matériel de l'exploitant |
| (12) AOC | Contrôle d'exploitation aéronautique | (31) CPDLC | Communications contrôleur-pilote par liaison de données |
| (13) AOC | Permis d'exploitation aérienne ou CTA | (32) CRM | Gestion des ressources en équipe |
| (14) ASDA | Distance utilisable pour l'accélération-arrêt | (33) CTA | Certificat de transporteur aérien |
| (15) ASE | Erreur de système altimétrique | (34) CVR | Enregistreur de conversations de poste de pilotage |
| (16) ASIE/PAC | Asie/Pacifique | (35) CVS | Système de vision combiné |
| (17) ATC | Contrôle de la circulation aérienne | (36) DA | Altitude de décision |
| (18) ATM | Gestion du trafic aérien | (37) DA/H | Altitude/hauteur de décision |
| (19) ATS | Service de la circulation aérienne | (38) DH | Hauteur de décision |
| | | (39) DLR | Enregistreur de liaison de données |
| | | (40) DLRS | Système d'enregistrement de liaison de données |
| | | (41) DME | Dispositif de mesure de distance |
| | | (42) DSTRK | Route désirée |
| | | (43) ECAM | Moniteur électronique centralisé de bord |
| | | (44) EDTO | Vol à temps de déroutement prolongé |
| | | (45) EFIS | Système d'instruments de vol électroniques |
| | | (46) EGT | Température des gaz d'échappement |
| | | (47) EICAS | Système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage |
| | | (48) ELT | Émetteur de localisation d'urgence |
| | | (49) ELT(AD) | ELT automatique largable |
| | | (50) ELT(AF) | ELT automatique fixe |
| | | (51) ELT(AP) | ELT automatique portatif |
| | | (52) ELT(S) | ELT de survie |
| | | (53) EPR | Rapport de pressions moteur |
| | | (54) EUROCAE | Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile |
| | | (55) EVS | Système de vision améliorée |
| | | (56) FDAP | Flight data analysis programmes |
| | | (57) FDR | Enregistreur de données de vol |
| | | (58) FM | Modulation de fréquence |
| | | (59) ft | Pied |
| | | (60) ft/min | Pied(s) par minute |

- (61) **g** Accélération de la pesanteur
- (62) **GCAS** Système de prévention des collisions avec le sol
- (63) **GNSS** Système mondial de navigation par satellite
- (64) **GPWS** Dispositif avertisseur de proximité du sol
- (65) **hPa** Hectopascal
- (66) **HUD** Visualisation tête haute
- (67) **IFR** Règles de vol aux instruments
- (68) **ILS** Système d'atterrissage aux instruments
- (69) **IMC** Conditions météorologiques de vol aux instruments
- (70) **INS** Système de navigation par inertie
- (71) **kg** Kilogramme
- (72) **kg/m²** Kilogramme par mètre carré
- (73) **km** Kilomètre
- (74) **km/h** Kilomètre(s) par heure
- (75) **kt** Nœud
- (76) **kt/s** Nœud par seconde
- (77) **LDA** Distance utilisable à l'atterrissage
- (78) **LEC** Liste d'écart de configuration
- (79) **LED** Diode électroluminescente
- (80) **LME** Liste minimale d'équipements
- (81) **LMER** Liste minimale d'équipements de référence
- (82) **LOFT** Entraînement type vol de ligne
- (83) **m** Mètre
- (84) **MDA** Altitude minimale de descente
- (85) **MDA/H** Altitude/hauteur minimale de descente
- (86) **MDH** Hauteur minimale de descente
- (87) **MHz** Mégahertz
- (88) **MLS** Système d'atterrissage hyperfréquence
MNPS Spécifications de performances minimales de navigation
- (89) **m/s** Mètre par seconde
- (90) **m/s²** Mètre par seconde au carré
- (91) **N** Newton
- (92) **N₁** Régime du compresseur basse pression (compresseur à deux étages) ; régime de la soufflante (compresseur à trois étages)
- (93) **N₂** Régime du compresseur haute pression (compresseur à deux étages) ; régime du compresseur pression intermédiaire (compresseur à trois étages)
- (94) **N₃** Régime du compresseur haute pression (compresseur à trois étages)
- (95) **NAV** Navigation
- (96) **NM** Mille marin
- (97) **NVIS** Systèmes de vision nocturne
- (98) **OCA** Altitude de franchissement d'obstacles
- (99) **OCA/H** Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles
- (100) **OCH** Hauteur de franchissement d'obstacles
- (101) **OEI** Un moteur hors de fonctionnement
- (102) **PANS** Procédures pour les services de navigation aérienne
- (103) **PBN** Navigation fondée sur les performances
- (104) **RCP** Performances de communication requises
- (105) **RNAV** Navigation de surface
- (106) **RNP** Qualité de navigation requise
- (107) **RTCA** Radio Technical Commission for Aeronautics
- (108) **RVR** Portée visuelle de piste
- (109) **RVSM** Minimum de séparation verticale réduit
- (110) **SICASP** Groupe d'experts sur l'amélioration du radar secondaire de surveillance et les systèmes anticollision
- (111) **SOP** Procédures d'exploitation normalisées
- (112) **SST** Avion supersonique de transport
- (113) **SVS** Système de vision synthétique
- (114) **TAWS** Système d'avertissement et d'alarme d'impact
- (115) **TCAS** Système d'alerte de trafic et d'évitement de collision
- (116) **TLA** Angle de manette de poussée/puissance
- (117) **TLS** Niveau de sécurité visé
- (118) **TODA** Distance utilisable au décollage
- (119) **TORA** Distance de roulement utilisable au décollage
- (120) **TVE** Erreur verticale totale
- (121) **UTC** Temps universel coordonné
- (122) **VC** Vitesse corrigée
- (123) **VD** Vitesse de calcul en piqué
- (124) **VFR** Règles de vol à vue
- (125) **VMC** Conditions météorologiques de vol à vue
- (126) **VMC** Vitesse minimale de contrôle, moteur critique hors de fonctionnement
- (127) **VOR** Radiophare omnidirectionnel VHF
- (128) **V_{so}** Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé en configuration d'atterrissage
- (129) **V_{s1}** Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé
- (130) **V_v** Vitesse vraie
- (131) **WXR** Conditions météorologiques

(b) Les symboles suivants sont utilisés dans la présente réglementation :

- (1) °C Degré Celsius
- (2) % Pour cent

2 EXIGENCES GÉNÉRALES D'EXPLOITATION

2.1 EXIGENCES EN MATIÈRE D'AVION

2.1.1 NAVIGABILITÉ DES AVIONS CIVILS

(a) Nul ne doit exploiter un avion civil qui n'est pas en état de navigabilité.

(b) Le pilote commandant de bord doit déterminer avant le départ l'aptitude au vol de l'avion.

(c) Le pilote commandant de bord doit interrompre un vol dès que possible quand une condition mécanique, électrique ou structurale entraîne la non navigabilité de l'avion.

2.1.2 RESTRICTIONS OPÉRATIONNELLES POUR PERMIS DE VOL

(a) Nul ne doit exploiter un avion avec un permis de vol en dehors des dispositions décrites dans les limitations prévues par ce permis.

2.1.3 INSTRUMENTS ET ÉQUIPEMENTS DES AVIONS

(a) Nul ne doit exploiter un avion qui n'est pas équipé d'instruments et de système de navigation appropriés au type d'exploitation.

(b) Les avions doivent être équipés d'instruments convenables et d'appareils de navigation appropriés à la route à suivre.

(c) Outre l'équipement minimal nécessaire pour la délivrance d'un certificat de navigabilité, les instruments, l'équipement et les documents de vol doivent être installés ou transportés, selon le cas, à bord des avions, suivant l'avion utilisé et les conditions dans lesquelles le vol doit s'effectuer. Les instruments et équipement prescrits, y compris leur installation, doivent être approuvés par l'état d'immatriculation et acceptés par la République du Congo.

2.1.4 INSTRUMENTS ET ÉQUIPEMENTS EN PANNE

(a) En cas de panne d'un instrument ou d'un système de navigation, nul ne doit exploiter l'avion en dehors des dispositions de la liste minimale d'équipements ou d'une dérogation écrite de l'ANAC.

(b) L'exploitant doit faire figurer dans le manuel d'exploitation une liste minimale d'équipements (LME), approuvée par l'ANAC, qui permettra au pilote commandant de bord de déterminer si un vol peut être commencé ou poursuivi à partir d'une halte intermédiaire au cas où un instrument, un élément

d'équipement ou un circuit subirait une défaillance. Si la République du Congo n'est pas l'État d'immatriculation, la République du Congo s'assure que la LME ne remet pas en cause la conformité de l'avion avec le règlement de navigabilité applicable.

(c) Cette liste minimale d'équipements doit être basée sur, mais pas moins restrictive que, la liste minimale d'équipements de référence (LMER) correspondante (si elle existe) approuvée par l'état de conception.

(d) L'exploitant ne doit exploiter un avion qu'en conformité avec la LME, sauf autorisation de l'ANAC. Une telle autorisation ne permet en aucun cas une exploitation en dehors des restrictions de la LMER.

(e) Les conditions d'établissement, ainsi que les procédures d'acceptation et d'approbation des LMER et des LME sont précisées dans le manuel de procédures.

(f) La liste minimale d'équipements tenue à jour doit rester à bord de l'avion et doit être accessible à l'équipage de conduite.

(g) Les instruments et les équipements suivants ne doivent pas être inclus dans la liste minimale d'équipements (LME) :

(1) instruments et équipements requis par les exigences de navigabilité sous lesquelles l'avion a été certifié de type et qui sont essentiels pour une exploitation en toute sécurité sous toutes les conditions de fonctionnement.

(2) instruments et équipements requis par une consigne de navigabilité pour être en condition de fonctionnement, à moins que la consigne de navigabilité n'en dispose autrement ; et

(3) instruments et équipements requis pour des opérations spécifiques tels que définis par les Annexes à l'Arrêté n° 4361/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens, à l'Annexe à l'Arrêté n° 4359/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils et/ou à l'Annexe à l'Arrêté n° 4364/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux instruments et équipements d'aéronefs.

(h) En dépit du contenu des sections 8.2.1.5, paragraphe (g), alinéas (1) et (3) ci-dessus, un avion avec des instruments et des équipements en panne peut être exploité en vol spécial autorisé conformément au contenu du sous-chapitre 4.4.1 de l'Annexe à l'Arrêté n° 4356/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la navigation des aéronefs civils.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les limitations spécifiques en matière d'instruments et équipements en panne sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2.1.5 EXIGENCES EN MATIÈRE DE MANUEL DE VOL, DE MARQUAGE ET D'ÉTIQUETAGE DES AVIONS CIVILS

(a) Nul ne doit exploiter un avion civil immatriculé en République du Congo si les manuels suivants ne sont pas disponibles à bord de l'avion :

(1) un manuel de vol de l'avion approuvé et en cours de validité ou ;

(2) un manuel d'exploitation approuvé par l'ANAC.

(b) L'avion doit être utilisé conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité et dans le cadre des limites d'emploi approuvées figurant dans son manuel de vol.

(c) Nul ne doit exploiter un avion civil en République du Congo sans se référer aux limitations opérationnelles spécifiées dans le manuel de vol approuvé.

(d) Il doit être procédé à la mise à jour du manuel de Vol en y apportant les changements rendus obligatoires par l'État d'immatriculation ou par la République du Congo.

Le manuel de Vol doit contenir les renseignements spécifiés dans l'Annexe à l'Arrêté n° 4356/ MTACMM/ CAB du 31 mars 2014 relatif à la navigation des aéronefs civils.

2.1.6 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT EN MATIÈRE DE MAINTENANCE

(a) Nul ne doit exploiter un avion civil immatriculé en République du Congo s'il n'est pas entretenu selon un programme d'entretien approuvé par l'ANAC.

2.1.7 DOCUMENTS DE BORD DE L'AVION

(a) L'exploitant doit s'assurer que ce qui suit se trouve à bord pendant chaque vol :

(1) le certificat d'immatriculation ;

(2) le certificat de navigabilité ;

(3) l'original ou une copie du certificat acoustique (selon besoin) ;

(4) l'original ou une copie authentifiée du certificat de transporteur aérien ;

(5) la licence station d'aéronef ; et

(6) l'original ou une copie certifiée du certificat d'assurance responsabilité au tiers.

(b) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) les parties à jour du manuel d'exploitation relatives aux tâches de l'équipage sont transportées sur chaque vol ;

(2) les parties à jour du manuel d'exploitation nécessaires à la conduite d'un vol sont facilement accessibles à l'équipage à bord de l'avion ;

(3) le manuel de vol de l'avion est transporté dans l'avion, à moins que l'ANAC ait reconnu que le manuel d'exploitation contient les informations pertinentes pour cet avion ;

(4) l'exploitant doit veiller à ce qu'en plus des documents et manuels stipulés à la section 8.2.1.8, paragraphes (a) et (b) ci-dessus, les informations et formulaires suivants, relatifs au type et à la zone d'exploitation, se trouvent à bord lors de chaque vol :

(i) le plan de vol exploitation ;

(ii) le compte rendu matériel de l'avion ;

(iii) les données du plan de vol circulation aérienne déposé ;

(iv) la documentation de briefing NOTAM/AIS appropriée ;

(v) la documentation masse et centrage appropriée ;

(vi) la notification des catégories spéciales de passagers tels que personnel de sûreté, s'il n'est pas considéré comme faisant partie de l'équipage, les personnes handicapées, les passagers non admissibles, les personnes expulsées et les personnes en état d'arrestation ;

(vii) la notification des chargements spéciaux, marchandises incluses, y compris les renseignements écrits fournis au commandant de bord conformément aux exigences relatives au transport des marchandises dangereuses ;

(viii) les cartes et fiches à jour, ainsi que les documents associés ;

(ix) toute autre documentation qui peut être exigée par les États concernés par ce vol, tels que manifeste marchandises, manifeste passagers, etc. ;

(x) les formulaires relatifs aux rapports exigés par l'ANAC et l'exploitant.

(c) L'ANAC peut accepter que les informations mentionnées au paragraphe (b) ci-dessus, ou une partie de celles-ci, soient présentées sous une forme autre qu'une impression sur papier. Un niveau acceptable d'accessibilité, d'exploitabilité et de fiabilité doit être garanti.

3 EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE D'AVION

3.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

1. — Dans le présent chapitre, le terme «aéronef» comprend les moteurs, les hélices, les ensembles, les accessoires, les instruments, l'équipement et l'appareillage, y compris l'équipement de secours.

2. — Dans tout le présent chapitre, il est question des spécifications de la République du Congo en tant qu'État d'immatriculation. Lorsqu'un exploitant congolais opère des avions immatriculés dans un autre État contractant, les éventuelles spécifications supplémentaires de la République du Congo sont prises en compte.

(a) Ce chapitre définit les exigences relatives à la maintenance des avions exploités par un détenteur de CTA délivré par l'ANAC.

(b) Les sections 8.3.1.3 et 8.3.1.4 ne s'appliquent pas aux avions assujettis à un programme d'entretien approuvé par l'ANAC pour un détenteur d'un certificat de transporteur aérien délivré conformément à l'Annexe à l'Arrêté n° 4361/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens.

(c) Ce chapitre s'applique à tout avion lourd utilisé en aviation générale et exploité en République du Congo et dont l'exploitant n'est pas détenteur d'un certificat de transporteur aérien délivré par l'ANAC.

(d) Dans le cas où un avion non immatriculé en République du Congo et exploité conformément à un programme d'entretien approuvé ou accepté par l'État d'immatriculation n'a pas un équipement requis par la République du Congo, pour une exploitation à l'intérieur de la République du Congo, le propriétaire, le cas échéant l'exploitant, doit s'assurer qu'un tel équipement est installé et inspecté conformément aux exigences de l'État d'immatriculation, et accepté par l'ANAC avant toute exploitation de cet avion en République du Congo.

3.1.2 GÉNÉRALITÉS

(a) Le propriétaire, le cas échéant l'exploitant d'un avion est le principal responsable du maintien en état de navigabilité de cet avion y compris la conformité aux consignes de navigabilité.

(b) Nul ne peut effectuer de la maintenance sur un avion en dehors des dispositions décrites dans le présent chapitre et autres dispositions applicables des règlements y compris l'Annexe à l'Arrêté n° 4356/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la navigation des aéronefs civils.

(c) Nul ne doit exploiter un avion pour lequel un programme d'entretien ou instructions, de maintien de la navigabilité du constructeur a été publié et contient une section des limitations de navigabilité sans que le potentiel, les fréquences des visites et procédures associées obligatoires soient établies d'avance dans les dispositions spécifiques d'exploitation approuvées par l'ANAC conformément à l'Annexe à l'Arrêté n° 4356/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la navigation des aéronefs civils ou en conformité avec un programme d'inspection approuvé selon la section 8.3.1.4, paragraphe (c).

3.1.3 MAINTENANCE REQUISE

(a) Tout propriétaire, le cas échéant l'exploitant d'avion doit :

(1) soumettre cet avion à un programme d'entretien conforme à ce chapitre 8.3 du présent règlement et effectuer les réparations conformément aux dispositions applicables à l'Annexe à l'Arrêté n° 4356/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la navigation des aéronefs civils ;

(2) réparer, remplacer, inspecter tous les instruments ou les éléments d'équipements en panne, sauf cas prévus par les dispositions de la liste minimale d'équipements (LME) ;

(3) s'assurer qu'une étiquette a été apposée sur l'avion quand les anomalies énumérées incluent des instruments ou des équipements en panne ;

(4) s'assurer que le personnel de maintenance a fait les enregistrements appropriés dans le dossier de maintenance de l'avion indiquant que l'avion a été certifié en état de navigabilité.

3.1.4 INSPECTIONS

(a) Exceptées les dispositions du paragraphe (c) ci-dessous, nul ne doit exploiter un avion si l'ANAC n'a pas effectué une inspection en vue du renouvellement du certificat de navigabilité de l'avion.

(b) Exceptées les dispositions du paragraphe (c) ci-dessous, nul ne doit exploiter un avion dont les butées de maintenance sont atteintes, sauf dérogation accordée par l'ANAC.

(c) Les paragraphes (a) et (b) de cette section ne s'appliquent pas à :

(1) un avion qui a un permis de vol ;

(2) un avion assujetti aux exigences du paragraphe (d) ou (e) de cette section.

(d) L'exploitant de chaque avion destiné au transport public doit élaborer et soumettre à l'ANAC son programme d'entretien pour approbation.

(e) Chaque exploitant doit faire figurer dans son programme d'entretien le nom et l'adresse de la personne responsable de la planification des inspections requises par le programme et fournir une copie du programme à la personne effectuant l'inspection sur l'avion.

(f) Aucun avion ne peut être certifié en état de navigabilité si les potentiels de remplacement des composants à durée limitée mentionnés dans les fiches techniques de spécification de type de l'avion ne sont pas conformes. L'avion, y compris la structure, les moteurs, les hélices, les accessoires et les équipements de survie et de secours, n'est pas contrôlé conformément à son programme d'entretien déjà approuvé.

(g) Tout exploitant qui souhaite établir un programme d'entretien ou modifier un programme d'entretien déjà approuvé doit le soumettre à l'ANAC pour approbation.

3.1.5 MODIFICATION AU PROGRAMME D'ENTRETIEN D'AVION

(a) Dès que l'ANAC juge que des modifications à un programme approuvé d'entretien sont nécessaires pour une meilleure adéquation du programme, le propriétaire, ou le cas échéant l'exploitant, doit effectuer, dès notification par l'ANAC, toutes les modifications nécessaires.

(b) Le propriétaire, ou le cas échéant l'exploitant peut dans les 30 jours suivant la notification de la demande de modification, adresser une requête à l'ANAC pour lui demander de reconsidérer sa décision.

(c) Sauf dans le cas d'une urgence exigeant une action immédiate pour l'intérêt de la sécurité, l'introduction de cette requête entraîne le maintien de la notification en attente d'une décision de l'ANAC.

3.1.6 INSPECTIONS — AVION

(a) Nul ne peut exploiter un avion si cet avion n'a pas :

(1) été inspecté conformément aux règles de performance de l'Annexe à l'Arrêté n° 4356 /MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la navigation des aéronefs civils, et autorisé pour une remise en service par une personne habilitée ;

(2) obtenu un certificat de navigabilité délivré par l'ANAC.

(b) Nul ne peut exploiter un avion pour instruction de vol, pour compensation ou location sans que cet avion ait été inspecté conformément aux règles de performances de l'Annexe à l'Arrêté n° 4356/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la navigation des aéronefs civils et remis en service par une personne habilitée.

(c) Tout exploitant aérien doit s'assurer que l'ANAC jouit de l'accès et de la coopération avec tout organisme ou installation ayant un contrat de sous-traitance pour des prestations liées à l'exploitation ou à la maintenance dans le transport aérien commercial.

(d) L'exploitant aérien, afin de faciliter la tâche à l'ANAC, est tenu de se conformer aux dispositions suivantes :

(1) apporter aide et coopération à toute personne mandatée par l'ANAC et lui donner libre accès, en tout temps ou lieu, aux infrastructures et documents à surveiller ;

(2) présenter ces documents et enregistrements lorsque cela lui est demandé par l'ANAC, dans une période de temps raisonnable ;

(3) le commandant de bord d'un aéronef, doit présenter à toute personne mandatée par l'ANAC, dans une période de temps raisonnable, tout document transporté à bord d'un aéronef ;

(4) l'exploitant aérien doit fournir à l'ANAC un siège d'observateur à l'avant de tout aéronef de l'exploitant aérien à partir duquel les actions et les conversations de l'équipage du vol peuvent être facilement observées.

La convenance de l'emplacement du siège et la possibilité de surveiller les actions, conversations et communications radio de l'équipage du vol sont déterminées par l'ANAC.

3.1.7 TENEUR, FORMULAIRES ET GESTION DES DOSSIERS DE MAINTENANCE ET DES ENREGISTREMENTS

(a) Le propriétaire, le cas échéant l'exploitant d'un avion doit conserver les enregistrements de maintenance :

(1) de l'avion entier comprenant :

(i) temps total de service (heures, temps calendaire et cycles) de l'avion et de tous les composants à durée de vie limitée ;

(ii) état à jour des inspections de l'avion, y compris la dernière date à laquelle les inspections exigées ou approuvées ont été effectuées ;

(iii) le poids à vide effectif et l'index du centre de gravité à vide ;

(iv) pose et dépose d'équipements ;

(v) type et domaine de maintenance, y compris le temps et la date en service ;

(vi) date d'exécution des travaux ;

(vii) liste chronologique de conformité aux consignes de navigabilité (AD/CN), y compris les méthodes de mise en conformité ;

(2) des composants à vie limitée comprenant :

(i) durée totale en service ;

(ii) date de la dernière révision ;

(iii) temps en service depuis la dernière révision ;

(iv) date de la dernière inspection ;

(3) des instruments et équipements dont l'état de fonctionnement et la durée de vie opérationnelle sont déterminés par leur temps en service :

(i) relevés de la durée en service si nécessaire dans le but de déterminer leur état de fonctionnement ou pour calculer la durée de vie opérationnelle ;

(ii) date de la dernière inspection.

3.1.8 ÉTATS DE MAINTENANCE

(a) L'exploitant doit veiller à ce que les états ci-après soient conservés pendant les périodes mentionnées au paragraphe (b) ci-dessous :

(1) temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'avion et de tous les ensembles à vie limitée ;

(2) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;

(3) renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations ;

(4) temps de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'aéronef ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposé ;

(5) situation actuelle de conformité de l'aéronef avec le programme d'entretien ;

(6) états de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.

(b) Les états dont il est question au paragraphe (a), alinéas (1) à (5) doivent être conservés pendant au moins 90 jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les états indiqués au paragraphe (a), alinéa (6) doivent être conservés pendant au moins un an après la date de signature de la fiche de maintenance.

(c) En cas de changement temporaire d'exploitant, les états doivent être mis à la disposition du nouvel exploitant. En cas de changement permanent d'exploitant, les états seront remis au nouvel exploitant.

Dans le contexte du paragraphe (c), l'État d'immatriculation aura à déterminer ce qu'il convient de considérer comme un changement temporaire d'exploitant en fonction de la nécessité d'avoir prise sur les états, ce qui dépendra de la possibilité d'y accéder et de les mettre à jour.

3.1.9 CONSERVATION DES ENREGISTREMENTS DE MAINTENANCE

(a) À l'exception des enregistrements détenus par un détenteur de certificat de transporteur aérien, tout propriétaire, le cas échéant tout exploitant doit conserver les enregistrements ci-après jusqu'à ce qu'une maintenance identique ou de même envergure soit à nouveau effectuée ou pendant une année après l'exécution de la maintenance :

(1) enregistrements de maintenance, modifications mineures, inspections exigées ou approuvées selon le cas pour chaque avion (y compris le fuselage)

pour chaque moteur, hélice et équipement d'avion comprenant :

(i) la description des travaux effectués ;

(ii) la date de la fin des travaux effectués ;

(iii) la signature de la personne habilitée pour la remise en service de l'avion ;

(2) enregistrements contenant les informations suivantes :

(i) le temps total en service du fuselage, de chaque moteur, de chaque hélice ;

(ii) l'état effectif de toutes les pièces aéronautiques à vie limitée ;

(iii) la date depuis la dernière révision de toutes les pièces installées sur l'avion qui doivent être révisées sur la base de leur potentiel ;

(iv) l'état à jour des inspections de l'avion, y compris le temps depuis la dernière inspection exigée par le programme d'entretien sous lequel l'avion et ses accessoires sont soumis ;

(v) l'état à jour des consignes de navigabilité applicables y compris, pour chacune d'elles, la méthode permettant de se mettre en conformité, le numéro de la consigne de navigabilité, la date de révision et, si la consigne de navigabilité demande une action répétitive, le temps et la date de la prochaine action requise;

(vi) des copies des formulaires prescrits par ce règlement pour chaque modification majeure de la structure, des moteurs, des rotors, des hélices et des accessoires installés.

(b) Les relevés spécifiés au paragraphe (a) ci-dessus doivent être conservés et transférés avec l'avion au moment de la vente ou de la location de l'avion.

(c) Une liste des défauts doit être conservée jusqu'à la réparation de ces derniers et jusqu'à ce que l'avion soit certifié en état de navigabilité.

(d) L'exploitant doit tenir à la disposition de l'ANAC, tous les états de maintenance.

(e) Une fiche de maintenance doit être remplie et signée pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux données approuvées et aux procédures décrites dans le manuel de procédures de l'organisme de maintenance.

3.1.10 TRANSFERT DES RELEVÉS DE MAINTENANCE

(a) Tout propriétaire, le cas échéant exploitant qui vend ou loue un avion immatriculé en République du Congo doit transférer à l'acquéreur ou au locataire, au moment de la vente ou de la location, les états de maintenance identifiés à la section 8.3.1.8 ci-dessus,

de cet avion sous une forme de langage clair ou codé au choix de l'acquéreur ou locataire, si la forme codée qui convient pour la conservation et le recouvrement des informations est jugée acceptable par l'ANAC.

3.1.11 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT EN MATIÈRE DE MAINTENANCE

(a) En suivant des procédures acceptables pour l'État d'immatriculation, l'exploitant doit veiller à ce que :

(1) chaque aéronef qu'il exploite soit maintenu en état de navigabilité ;

(2) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement ;

(3) le certificat de navigabilité de chaque aéronef qu'il exploite demeure valide.

(b) L'exploitant n'utilisera pas un aéronef s'il n'est pas entretenu et remis en service soit par un organisme agréé conformément à l'Annexe à l'Arrêté n° 4360/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux organismes de maintenance aéronautique, soit dans le cadre d'un système équivalent, l'un et l'autre devant être acceptables pour l'État d'immatriculation.

(c) Lorsque l'État d'immatriculation accepte un système équivalent, la personne qui signe la fiche de maintenance sera titulaire d'une licence délivrée conformément à l'Annexe à l'Arrêté n° 4358 / MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile.

(d) L'exploitant aura recours à une personne ou à un groupe de personnes pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de contrôle de maintenance.

(e) L'exploitant doit veiller à ce que la maintenance de ses aéronefs soit effectuée conformément au programme d'entretien.

3.1.12 RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

(a) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg suivra et évaluera l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et fournira les renseignements prescrits par l'État d'immatriculation, en employant le système que la section 5.1.3, paragraphes (e) et (h) de l'Annexe à l'Arrêté n° 4356/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la navigabilité des aéronefs civils.

(b) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg doit obtenir et doit évaluer les renseignements et les recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'organisme responsable de la conception de type, et doit mettre ensuite en œuvre les mesures jugées nécessaires, selon une procédure acceptable pour l'État d'immatriculation.

3.1.13 MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS

(a) Toutes les modifications et réparations doivent être conformes à des règlements de navigabilité acceptables pour l'État d'immatriculation. Des procédures doivent être établies pour assurer la conservation des renseignements attestant le respect des règlements de navigabilité.

4 ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

4.1.1 COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

(a) *Composition de l'équipage de conduite.* — L'équipage de conduite ne doit pas être inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel d'exploitation. En plus de l'équipage minimal de conduite spécifié dans le manuel de vol, ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité, l'équipage de conduite comprendra les membres d'équipage de conduite qui pourront être nécessaires suivant le type de l'avion utilisé, le type d'exploitation considéré et la durée du vol entre les points où s'effectue la relève des équipages de conduite.

(b) *Opérateur radio navigant.* — L'équipage de conduite doit comprendre au moins une personne titulaire d'une licence en état de validité, délivrée ou validée par l'état d'immatriculation, l'autorisant à manipuler l'appareillage d'émission radio qui doit être utilisé ;

(c) *Mécanicien navigant.* — Lorsqu'un poste distinct est prévu pour un mécanicien navigant dans les aménagements de l'avion, l'équipage de conduite doit comprendre au moins un mécanicien navigant spécialement affecté à ce poste, à moins que les fonctions attachées à ce poste puissent être remplies de manière satisfaisante par un autre membre de l'équipage de conduite, titulaire d'une licence de mécanicien navigant, sans nuire à l'exercice de ses fonctions normales ;

(d) *Navigateur.* — L'équipage de conduite doit comporter au moins un membre titulaire d'une licence de navigateur sur tous les vols pour lesquels la République du Congo a déterminé que les pilotes ne peuvent assurer convenablement, de leur poste, la navigation nécessaire à l'exécution du vol dans des conditions de sécurité.

(e) Un copilote est requis pour des opérations IFR de transport aérien commercial.

4.1.2 QUALIFICATIONS DES ÉQUIPAGES

(a) Le pilote commandant de bord doit s'assurer que les licences de chacun des membres de l'équipage de conduite ont bien été émises ou validées par l'état d'immatriculation, comportent les qualifications appropriées et sont en cours de validité. Il doit s'assurer en outre que les membres de l'équipage de conduite ont fait le nécessaire pour maintenir leur compétence.

- (b) Nul ne peut exploiter un avion civil pour le transport aérien commercial s'il n'est pas qualifié pour l'exploitation ou le type d'avion utilisé.

4.1.3 AUTORISATION EN LIEU ET PLACE D'UNE QUALIFICATION DE TYPE

- (a) L'ANAC peut autoriser un pilote à piloter un avion immatriculé en République du Congo exigeant un type de qualification sans qualification de type jusqu'à 60 jours, à condition que :
- (1) l'ANAC ait déterminé qu'un niveau équivalent de sécurité peut être réalisé par les limitations opérationnelles sur l'autorisation ;
 - (2) le demandeur prouve que la conformité à cette section n'est pas utilisée pour le vol ou des séries de vols ;
 - (3) l'exploitation :
 - (i) implique seulement un vol de convoyage, vol d'entraînement, vol d'essai, ou l'essai pratique pour une licence ou une évaluation de pilote ;
 - (ii) se fait à l'intérieur de la République du Congo, à moins que par accord avec l'Autorité étrangère, l'avion soit piloté vers un État contractant limitrophe pour maintenance ;
 - (iii) n'est pas pour compensation ou location à moins que la compensation ou location n'implique un paiement pour l'utilisation de l'avion pour une formation ou soumis à un essai pratique ;
 - (iv) implique seulement le transport de membres d'équipage considérés essentiels pour le vol.
 - (b) Si le motif de l'autorisation fournie par ce paragraphe ne peut pas être exécuté dans les limites du temps de l'autorisation, l'ANAC peut accorder une période supplémentaire jusqu'à 60 jours.

4.1.4 LICENCES REQUISES

- (a) Nul ne peut exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un avion immatriculé en République du Congo, s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications de l'Annexe à l'Arrêté n° 4358/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile applicables aux fonctions qu'il doit accomplir. Cette licence doit avoir été délivrée par la République du Congo ou avoir été validée par la République du Congo si elle a été délivrée par un autre État contractant.
- (b) Tout membre d'équipage de conduite doit, sur chaque vol, transporter une licence d'équipage de conduite, en cours de validité, avec les qualifications nécessaires au vol.

4.1.5 PERSONNEL NAVIGANT — LIMITATIONS SUR L'UTILISATION DES SERVICES POUR LE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL

- (a) Nul ne peut servir comme personnel navigant dans le transport aérien commercial s'il n'est qualifié pour les opérations prévues.

Les qualifications des navigants impliqués dans le transport aérien commercial sont données au Chapitre 8.9 du présent règlement.

4.1.6 QUALIFICATION REQUISE POUR L'EXPLOITATION EN IFR

- (a) Le titulaire d'une licence de pilote ne doit remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'avion selon les règles de vol aux instruments (IFR) que si l'ANAC lui a donné une autorisation à cet effet. Cette autorisation est constituée d'une qualification de vol aux instruments correspondant à la catégorie d'avion.

4.1.7 AUTORISATION SPÉCIALE REQUISE POUR L'EXPLOITATION AVEC APPROCHE DE CATÉGORIE II ET III

- (a) À l'exception du contenu de la section 4.1.7, paragraphe (b), nul ne peut exercer la fonction de pilote membre d'équipage d'un avion civil effectuant des approches de catégorie II ou III si :
- (1) dans le cas d'un pilote commandant de bord, il ne détient pas une qualification d'approche de catégorie II ou III en cours de validité conforme au type d'avion.
 - (2) dans le cas d'un co-pilote, il n'est autorisé par la République du Congo à exercer la fonction de copilote dans un avion effectuant les approches de catégorie II ou III.

- (b) Une autorisation n'est pas requise pour des pilotes individuels d'un exploitant détenteur d'un CTA qui a des spécifications tolérées pour une exploitation avec approche de catégorie II ou III.

4.1.8 CARNET DE VOL PILOTE

- (a) Tout pilote doit démontrer qu'il a la formation et l'expérience aéronautique nécessaires pour satisfaire aux exigences de licence ou de qualification ou d'expérience récente, par des relevés fiables sur son carnet de vol.
- (b) Tout pilote commandant de bord doit avoir avec lui son carnet de vol ou le relevé des heures de vol certifié par les opérations, au moment de l'exécution d'un vol.
- (c) Un élève pilote doit avoir sur lui son carnet de vol, comportant les annotations appropriées de l'instructeur en vol, sur tous les vols sur campagne effectués en solo.

4.1.9 EXPÉRIENCE RÉCENTE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD ET DU COPILOTE — DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE

- (a) L'exploitant ne doit pas confier le décollage et l'atterrissage d'un type ou d'une variante de type d'avion à un pilote commandant de bord ou un copilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois décollages et atterrissages au cours des 90 jours

précédents, sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.

(b) Quand un pilote commandant de bord ou un copilote pilote plusieurs variantes du même type d'avion ou différents types d'avion ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité.

Les conditions auxquelles les spécifications de la section 4.1.9, paragraphe (a) pour chaque variante ou chaque type d'avion peuvent être combinées sont définies par décision du DG de l'ANAC.

4.1.10 EXPÉRIENCE RÉCENTE DU PILOTE DE RELÈVE EN CROISIÈRE

(a) L'exploitant n'affectera pas un pilote au poste de pilote de relève en croisière sur un type ou une variante de type d'avion si, dans les 90 jours précédents, ce pilote :

(1) n'a pas rempli les fonctions de pilote commandant de bord, de copilote ou de pilote de relève en croisière sur le même type d'avion ; ou

(2) n'a pas reçu de formation de recyclage en pilotage comprenant des procédures normales, anormales et d'urgence propres au vol en croisière sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet, et s'il ne s'est pas exercé à exécuter des procédures d'approche et d'atterrissage, exercice qu'il peut avoir fait en qualité de pilote qui n'est pas aux commandes un pilote qui n'a pas une expérience récente pour les décollages et atterrissages doit de manière satisfaisante suivre et réussir un programme complet de requalification jugé acceptable par l'ANAC.

(b) Quand un pilote de relève en croisière pilote plusieurs variantes du même type d'avion ou différents types d'avions ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité, l'ANAC décidera des conditions auxquelles les spécifications de la section 4.1.10, paragraphe (a) pour chaque variante ou chaque type d'avion peuvent être combinées.

4.1.11 PILOTE COMMANDANT DE BORD — QUALIFICATION DE RÉGION, DE ROUTE ET D'AÉRODROME

(a) L'exploitant ne doit pas confier à un pilote les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion sur une route ou un tronçon de route pour lesquels il ne possède pas de qualification en cours de validité tant que ce pilote ne remplit pas les conditions stipulées à la section 8.4.1.11, paragraphes (b) et (c).

(b) Le pilote doit démontrer à l'exploitant qu'il a une connaissance suffisante :

(1) de la route à parcourir et des aérodromes à utiliser; ces connaissances doivent porter sur

(i) le relief et les altitudes minimales de sécurité ;

(ii) les conditions météorologiques saisonnières ;

(iii) les installations, services et procédures de météorologie, de télécommunications et de la circulation aérienne ;

(iv) les procédures de recherches et de sauvetage ;

(v) les installations et procédures de navigation, y compris les procédures éventuelles de navigation sur de grandes distances, pour la route sur laquelle le vol doit être effectué.

(2) Des procédures applicables au survol des zones à population dense et à forte densité de circulation, aux obstacles, à la topographie, au balisage lumineux et aux aides d'approche ainsi que des procédures d'arrivée, de départ, d'attente, des procédures d'approche aux instruments et des minimums d'utilisation applicables.

La partie de la démonstration relative aux procédures d'arrivée, de départ, d'attente et d'approche aux instruments peut être accomplie au moyen d'un dispositif d'instruction approprié à cette fin.

(c) Un pilote commandant de bord doit avoir effectué réellement une approche sur chaque aérodrome de la route où l'atterrissage a lieu, accompagné d'un pilote qualifié pour cet aérodrome, soit en tant que membre de l'équipage de conduite, soit en tant qu'observateur dans le poste de pilotage, à moins :

(1) que l'approche ne s'effectue pas au-dessus d'un terrain difficile et que les procédures d'approche aux instruments et les aides dont dispose le pilote soient analogues à celles qui lui sont familières, et qu'une marge approuvée par l'ANAC soit ajoutée aux minimums opérationnels normaux ou qu'on ait une certitude raisonnable que l'approche et l'atterrissage puissent se faire dans les conditions météorologiques de vol à vue ;

(2) que la descente à partir de l'altitude d'approche initiale puisse être effectuée de jour dans les conditions météorologiques de vol à vue ;

(3) que l'exploitant ne donne au pilote commandant de bord une qualification pour l'aérodrome en question à l'aide d'une représentation visuelle convenable ; ou

(4) que l'aérodrome en question ne soit très proche d'un autre aérodrome pour lequel le pilote commandant de bord détient une qualification.

(d) L'exploitant doit consigner, d'une manière satisfaisante pour l'ANAC, la qualification du pilote et la façon dont cette qualification a été acquise.

(e) Un exploitant ne doit continuer à utiliser un pilote comme pilote commandant de bord sur une route ou dans une région spécifiée par l'exploitant et approuvée par l'ANAC si, dans les 12 mois qui précèdent, ce pilote n'a pas effectué au moins un voyage

en tant que pilote membre de l'équipage de conduite, pilote inspecteur ou observateur dans le poste de pilotage :

- (1) dans la région spécifiée ; et
- (2) le cas échéant, sur toute route pour laquelle des procédures à appliquer ou des aérodromes à utiliser pour le décollage ou l'atterrissage exigent des aptitudes ou des connaissances spéciales.
- (f) Si plus de 12 mois se sont écoulés sans que le pilote commandant de bord ait fait un tel voyage sur une route passant à proximité immédiate et au-dessus d'une zone de relief analogue, dans une région, sur une route ou à un aérodrome ainsi spécifié, et s'il ne s'est pas exercé à exécuter les procédures en question sur un appareil de formation satisfaisant à cette fin, il doit devoir de nouveau, avant de reprendre ses fonctions de pilote commandant de bord dans cette région ou sur cette route, se qualifier conformément aux dispositions de la section 4.1.11, paragraphes (b) et (c) ci-dessus.

4.1.12 CONTRÔLE DE LA COMPÉTENCE DES PILOTES

(a) L'exploitant doit veiller à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie sur chaque type ou variante de type d'avion. Lorsque les vols doivent être exécutés selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant doit veiller à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'ANAC. Ces contrôles doivent être effectués au moins deux fois au cours de chaque période d'un an. Deux contrôles de ce type, lorsqu'ils comportent des épreuves semblables et sont effectués à moins de quatre mois d'intervalle, ne suffiront pas à répondre à cette spécification.

Des simulateurs d'entraînement au vol approuvés par l'ANAC peuvent être utilisés pour les épreuves aux fins desquelles ces appareils ont été spécifiquement approuvés.

(b) L'exploitant qui affecte des membres d'équipage de conduite à plusieurs variantes du même type d'avion ou à différents types d'avions ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité, doit soumettre à l'ANAC pour acceptation, les conditions auxquelles les spécifications de la section 4.1.12, paragraphe (a) ci-dessus pour chaque variante ou chaque type d'avion peuvent être combinées.

4.1.13 VOLS MONOPILOTES EN RÉGIME DE VOL AUX INSTRUMENTS (IFR) OU DE NUIT

(a) Les conditions d'expérience, d'expérience récente et de formation applicables à l'exécution de vols mono pilote en régime IFR ou de nuit sont définies au paragraphe (b) ci-dessous.

(b) le pilote commandant de bord :

- (1) pour les vols en IFR ou de nuit, doit avoir accumulé au moins 50 heures de vol sur la classe d'avion considérée, dont au moins 10 heures comme pilote commandant de bord;
- (2) pour les vols en IFR, doit avoir accumulé au moins 25 heures de vol en IFR sur la classe d'avion considérée, ces heures pouvant être comprises dans les 50 heures de vol prévues au paragraphe (b), alinéa (1) ci-dessus ;
- (3) pour les vols de nuit, doit avoir accumulé au moins 15 heures de vol de nuit, ces heures pouvant être comprises dans les 50 heures de vol prévues au paragraphe (b), alinéa (1) ;
- (4) pour les vols en IFR, doit avoir acquis l'expérience récente suivante comme pilote en exploitation mono pilote en régime IFR :
 - (i) au moins 5 vols en IFR, comprenant trois approches aux instruments effectuées au cours des 90 jours précédents sur la classe d'avion considérée, en tant que pilote unique ; ou
 - (ii) une vérification en approche aux instruments IFR conduite sur un avion de la classe considérée au cours des 90 jours précédents.
- (5) pour les vols de nuit, doit avoir effectué, au cours des 90 jours précédents, au moins 3 décollages et atterrissages de nuit sur la classe d'avion considérée, en tant que pilote unique ;
- (6) doit avoir réussi des programmes de formation qui prévoient, en plus des spécifications de la section 9.1.32, l'information des passagers en ce qui concerne les évacuations d'urgence, la gestion du pilote automatique et l'utilisation simplifiée de la documentation en vol.

(c) La formation initiale et périodique en vol et les vérifications de compétence, indiquées à la section 4.1.12 et la section 9.1.32, paragraphe (a), du pilote commandant de bord en qualité de pilote unique sur la classe d'avion considérée doivent avoir lieu dans un environnement représentatif de l'exploitation.

4.1.14 PRIVILÈGES ET LIMITATIONS DU PILOTE

(a) Conformément aux dispositions de l'Annexe à l'Arrêté n° 4358/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile, un pilote ne peut conduire des opérations que dans le respect des limitations et des privilèges liés à sa licence ou à ses qualifications.

8. CAS D'URGENCE

(a) Pour chaque type d'avion, l'exploitant doit indiquer à tous les membres d'équipage de conduite les fonctions dont ils doivent s'acquitter en cas d'urgence ou dans une situation appelant une évacuation d'urgence. Le programme d'instruction de l'exploitant doit

comporter un stage annuel d'entraînement à l'exécution de ces fonctions et il y doit être prévu l'enseignement de l'emploi de l'équipement d'urgence et de secours dont l'usage est prescrit à bord et des exercices d'évacuation d'urgence de l'avion.

5 TÂCHES ET RESPONSABILITÉS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

5.1.1 AUTORITÉ ET RESPONSABILITÉS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

(a) Le pilote commandant de bord d'un avion, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son avion ; toutefois, il peut déroger à ces règles s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.

(b) Le pilote commandant de bord d'un avion décide en dernier ressort de l'utilisation de cet avion tant qu'il en aura le commandement.

(c) Le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à bord lorsque les portes sont fermées. Le pilote commandant de bord est également responsable de la conduite et de la sécurité de l'avion depuis le moment où celui-ci est prêt à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les moteurs utilisés comme groupes de propulsion primaires sont arrêtés.

(d) L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que toutes les personnes se trouvant à bord de l'avion obéissent à tous les ordres donnés par le commandant de bord dans le but d'assurer la sécurité de l'avion et des personnes ou des biens transportés conformément à la législation en vigueur.

(e) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'avion se trouve impliqué et entraînant des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens.

Le RAC 13 donne une définition de l'expression « blessure grave ».

(f) Le pilote commandant de bord doit a la responsabilité de signaler à l'exploitant à la fin d'un vol tous les défauts constatés ou présumés de l'avion.

(g) Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration générale contenant les renseignements énumérés à la section 5.1.18 du présent règlement.

5.1.2 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

(a) L'exploitant doit veiller à ce que tous ses employés soient informés, lorsqu'ils sont en fonction à l'étranger, qu'ils doivent se conformer aux lois, règle-

ments et procédures des États dans le territoire desquels ses avions sont en service.

(b) L'exploitant doit veiller à ce que tous ses pilotes connaissent les lois, les règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'ils doivent traverser, aux aérodromes qu'ils sont appelés à utiliser et pour les installations et services correspondants. L'exploitant doit veiller à ce que les autres membres de l'équipage de conduite connaissent ceux de ces lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'avion.

(c) La responsabilité du contrôle d'exploitation incombe à l'exploitant ou à son représentant désigné.

Cette disposition n'affecte en rien les droits ni les obligations d'un État vis-à-vis de l'exploitation des avions immatriculés par lui.

(d) La responsabilité du contrôle de l'exploitation n'est déléguée qu'au pilote commandant de bord et à un agent technique d'exploitation si la méthode de contrôle et de supervision des vols approuvée par l'exploitant requiert l'emploi d'agents techniques d'exploitation.

L'Annexe à l'Arrêté n° 4358/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile contient les spécifications relatives à l'âge, aux compétences, aux connaissances et à l'expérience des agents techniques d'exploitation titulaires d'une licence.

(e) S'il est le premier à avoir connaissance d'un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'avion ou des personnes, l'agent technique d'exploitation doit s'il y a lieu, dans le cadre des mesures indiquées à la section 9.1.28, paragraphe (b) informer immédiatement les autorités compétentes de la nature de la situation et au besoin demander de l'aide.

(f) Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'avion ou de personnes nécessite des mesures qui amènent à violer une procédure ou un règlement local, le pilote commandant de bord doit aviser sans délai les Autorités locales. Si l'État où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord doit rendre compte dès que possible, et en principe dans les dix jours, de toute violation de ce genre à l'Autorité compétente de cet État ; dans ce cas le pilote commandant de bord doit adresser également une copie de son compte rendu, dès que possible, et en principe dans les dix jours, à l'ANAC.

(g) Les exploitants doivent faire en sorte que le pilote commandant de bord dispose, à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherches et de sauvetage de la région qu'il va survoler.

Ces renseignements peuvent être consignés dans le manuel d'exploitation ou fournis au pilote sous toute autre forme jugée convenable.

(h) Les exploitants doivent veiller à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications, comme il est spécifié à l'Annexe à l'Arrêté n° 4358/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile.

5.1.3 NÉGLIGENCE OU IMPRUDENCE DANS LA CONDUITE DES AVIONS

(a) L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que nul n'agisse par imprudence ou négligence, ou ne reste passif :

(1) de sorte à mettre en danger l'avion ou les personnes qui s'y trouvent.

(2) de sorte à permettre ou provoquer la mise en danger de personnes ou de biens par l'avion.

(b) Un avion ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers.

5.1.4 APTITUDE PHYSIQUE DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

(a) Nul ne peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou d'un membre quelconque d'équipage dans une situation de déficience d'aptitude physique qui pourrait empêcher l'accomplissement en toute sécurité des privilèges de sa licence.

(b) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce qu'un vol :

(1) ne soit pas entrepris si l'un quelconque des membres de l'équipage de conduite n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions pour des motifs tels que blessure, fatigue, maladie, effets de l'alcool ou d'agents pharmacodynamiques ;

(2) ne se poursuive pas au-delà de l'aérodrome d'atterrissage convenable le plus proche lorsque l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exercer leurs fonctions est sensiblement diminuée par suite d'un amoindrissement de leurs facultés résultant de fatigue, de maladie ou d'un manque d'oxygène.

5.1.5 USAGE DE STUPÉFIANTS, DROGUES OU DE BOISSONS ALCOOLISÉES

(a) Nul ne doit piloter un avion ou exercer la fonction de membre d'équipage :

(1) dans les 8 heures après la consommation d'une quelconque boisson alcoolisée.

(b) Les personnes qui assurent des fonctions critiques pour la sécurité de l'aviation (personnel critique pour la sécurité) ne doivent pas exercer ces fonctions si elles se trouvent sous l'influence de quelque substance psycho active que ce soit qui altère les performances humaines. Ces personnes ne doivent se livrer à aucune forme d'usage de substances qui pose des problèmes.

(c) À la demande de l'Autorité judiciaire ou de l'ANAC, un membre d'équipage en fonction peut subir, 8 heures avant le vol ou immédiatement après la fin d'un vol un test sanguin pour vérifier la présence d'alcool ou de stupéfiants.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les exigences spécifiques en matière de test pour le dépistage d'alcool ou de stupéfiants sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

5.1.6 UTILISATION DES CEINTURES ET HARNAIS DE SÉCURITÉ PAR LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

(a) Ceintures de sécurité. — Chaque membre d'équipage de conduite doit veiller à ce que sa ceinture de sécurité soit bouclée lorsqu'il se trouve à son poste.

(b) Harnais de sécurité. — Tout membre de l'équipage de conduite qui occupe un siège de pilote doit veiller à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage; chacun des autres membres de l'équipage de conduite doit veiller à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage à moins que les bretelles ne le gênent dans l'exercice de ses fonctions, auquel cas il pourra dégager ses bretelles mais sa ceinture de sécurité doit rester bouclée.

Le harnais de sécurité comprend des bretelles et une ceinture qui peut être utilisée séparément.

(c) Sur chaque siège inoccupé, la ceinture et les bretelles, si installées, doivent être attachées de sorte qu'elles ne gênent ni les membres d'équipage dans l'exécution de leurs tâches, ni l'évacuation rapide des occupants de l'avion en cas d'urgence.

5.1.7 MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE À LEUR POSTE

(a) *Décollage et atterrissage.* — Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage doit être à son poste.

(b) *Croisière.* — Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage doit rester à son poste sauf s'il doit s'absenter pour accomplir des fonctions liées à la conduite de l'avion ou pour des motifs d'ordre physiologique.

(c) *Pendant toutes les autres phases du vol.* — Chaque membre d'équipage de conduite devant être en service au poste de pilotage doit rester à son poste, à moins que son absence ne soit nécessaire à l'exécution de ses tâches pour l'exploitation de l'avion ou pour la satisfaction de ses besoins physiologiques, à condition toutefois qu'au moins un pilote convenablement qualifié demeure à tout moment aux commandes de l'avion.

(d) *Ceintures de sécurité.* — Chaque membre de l'équipage de conduite doit veiller à ce que sa ceinture de sécurité soit bouclée lorsqu'il se trouve à son poste.

(e) *Harnais de sécurité.* — Tout membre de l'équipage de conduite qui occupe un siège de pilote doit veiller à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage ; chacun des autres membres de l'équipage de conduite doit veiller à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage à moins que les bretelles ne le gênent dans l'exercice de ses fonctions, auquel cas il peut dégager ses bretelles mais sa ceinture de sécurité doit rester bouclée.

1. — *Le harnais de sécurité comprend des bretelles et une ceinture qui peut être utilisée séparément.*

2. — *Les exigences spécifiques concernant les membres d'équipage de conduite à leur poste sont dans l'annexe (NMO 5.1 .7) à la décision n° 068/ANAC/DG/DSA fixant les normes de mise en œuvre relatives à l'exploitation technique des aéronefs civils.*

5.1.8 ÉQUIPEMENTS REQUIS POUR LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

(a) Tous les avions volant de nuit doivent être dotés d'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage.

(b) Tout membre d'équipage doit avoir à son poste une liste de vérification (check-list) contenant au minimum les procédures avant décollage, après décollage, avant atterrissage et les procédures d'urgence.

(c) Tout avion doit avoir à son bord des cartes à jour et appropriées correspondant à la route envisagée et aux routes susceptibles d'être suivies en cas de déroutement.

(d) Tout membre d'équipage de conduite titulaire d'une licence dont il ne peut exercer les privilèges qu'à condition de porter des verres correcteurs doit avoir à sa portée des verres correcteurs de rechange lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence.

5.1.9 RESPECT DES LISTES DE VÉRIFICATION (CHECK LIST)

(a) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les listes de vérification, instituées conformément aux dispositions réglementaires, soient rigoureusement respectées.

(b) Les listes de vérification prévues à la section 3.2.8, paragraphe (c) de l'Annexe à l'Arrêté n° 4361/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens doivent être utilisées par l'équipage de conduite avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'utilisation de l'aéronef, dans le manuel de vol ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité ainsi que dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérification doivent respecter les principes des facteurs humains.

(c) L'exploitant doit fournir au personnel d'exploitation et aux équipages de conduite un manuel d'exploitation contenant, pour chaque type d'avion utilisé, les procédures à suivre dans les conditions normales, de secours et d'urgence. On y trouvera aussi des renseignements sur les systèmes de l'avion ainsi que les listes de vérification. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.

5.1.10 INFORMATIONS SUR LES DONNÉES DE RECHERCHE ET SAUVETAGE

(a) Le pilote commandant de bord doit disposer à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherches et de sauvetage des régions qu'il est appelé à survoler.

5.1.11 PRÉSENTATION DES DOCUMENTS DU VOL ET DE L'AVION

(a) L'exploitant doit :

(1) donner à toute personne mandatée par l'ANAC accès à tout document et enregistrement relatifs aux opérations de vol ou à la maintenance ;

(2) et présenter ces documents et enregistrements, lorsque cela lui est demandé par l'ANAC, dans une période raisonnable.

(b) le pilote commandant de bord doit, dans un délai raisonnable après que la demande lui en a été faite par une personne mandatée par l'ANAC, présenter à cette personne les documents devant se trouver à bord.

5.1.12 VERROUILLAGE DE LA PORTE D'ACCÈS AU POSTE DE PILOTAGE EN TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL

(a) Sur tous les avions qui en sont dotés, la porte de la cabine de l'équipage de conduite doit être verrouillable, mais uniquement de l'intérieur, sauf en cas de nécessité dans l'exécution des tâches normales ou d'assistance en cas d'urgence.

5.1.13 CONDITIONS D'ACCÈS AU POSTE DE PILOTAGE EN TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL

(a) L'exploitant doit veiller à ce qu'aucune personne, autre qu'un membre d'équipage de conduite affecté à un vol, ne soit admise ou transportée dans le poste de pilotage, si cette personne n'est pas :

(1) un membre d'équipage en service ;

(2) un représentant de l'ANAC responsable des certifications/agrèments, des licences ou du contrôle, si cela est nécessaire à l'exécution de ses tâches officielles ;

(3) ou autorisée et transportée conformément aux instructions du manuel d'exploitation.

(b) Le pilote commandant de bord doit s'assurer que :

(1) dans l'intérêt de la sécurité, l'admission au poste de pilotage n'entraîne pas de distraction ni ne nuit au déroulement du vol ;

(2) et toutes les personnes transportées dans le poste de pilotage sont familiarisées avec les procédures de sécurité applicables.

(c) La décision finale d'admission au poste de pilotage doit être de la responsabilité du commandant de bord.

5.1.14 ADMISSION D'INSPECTEURS AU POSTE DE PILOTAGE

(a) L'exploitant doit s'assurer que toute personne mandatée par l'Autorité peut, à tout moment, embarquer et voler dans tout avion exploité conformément au CTA délivré par les services compétents, et entrer et rester au poste de pilotage. Toutefois, le commandant de bord peut refuser l'accès au poste si, selon lui, cela met en cause la sécurité de l'avion.

8.5.1.15 TÂCHES DURANT LES PHASES CRITIQUES DE VOL

(a) Aucun navigant ne peut exercer d'autres activités dans les phases critiques de vol autres que celles requises pour assurer la sécurité de l'avion.

(b) Aucun pilote commandant de bord n'a le droit de permettre à un navigant de s'engager durant les phases critiques de vol dans une activité quelconque qui pourrait le gêner ou le distraire dans l'exécution des tâches qui lui sont assignées.

5.1.16 MANIEMENT DES COMMANDES

(a) Aucun pilote commandant de bord n'a le droit de permettre à une personne non qualifiée de manier les commandes de l'avion durant un vol commercial.

(b) Nul n'a le droit de manier les commandes d'un avion durant un vol commercial sauf s'il est qualifié pour exercer les tâches dévolues à un navigant technique et s'il a l'autorisation de l'exploitant.

5.1.17 SIMULATION EN VOL DE SITUATIONS ANORMALES OU D'URGENCE

(a) L'exploitant doit veiller à ce qu'aucune situation d'urgence ou situation anormale ne soit simulée lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord.

5.1.18 MISE À JOUR DU CARNET DE ROUTE

(a) Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration générale contenant les renseignements énumérés au paragraphe (b) ci-dessous.

(b) Le carnet de route d'un avion doit comporter les rubriques suivantes correspondant aux chiffres romains indiqués :

- I — Nationalité et immatriculation de l'avion ;
- II — Date ;
- III — Noms des membres de l'équipage ;
- IV — Affectation des membres de l'équipage ;
- V — Lieu de départ ;
- VI — Lieu d'arrivée ;
- VII — Heure de départ ;
- VIII — Heure d'arrivée ;
- IX — Heures de vol ;
- X — Nature du vol (privé, travail aérien, transport régulier ou non régulier) ;
- XI — Incidents et observations (s'il y a lieu) ;
- XII — Signature de la personne responsable.

(c) Les inscriptions au carnet de route doivent être effectuées au fur et à mesure, à l'encre ou au crayon indélébile.

(d) Conserver les carnets de route, une fois remplis, pour permettre d'avoir un relevé complet des vols effectués au cours des six derniers mois.

(e) Le pilote commandant de bord doit s'assurer que toutes les cases du carnet de route sont correctement remplies avant, durant et après le vol.

5.1.19 COMPTE RENDU D'ANOMALIES MÉCANIQUES

(a) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler à l'exploitant à la fin du vol tous les défauts constatés ou présumés.

5.1.20 COMPTE RENDU SUR LES IRRÉGULARITÉS DES INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

(a) L'exploitant doit veiller à ce que toute insuffisance d'installations et services constatée au cours des vols soit signalée, sans retard excessif, aux autorités responsables des installations et services considérés.

5.1.21 COMPTE RENDU DE SITUATIONS DANGEREUSES

(a) Les conditions de vol dangereuses observées, autres que celles qui sont associées aux conditions météorologiques, doivent être signalées dès que possible à la station aéronautique appropriée, avec tous les détails susceptibles d'être utiles pour la sécurité des autres avions.

5.1.22 COMPTE RENDU D'INCIDENTS

(a) L'exploitant doit établir des procédures pour le compte rendu des incidents en prenant en compte les responsabilités décrites ci-dessous et les circonstances décrites dans le paragraphe ci-dessous :

(1) le pilote commandant de bord ou l'exploitant de l'avion doit soumettre un compte rendu à l'ANAC pour tout incident constaté par lui ;

(2) les comptes rendus doivent être transmis dans un délai de 72 heures sauf si des circonstances exceptionnelles l'empêchent ;

(3) le pilote commandant de bord doit s'assurer que toutes les défaillances techniques, connues ou suspectées, et tout dépassement des limitations techniques survenues lorsqu'il était responsable du vol sont reportés dans le compte rendu matériel attaché à l'avion. Si la défaillance ou le dépassement des limitations techniques met ou pourrait mettre en danger la sécurité de l'exploitation, le commandant de bord doit de plus soumettre un compte rendu à l'ANAC conformément au paragraphe (a), alinéa (1) ci-dessus ;

(4) dans le cas d'incidents sujets à compte rendu conformément au paragraphe (a), alinéas (1) et (2) ci-dessus, suite à ou relatif à une défaillance, une panne ou une anomalie de l'avion, de ses équipements ou de tout équipement d'assistance au sol, ou dans le cas d'incidents qui affectent ou pourraient affecter le maintien de la navigabilité de l'avion, l'exploitant doit également informer l'organisme responsable de la conception ou le fournisseur ou, si applicable, l'organisme responsable de la navigabilité continue, en même temps que le compte rendu est soumis à l'ANAC.

(b) Comptes rendus spécifiques. — Les événements pour lesquels une notification spécifique et des méthodes de compte rendu doivent être utilisées sont décrits ci-dessous :

(1) *incidents de la circulation aérienne.* — Le pilote commandant de bord doit notifier l'incident aux services de la circulation aérienne concernés, dès qu'il le peut, et doit les informer de son intention de soumettre un compte rendu après le vol dès qu'un avion en vol a été mis en danger par :

(i) une quasi-collision avec tout autre objet volant ;

(ii) ou une défaillance des procédures de la circulation aérienne ou un non-respect des procédures applicables par les services de la circulation aérienne ou par l'équipage de conduite ;

(iii) ou une panne des installations des services de la circulation aérienne. De plus, le commandant de bord doit informer l'ANAC de l'incident ;

(2) *avis de résolution du système d'anti-abordage embarqué.* — Le pilote commandant de bord doit informer les services de la circulation aérienne concernés et doit soumettre un compte rendu ACAS à l'ANAC dès qu'un avion en vol a effectué une manœuvre en réponse à un avis de résolution ACAS.

(3) *risques et collisions aviaires :*

(i) le pilote commandant de bord observant un danger aviaire doit en avertir la station au sol appropriée immédiatement ;

(ii) s'il est conscient qu'une collision avec des oiseaux s'est produite, le commandant de bord doit soumettre à l'ANAC après l'atterrissage un compte rendu écrit de collision d'oiseaux dès que l'avion dont il a

la responsabilité subit une collision avec des oiseaux qui entraîne des dommages significatifs à l'avion ou la perte ou la panne de toute fonction essentielle. Si la collision avec des oiseaux est découverte lorsque le commandant de bord n'est pas disponible, l'exploitant est responsable de la transmission du compte rendu.

(4) *urgences en vol avec des marchandises dangereuses à bord.* — Lorsque survient une urgence en vol et si les conditions le permettent, le commandant de bord doit informer les services de la circulation aérienne appropriés de la présence à bord de toute matière dangereuse. Après l'atterrissage, le pilote commandant de bord doit, si l'événement est lié au transport de marchandises dangereuses, se conformer également aux exigences de compte rendu relatif aux marchandises.

(5) *intrusion illicite.* — À la suite d'une intrusion illicite à bord d'un avion, le commandant de bord ou, en son absence, l'exploitant doit soumettre dès que possible un compte rendu aux autorités locales et à l'Autorité de l'état de l'exploitant.

(6) *rencontre de conditions potentiellement dangereuses.* — Le pilote commandant de bord doit avertir les services de la circulation aérienne appropriés dès que possible lorsqu'une condition potentiellement dangereuse, telle qu'une irrégularité de fonctionnement des installations de navigation ou des installations au sol, un phénomène météorologique ou un nuage de cendres volcaniques, est rencontrée en vol.

5.1.23 COMPTE RENDU D'ACCIDENT

(a) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'avion se trouve impliqué et entraînant des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens.

5.1.24 FONCTIONNEMENT DES ENREGISTREURS DE CONVERSATION AU POSTE DE PILOTAGE ET DES ENREGISTREURS DE PARAMÈTRES DE VOL

5.1.24.1 CONSERVATION DES ENREGISTREMENTS

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) après un accident, l'exploitant d'un avion à bord duquel se trouve un enregistreur de vol doit, dans la mesure du possible, préserver les enregistrements originaux relatifs à cet accident, tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur, pendant une période d'au moins 60 jours sauf indications contraires de l'Autorité chargée de l'enquête ;

(2) tant que l'ANAC n'a pas donné son accord préalable, à la suite d'un incident relevant d'un compte rendu obligatoire, l'exploitant d'un avion à bord duquel se trouve un enregistreur de vol doit, dans la mesure du possible, préserver les enregistrements

originaux relatifs à cet incident, tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur, pendant une période d'au moins 60 jours sauf indications contraires de l'Autorité chargée de l'enquête ;

(3) par ailleurs, lorsque l'ANAC l'ordonne, l'exploitant d'un avion à bord duquel se trouve un enregistreur de vol doit préserver l'enregistrement original pendant une période d'au moins 60 jours sauf indications contraires de l'Autorité chargée de l'enquête ;

(4) lorsqu'un enregistreur de paramètres doit se trouver à bord d'un avion, l'exploitant de cet avion doit :

(i) sauvegarder les enregistrements pendant la durée d'exploitation spécifiée par l'ANAC, sauf pour les besoins d'essai et d'entretien des enregistreurs de paramètres, auquel cas il doit être possible d'effacer jusqu'à une heure des enregistrements les plus anciens au moment de l'essai ;

(ii) et garder un document donnant les informations nécessaires à l'extraction et à la conversion des données enregistrées en unités techniques.

5.1.24.2 MISE À DISPOSITION DES ENREGISTREMENTS

(b) L'exploitant d'un avion sur lequel se trouve un enregistreur de vol doit, dans un délai raisonnable après que la demande lui en ait été faite par l'ANAC, remettre tout enregistrement disponible ou ayant été préservé, fait sur un enregistreur de vol.

5.1.24.3 USAGE DES ENREGISTREMENTS

(c) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) les enregistrements obtenus avec l'enregistreur de conversations ne peuvent pas être utilisés à des fins autres que pour l'enquête consécutive à un accident ou à un incident relevant d'un rapport obligatoire sauf accord de tous les membres d'équipage concernés ;

(2) les enregistrements de l'enregistreur de paramètres ne peuvent pas être utilisés à des fins autres que pour l'enquête consécutive à un accident ou à un incident relevant d'un rapport obligatoire, sauf lorsque les dits enregistrements sont :

(i) utilisés par l'exploitant uniquement pour des questions de navigabilité ou de maintenance ;

(ii) ou rendus anonymes ;

(iii) ou divulgués dans des conditions garantissant le secret.

5.1.25 ÉTATS DE L'ÉQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE TRANSPORTÉ À BORD

(a) À tout moment, les exploitants doivent pouvoir communiquer sans délai, aux centres de coordination de sauvetage, des listes indiquant l'équipe-

ment de secours et de sauvetage transporté à bord de ceux de leurs avions qui effectuent des vols internationaux. Les indications doivent comprendre notamment le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des signaux pyrotechniques, le détail des fournitures médicales de secours, les réserves d'eau potable, ainsi que le type de l'équipement radio portatif de secours et les fréquences utilisées.

5.1.26 ENREGISTREMENTS PROVENANT DES ENREGISTREURS DE BORD

(a) En cas d'accident ou d'incident survenant à l'avion, l'exploitant doit assurer, dans la mesure du possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, la conservation des enregistreurs de bord en cause, ainsi que leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux spécifications du RAC 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

5.1.27 OXYGÈNE ÉQUIPAGE — RÉSERVE MINIMALE ET UTILISATION

(a) Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite doivent utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

(b) Le pilote commandant de bord doit s'assurer que les membres de l'équipage de conduite engagés dans des tâches essentielles à la sécurité de l'exploitation de l'avion utilisent de façon continue l'équipement d'oxygène lorsque l'altitude pression de la cabine dépasse 10000 ft pour une période de plus de 30 minutes et lorsque l'altitude cabine excède 13000 ft.

(c) En aucun cas la quantité d'oxygène minimale à bord de l'avion ne doit être inférieure à celle prescrite à la section 8.6.2.18 du présent règlement.

(d) Un pilote CDB d'un avion pressurisé doit porter et utiliser un masque à oxygène :

(1) pour tous les vols à une altitude de vol supérieur à 35000 pieds, s'il est seul aux commandes ;

(2) pour les vols commerciaux, à une altitude de vol supérieure à 25000 pieds, s'il est seul aux commandes.

5.1.28 APPAREILS ÉLECTRONIQUES PORTABLES

(a) L'exploitant ne doit permettre à personne d'utiliser, et doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que personne n'utilise, à bord d'un avion, un appareil électronique portatif susceptible de perturber le bon fonctionnement des systèmes et équipements de l'avion sauf :

(1) pour les vols IFR non commerciaux, le pilote commandant de bord donne son accord préalable ; ou

(2) pour les vols commerciaux, le CTA agréé comporte une liste d'appareils acceptés et que cette infor-

mation est reportée dans le manuel d'exploitation à l'attention des membres d'équipage ;

(3) le pilote commandant de bord informe les passagers des utilisations permises.

5.1.29 CONSIGNES AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE POUR LES CAS D'URGENCE

(a) Pour chaque type d'avion, l'exploitant doit indiquer à tous les membres d'équipage de conduite les fonctions dont ils doivent s'acquitter en cas d'urgence ou dans une situation appelant une évacuation d'urgence. Le programme d'instruction de l'exploitant doit comporter un stage annuel d'entraînement à l'exécution de ces fonctions et il y doit être prévu l'enseignement de l'emploi de l'équipement d'urgence et de secours dont l'usage est prescrit à bord et des exercices d'évacuation d'urgence de l'avion.

5.1.30 FONCTIONS ATTRIBUÉES EN CAS D'URGENCE À L'ÉQUIPAGE DE CABINE

(a) L'exploitant doit déterminer, avec l'approbation de l'ANAC et d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine nécessaire dans chaque type d'avion pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence. L'exploitant doit attribuer ces fonctions pour chaque type d'avion.

5.1.31 PRÉSENCE DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE AUX POSTES D'ÉVACUATION D'URGENCE

(a) Chaque membre de l'équipage de cabine auquel ont été attribuées des fonctions relatives à l'évacuation d'urgence doit occuper un siège installé, conformément aux dispositions du paragraphe 10.9.1.2 de l'Annexe (Partie 01) à l'Arrêté n° 4364/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux instruments et équipements d'aéronefs, pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

5.1.32 PROTECTION DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE PENDANT LE VOL

(a) Chaque membre de l'équipage de cabine doit occuper un siège et doit boucler sa ceinture ou, si le siège en est doté, son harnais de sécurité pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

La disposition ci-dessus ne doit pas empêcher le pilote commandant de bord d'ordonner que la ceinture de sécurité seulement soit bouclée, à d'autres moments que pendant le décollage et l'atterrissage.

6 CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

6.1 GÉNÉRALITÉS

6.1.1 CONDUITE DES INSPECTIONS

(a) L'exploitant aérien doit permettre à l'ANAC de conduire les contrôles et inspections, en tout temps ou lieu, pour déterminer si l'exploitant aérien est en conformité avec les lois, règlements, restrictions et conditions applicables à son CTA.

(b) L'exploitant aérien doit rendre disponible à sa base principale d'exploitation :

- (1) tous les éléments de son CTA courant ;
- (2) toutes les parties de ses manuels d'exploitation et de maintenance ;
- (3) une liste à jour qui inclue la localisation et les fonctions individuelles des responsables pour chaque dossier, document et rapport requis pour être conservé par l'exploitant aérien conformément aux Règlements Aéronautiques du Congo (RAC).

(c) Tout manquement d'un transporteur aérien à rendre disponible un document exigé par l'ANAC est un motif de suspension de tout ou partie du certificat de transporteur aérien.

6.1.2 MAINTIEN DE LA VALIDITÉ DU CTA

(a) La durée de validité du CTA est d'un an au bout de laquelle il est renouvelé si l'exploitant satisfait aux exigences requises.

(b) La poursuite de la validité d'un CTA ou d'un document équivalent dépendra de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences de la section 6.3.1.4, paragraphe (e) de l'Annexe à l'Arrêté n° 4361/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens sous la supervision de l'ANAC.

(c) La validité du certificat peut être restreinte si l'ANAC le juge nécessaire.

6.1.3 SUSPENSION, RETRAIT ET RÉTABLISSEMENT DU CTA

(a) *Suspension.* — Le certificat de transporteur aérien peut être suspendu, ou retiré dans les cas suivants :

- (1) si l'ANAC constate que les conditions ayant motivé sa délivrance ne sont plus respectées, ou que l'exploitant ne se conforme pas aux dispositions réglementaires applicables ;
- (2) si le transporteur aérien n'exploite plus aucun aéronef depuis plus de 6 mois.

(b) *Rétablissement.* — En cas de suspension, le rétablissement se fait quand les services compétents sont assurés que l'exploitant a mis en œuvre les moyens et méthodes nécessaires pour supprimer les causes ayant entraîné la suspension.

(c) *Retrait.* — L'ANAC doit retirer le certificat de transporteur aérien si :

(1) elle juge que les conditions ayant conduit à la délivrance du CTA ne sont plus remplies ;

(2) elle juge que les exigences en matière de sécurité ne sont plus remplies ;

(3) l'exploitant en formule la demande.

(d) En cas de retrait du CTA par l'ANAC, l'exploitant aérien doit soumettre une nouvelle demande de CTA pour la délivrance d'un CTA.

6.1.4 CONTRÔLE DE L'EXPLOITATION

(a) L'exploitant doit :

(1) établir et maintenir une méthode de contrôle de son exploitation approuvée par l'ANAC ; et

(2) exercer le contrôle de son exploitation sur tout vol effectué selon les termes de son CTA.

1. — *L'exploitant est responsable pour le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement d'un vol.*

2. — *L'organisation et les méthodes établies pour exercer le contrôle de l'exploitation doivent être incluses dans le manuel d'exploitation et doivent couvrir au moins une description des responsabilités concernant le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement de tout vol.*

3. — *Ceci n'implique pas l'exigence de dispatcheurs détenteurs de licences ni d'un système de surveillance actif pendant la totalité du vol.*

6.1.5 LANGUE COMMUNE

(a) L'exploitant doit s'assurer que tous les membres de l'équipage peuvent communiquer sans problèmes dans une même langue.

(b) L'exploitant doit s'assurer que tout le personnel d'exploitation comprend la langue dans laquelle les parties du manuel d'exploitation qui concernent leurs fonctions et responsabilités sont écrites.

6.1.6 BASES D'EXPLOITATION

(a) Le transporteur aérien doit maintenir une base principale d'exploitation.

(b) Le transporteur aérien doit assurer sur la base principale d'exploitation des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.

(c) Le transporteur aérien doit prévoir des installations d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols.

6.1.7 CONSERVATION ET MAINTIEN DES DOSSIERS DU PERSONNEL

(a) Tout transporteur aérien doit :

(1) maintenir les dossiers en cours de tous les employés assignés aux fonctions de contrôle exploitation, opérations vols, opérations au sol et maintenance avec les détails des contrats, qualifications et formation ;

(2) maintenir les dossiers, avec suffisamment de détails, pour les employés exerçant des tâches de membre d'équipage de conduite, d'agent technique d'exploitation, équipage de cabine et personnel habilité à prononcer la remise en service pour déterminer si l'employé satisfait aux critères d'expérience et de qualification pour les tâches qui lui sont assignées;

(3) tenir à jour des relevés du temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de repos de tous les membres d'équipage ;

(4) lorsqu'un membre d'équipage, pour lequel un exploitant a conservé un dossier relatif à la durée du travail, devient membre d'équipage pour un autre exploitant, une copie de ce dossier est mise à la disposition du nouvel exploitant sur sa demande.

6.1.8 DOSSIERS AÉRONEFS

(a) Tout transporteur aérien assurant une exploitation aérienne commerciale doit maintenir une liste à jour de chaque aéronef qu'il exploite dans le cadre d'un transport aérien programmé et doit envoyer une copie de la liste et notifier tout changement à l'ANAC.

(b) Un aéronef d'un autre transporteur aérien exploité dans le cadre d'un accord de banalisation de flotte doit être incorporé dans la liste de la flotte de l'exploitant.

(c) Tout transporteur aérien doit conserver les enregistrements des membres d'équipage et des états de maintenance.

(d) Pour chaque vol effectué au-dessus de 15 000 m (49 000 ft), l'exploitant doit établir des relevés qui permettront de déterminer la dose totale de rayonnement cosmique reçue, au cours d'une période de douze mois consécutifs, par chacun des membres de l'équipage.

(e) L'exploitant doit tenir des relevés du carburant et du lubrifiant pour permettre à l'ANAC de s'assurer que pour chaque vol les dispositions du présent règlement ont été respectées.

(f) L'exploitant doit conserver les relevés du carburant et du lubrifiant pendant au moins trois mois.

(g) L'exploitant doit s'assurer que tous les enregistrements et données techniques et opérationnelles afférents à chaque vol sont archivés pendant la durée spécifiée conformément à la décision relative à la conservation et à l'archivage des documents de l'exploitant.

(h) Le transporteur aérien doit s'assurer que tout document, original ou copie, qu'il est tenu de conserver est conservé pour la durée prévue même s'il cesse d'être l'exploitant de l'avion.

(i) En matière de conservation, les dossiers doivent être tenus :

- (1) soigneusement et avec précision ;
- (2) en ordre et suivre un système de classement efficace ;
- (3) complets.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les informations supplémentaires sur la durée d'archivage des documents de l'exploitant aérien sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

6.1.9 PROGRAMMES D'EXPLOITATION

(a) Dans l'établissement des programmes d'exploitation, l'exploitant, conduisant des vols programmés doit allouer assez de temps aux services au sol pour l'assistance correcte de l'aéronef aux stations intermédiaires, et doit prendre en compte les vents dominants en route et la vitesse de croisière pour le type d'aéronef. Cette vitesse de croisière ne peut être supérieure à celle résultant de la vitesse spécifiée découlant de la puissance des moteurs.

6.1.10 EXIGENCES GÉNÉRALES D'EXPLOITATION

(a) Nul ne doit exploiter un aéronef sans disposer d'un système de contrôle et de supervision de l'exploitation approuvé par l'ANAC.

(b) L'exploitant doit veiller à ce que tous les membres du personnel d'exploitation soient convenablement instruits de leurs fonctions et de leurs responsabilités particulières, et de la place de ces fonctions par rapport à l'ensemble de l'exploitation.

(c) L'exploitant doit donner des consignes d'exploitation et fournir des renseignements sur les performances de montée de l'avion tous moteurs en fonctionnement pour permettre au pilote commandant de bord de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements doivent être consignés dans le manuel d'exploitation.

(d) L'exploitant ne doit conduire une exploitation que sur des routes et dans des zones pour lesquelles il a reçu les autorisations nécessaires et doit aussi disposer des moyens de navigation et de communications exigés pour la conduite de l'exploitation envisagée.

6.1.11 DÉSIGNATION DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

(a) Le transporteur aérien doit désigner un pilote qui fera fonction de pilote commandant de bord.

6.1.12 ÉQUIPAGE DE CABINE

6.1.12.1 EXIGENCES

(a) L'exploitant doit déterminer, avec l'approbation de l'ANAC et d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine nécessaire dans chaque type d'avion pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence. L'exploitant attribuera ces fonctions pour chaque type d'avion.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour l'effectif minimal de l'équipage de cabine nécessaire dans chaque type d'avion pour effectuer une évacuation sûre et rapide sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

(b) Chaque membre de l'équipage de cabine auquel ont été attribuées des fonctions relatives à l'évacuation d'urgence doit occuper un siège installé conformément aux dispositions de la section 10.2.1.15 de l'Annexe à l'Arrêté n° 4364/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux instruments et équipements d'aéronefs pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

(c) Chaque membre de l'équipage de cabine doit occuper un siège et boucler sa ceinture ou, si le siège en est doté, son harnais de sécurité pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donne l'ordre.

La disposition ci-dessus n'empêche pas le pilote commandant de bord d'ordonner que la ceinture de sécurité seulement soit bouclée, à d'autres moments que pendant le décollage et l'atterrissage.

(d) L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation approuvé par l'ANAC, qui doit être suivi par toute personne à laquelle sont attribuées des fonctions de membre d'équipage de cabine, avant sa prise de fonctions. Les membres d'équipage de cabine doivent suivre chaque année un programme de formation. L'exploitant doit veiller, par ces programmes de formation, à ce que chaque personne :

(1) ait la compétence voulue pour remplir les fonctions en matière de sécurité qui sont attribuées aux membres d'équipage de cabine en cas d'urgence ou de situation appelant une évacuation d'urgence ;

(2) soit exercée à utiliser l'équipement de secours et de sauvetage dont le transport est exigé, tel que les gilets de sauvetage, les radeaux de sauvetage, les toboggans d'évacuation, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxygène et les trousseaux de premiers secours ;

(3) si elle est en service dans des avions volant au-dessus de 3 000 m (10 000 ft), connaisse les effets de l'hypoxémie et, dans le cas des avions pressurisés, les phénomènes physiologiques qui accompagnent une décompression ;

(4) connaisse les attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions.

(5) Connaisse les types de marchandises dangereuses qu'il est permis, et ceux qu'il est interdit, de transporter dans une cabine de passagers ;

(6) Soit bien informée des performances humaines intéressant les fonctions remplies en cabine qui sont liées à la sécurité, y compris en ce qui concerne la coordination entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine.

1. — *Les dispositions relatives à la formation des membres d'équipage de cabine en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses sont énoncées dans le programme de formation concernant les marchandises dangereuses qui figure dans l'Annexe à l'Arrêté n° 4363/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 Relatif au transport aérien des marchandises dangereuses ainsi que dans les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.*

2. — *Pour plus de renseignements sur les spécifications opérationnelles relatives aux marchandises dangereuses, voir le Chapitre 8.14.*

(e) Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef ayant des passagers à bord lorsque le nombre de membres d'équipage de cabine est inférieur au nombre requis pour satisfaire aux exigences réglementaires.

(f) L'exploitant aérien peut utiliser un aéronef ayant des passagers à bord sans que l'équipage ne comprenne le nombre minimal de membre d'équipage de cabine visé au paragraphe (e) ci-dessus, s'il respecte les conditions suivantes :

(1) il y est autorisé aux termes de son certificat de transporteur aérien ; ou

(2) il a reçu une dérogation de l'ANAC.

(g) Dans le cas d'un aéronef à plus d'un pont, le nombre de membres d'équipage de cabine à chaque pont doit être conforme aux exigences de la sous-section 8.6.1.12.1, paragraphes (e) et (f).

6.1.12.2 DÉSIGNATION D'UN CHEF DE CABINE

(h) L'exploitant aérien doit désigner un chef de cabine lorsque l'équipage comprend plus d'un membre d'équipage de cabine.

6.1.13 CARTES DE CONSIGNES PASSAGERS

(a) L'exploitant doit mettre à bord de chaque aéronef de transports passagers, en des emplacements commodes pour l'usage de chaque passager, des cartes imprimées en supplément au briefing oral et contenant :

(1) pictogrammes et méthodes indiquant l'utilisation des issues de secours ;

(2) autres instructions nécessaires pour l'utilisation des équipements de secours, et

(3) informations relatives aux restrictions et exigences associées à l'occupation de la rangée de sièges située à proximité des issues de secours.

(b) L'exploitant doit s'assurer que chaque carte de consignes contient des informations qui sont relatives uniquement au type et modèle d'aéronef utilisé pour ce vol.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre sur l'information à fournir aux passagers et les cartes de consignes sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

6.1.14 PROGRAMMES DE FORMATION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

(a) L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation au sol et en vol homologué par l'ANAC, qui doit garantir que chaque membre de l'équipage de conduite reçoit une formation lui permettant de s'acquitter des fonctions qui lui sont confiées. Le programme de formation doit :

(1) prévoir des moyens de formation au sol et en vol ainsi que des instructeurs dûment qualifiés, comme il aura été déterminé par l'ANAC ;

(2) comprendre un stage d'entraînement au sol et en vol sur le ou les types d'avions à bord desquels le membre d'équipage de conduite exercera ses fonctions ;

(3) porter sur la coordination des tâches des membres de l'équipage de conduite et comprendre des exercices sur tous les types de situations d'urgence et de situations anormales résultant d'un mauvais fonctionnement, d'un incendie ou d'autres anomalies affectant le ou les moteurs, la cellule ou les systèmes de l'avion ;

(4) inclure une formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement ;

(5) porter également sur les connaissances et les aptitudes relatives aux procédures de vol à vue et de vol aux instruments pour la zone d'exploitation envisagée, sur la cartographie, sur les performances humaines, y compris la gestion des menaces et des erreurs, ainsi que

sur le transport des marchandises dangereuses ;

- (6) garantir que chaque membre d'équipage de conduite connaît ses fonctions et sait comment elles se relient à celles des autres membres de l'équipage de conduite, notamment en ce qui concerne les procédures anormales ou d'urgence ;
- (7) être donné à intervalles réguliers, déterminés par l'ANAC, et comprendre une évaluation de la compétence.
1. — *La section 8.5.1.17 interdit la simulation en cours de vol de situations d'urgence ou de situations anormales lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord.*
 2. — *L'instruction en vol pourra être donnée, dans la mesure où l'ANAC le jugera bon, sur des simulateurs d'entraînement au vol approuvés à cet effet.*
 3. — *Le programme du stage à intervalles réguliers prévu aux sections 8.4.1.15 et 8.6.1.14 peut varier et ne doit pas nécessairement être aussi étendu que l'instruction initiale donnée pour un type d'avion déterminé.*
 4. — *Dans la mesure où l'ANAC jugera que cela est réalisable, l'instruction périodique au sol pourra se faire au moyen de cours par correspondance et d'examens écrits, ainsi que par d'autres moyens.*
 5. — *Pour plus de renseignements sur les spécifications opérationnelles relatives aux marchandises dangereuses, voir le Chapitre 8.14.*

(b) La nécessité d'un entraînement périodique en vol sur un type donné d'avion doit être considérée comme satisfaite :

- (1) par l'emploi, dans la mesure jugée possible par l'ANAC, d'un simulateur d'entraînement au vol approuvé par l'ANAC à cette fin ;
- (2) par l'exécution, dans les délais appropriés, du contrôle de compétence pour ce type d'avion spécifié à la section 8.4.1.12.

(c) Tout exploitant aérien doit disposer d'un manuel de formation approuvé par l'ANAC comprenant la politique générale de formation, de contrôle et de conservation des dossiers. Le manuel de formation peut être inclus dans le manuel d'exploitation.

(d) Tout exploitant aérien doit soumettre à l'ANAC toute révision d'un programme approuvé de formation, et doit recevoir une approbation écrite de l'ANAC avant que cette révision ne puisse être utilisée.

1. — *L'Annexe à l'Arrêté n° 4358/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile et l'Annexe à l'Arrêté n° 4362/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à l'agrément d'organisme de formation aéronautique contiennent les règles concernant les licences et la formation du personnel.*

2. — *Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour un exemple de plan de programme de formation sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.*

6.1.15 LISTES DE VÉRIFICATION (CHECK LISTS)

(a) L'exploitant aérien doit établir des listes de vérifications pour chaque type d'aéronef qu'il utilise et mettre les parties applicables de la liste à la portée des membres d'équipage.

(b) Les listes de vérification prévues au paragraphe (a) ci-dessus doivent être utilisées par l'équipage de conduite avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'utilisation de l'aéronef, dans le manuel de vol ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité ainsi que dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérification doivent respecter les principes des facteurs humains.

(c) L'exploitant aérien doit s'assurer que les listes de vérification sont conçues de telle sorte qu'un membre d'équipage de conduite n'aura pas besoin de faire recours à sa mémoire pour les items à contrôler.

(d) L'exploitant aérien doit faire en sorte que les procédures approuvées soient facilement utilisables dans le poste de pilotage de chaque aéronef et que l'équipage de conduite puisse les suivre obligatoirement en exploitant l'aéronef.

6.1.16 LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS (LME)

(a) L'exploitant doit faire figurer dans le manuel d'exploitation une liste minimale d'équipements (LME), approuvée par l'ANAC, qui doit permettre au pilote commandant de bord de déterminer si un vol peut être commencé ou poursuivi à partir d'une halte intermédiaire au cas où un instrument, un élément d'équipement ou un circuit subirait une défaillance. Si l'avion n'est pas immatriculé en République du Congo, la LME ne doit pas remettre pas en cause la conformité de l'avion avec le règlement de navigabilité applicable dans l'État d'immatriculation.

(b) L'exploitant doit établir, pour chaque aéronef une liste minimale d'équipements (LME), approuvée par l'ANAC. Celle-ci doit être basée sur, mais pas moins restrictive que, la liste minimale d'équipements de référence ou Master MEL (LMER) établie pour le type d'aéronef par l'organisme responsable de la conception du type conjointement avec l'État de conception.

(c) L'exploitant ne doit exploiter un avion qu'en conformité avec la LME, sauf autorisation de l'ANAC. Une telle autorisation ne permet en aucun cas une exploitation en dehors des restrictions de la LME.

1. — *Les conditions d'établissement, ainsi que les procédures d'acceptation et d'approbation de la LME sont précisées par décision du Directeur Général de l'ANAC.*

2. — L'Annexe à l'Arrêté n° 4364/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux instruments et équipements d'aéronefs contient les règles qui s'appliquent aux instruments et équipements à bord des aéronefs.

6.1.17 LISTE D'ÉCARTS DE CONFIGURATION (LEC)

(a) L'exploitant doit fournir à l'usage des membres d'équipage de conduite, personnel de maintenance et personnes affectées aux fonctions de contrôle d'exploitation pendant l'exercice de leurs tâches, une Liste d'écarts de configuration (LEC) spécifique au type d'aéronef et approuvé par l'ANAC. Le manuel d'exploitation doit contenir des procédures d'exploitation acceptables pour l'ANAC et en conformité aux exigences de la LEC.

6.1.18 DONNÉES DE PERFORMANCE

(a) L'exploitant doit s'assurer que les données approuvées relatives aux performances et figurant dans le manuel de vol sont utilisées afin de déterminer la conformité aux exigences stipulées dans la partie appropriée, complétées si nécessaire par d'autres données acceptables pour l'ANAC.

6.1.19 DONNÉES AÉRONAUTIQUES

(a) L'exploitant doit disposer d'un système approuvé par l'ANAC pour obtenir, maintenir et distribuer au personnel approprié des données aéronautiques à jour pour toute route et aéroport qu'il utilise.

(b) Le système approuvé par l'ANAC doit fournir des données à jour sur les obstacles pour les calculs de performances de départ et d'arrivée.

(c) En déterminant si les dispositions de l'Annexe à l'Arrêté n° 4359/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils relatives à la section 8.6.1.19, paragraphe (b) ci-dessus sont respectées, l'exploitant doit tenir compte de la précision du tracé des cartes.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les renseignements spécifiques d'aéroport à consigner dans le système de vérification de données aéronautiques sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

6.1.20 GUIDE ROUTIER

(a) L'exploitant doit fournir à l'usage des membres d'équipage de conduite et personnes assignées aux fonctions de contrôle d'exploitation pendant l'exercice de leurs tâches, un guide routier et des cartes aéronautiques approuvés par l'ANAC.

(b) Le guide routier et les cartes aéronautiques doivent être à jour et appropriés pour les types et zones d'exploitation prévus d'être exploités.

6.1.21 SYSTÈME DE SUIVI DES VOLS CHARTERS

(a) Pour les vols charters, tout exploitant doit disposer d'un système approuvé par l'ANAC pour fournir des documents de préparation des vols et déterminer les heures de départ et d'arrivée de ses vols à tous les aéroports.

(b) Le système décrit à la section 8.6.1.21, paragraphe (a) ci-dessus doit avoir un moyen de communication à travers des installations privées ou publiques disponibles pour contrôler les départs et arrivées à tous les aéroports, incluant les vols déroutés.

(c) Pour tout aéronef en dessous de 5 700 kg, il n'est pas exigé d'un exploitant de disposer de système de suivi de vol pour chaque vol pour lequel un plan de vol ATC est déposé et qui reste valable jusqu'à l'arrivée à destination.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour des exigences supplémentaires relatives au système de suivi des vols d'un exploitant sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

6.1.22 ROUTES ET ZONES D'EXPLOITATION

(a) L'exploitant doit s'assurer que son exploitation est effectuée uniquement sur des routes ou dans des zones telles que :

(1) des installations et les services au sol, incluant les services météorologiques, sont fournis et sont appropriés à l'exploitation prévue ;

(2) les performances de l'avion qu'il est prévu d'utiliser permettent de satisfaire aux exigences en matière d'altitude minimale de vol ;

(3) les équipements de l'avion qu'il est prévu d'utiliser satisfont aux exigences minimales relatives à l'exploitation prévue ;

(4) les cartes et fiches appropriées sont disponibles ;

(5) pour une exploitation de bimoteurs, des aérodromes adéquats doivent être disponibles dans les limites de temps et de distance ;

(6) pour une exploitation de monomoteur, il existe des aires permettant la réalisation d'un atterrissage forcé en sécurité.

(b) L'exploitant doit s'assurer que l'exploitation est conduite en respectant toutes les restrictions de route ou de zone d'exploitation imposées par l'ANAC.

6.1.23 APPROBATION EDTO

(a) À moins d'y être autorisé par l'ANAC, l'exploitant ne doit pas entreprendre d'opérations, au-delà des seuils déterminés par la distance maximum d'éloignement d'un aérodrome adéquat pour les avions bimoteurs ou plus.

(b) Tout exploitant postulant à une approbation EDTO (Vol à temps de déroutement prolongé) doit démontrer à l'ANAC que :

- (1) le certificat de navigabilité de type de l'avion ;
- (2) la fiabilité des moteurs ; et
- (3) les procédures de maintenance, les pratiques d'exploitation, les procédures de régulation des vols et les programmes de formation des équipages de l'exploitant, procurent le niveau général de sécurité prévu dans les dispositions du présent règlement et de l'Annexe à l'Arrêté n° 4361/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens. Cette évaluation doit tenir compte de la route à suivre, des conditions d'exploitation prévues et de l'emplacement d'aérodromes de décollage en route adéquats.

6.2 PLANNING ET PRÉPARATION DES VOLS

6.2.1 NAVIGABILITÉ DES AVIONS ET PRÉCAUTIONS DE SÉCURITÉ

(a) Aucun vol ne doit être entrepris avant qu'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié que :

- (1) l'avion est immatriculé, en état de navigabilité et les certificats approuvés sont à bord ;
- (2) les instruments et les équipements installés dans l'avion sont approuvés, compte tenu des conditions de vol prévues ;
- (3) toutes les opérations de maintenance nécessaires et une approbation de remise en service sont effectuées ;
- (4) les exigences de la section 8.6.2.12 relatives à la planification opérationnelles des vols ont été appliquées.

(b) La personne habilitée par l'exploitant doit :

- (1) certifier par sa signature au livret avion (log book) technique que toutes les exigences pour le vol concerné sont satisfaites.

6.2.2 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

(a) L'exploitant doit veiller à ne pas entreprendre un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose que les installations et services à la surface disponibles et directement nécessaires à la sécurité de l'avion et à la protection des passagers sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté, et fonctionnent correctement à cette fin.

(b) L'exploitant doit veiller à ce que toute insuffisance d'installations et services constatée au cours des vols soit signalée, sans retard excessif, aux autorités responsables des installations et services considérés.

(c) Dans les limites des conditions d'utilisation publiées, les aérodromes ainsi que leurs installations et services doivent être en permanence à la disposition des exploitants pendant les heures de service publiées, quelles que soient les conditions météorologiques.

(d) Les exploitants, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, évalueront le niveau de protection correspondant aux services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS) disponibles à tous les aérodromes qu'ils ont l'intention de spécifier dans leurs plans de vol exploitation, afin de s'assurer que ce niveau est acceptable pour les avions qu'ils prévoient d'utiliser.

L'Annexe à l'Arrêté n° 4365/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la gestion de la sécurité aérienne contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les exploitants de transport aérien.

(e) Des renseignements sur le niveau de protection RFFS jugé acceptable par l'exploitant doivent figurer dans le manuel d'exploitation.

Le but de ces orientations n'est pas de limiter ou de régler l'exploitation d'un aérodrome. L'évaluation effectuée par l'exploitant n'influe en aucune manière sur les prescriptions du RAC 07, Partie 1, concernant les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

6.2.3 CONSIGNES D'EXPLOITATION — GÉNÉRALITÉS

(a) L'exploitant doit veiller à ce que tous les membres du personnel d'exploitation soient convenablement instruits de leurs fonctions et de leurs responsabilités particulières, et de la place de ces fonctions par rapport à l'ensemble de l'exploitation.

(b) La conduite d'un avion sur l'aire de mouvement d'un aérodrome ne doit être assurée que par une personne qui :

- (1) a reçu de l'exploitant ou de son agent désigné l'autorisation nécessaire à cet effet ;
- (2) possède la compétence voulue pour conduire l'avion au sol ;
- (3) possède les qualifications nécessaires pour utiliser le radiotéléphone ;
- (4) a reçu d'une personne compétente des instructions sur le plan de l'aérodrome, les itinéraires, la signalisation, le balisage, les signaux et instructions, expressions conventionnelles et procédures de contrôle de la circulation aérienne (ATC), et est en mesure de se conformer aux normes opérationnelles qu'exige la sécurité des mouvements des avions sur l'aérodrome.

6.2.4 ALTITUDES MINIMALES DE VOL

(a) Tout exploitant doit fixer des altitudes minimales de vol sur les routes qu'il parcourt et pour les-

quelles l'État survolé ou l'État responsable a fixé des altitudes minimales de vol, à condition que ces altitudes ne soient pas inférieures à celles établies par ledit État, ou sauf si elles ont été expressément approuvées.

(b) L'exploitant doit spécifier la méthode qu'il a l'intention d'adopter pour déterminer les altitudes minimales de vol sur les routes pour lesquelles l'État survolé ou l'État responsable n'a pas fixé d'altitude minimale de vol, et il indiquera cette méthode dans le manuel d'exploitation. Les altitudes minimales de vol déterminées conformément à cette méthode ne doivent pas être inférieures à la hauteur minimale spécifiée en vigueur.

(c) La méthode adoptée pour établir les altitudes minimales de vol doit être approuvée par l'ANAC.

(d) L'ANAC n'approuve cette méthode qu'après avoir étudié soigneusement l'influence probable des facteurs suivants sur la sécurité du vol considéré :

- (1) précision et fiabilité avec lesquelles la position de l'avion peut être déterminée ;
- (2) imprécisions dans les indications des altimètres utilisés ;
- (3) caractéristiques topographiques (par exemple accidents de terrain) ;
- (4) probabilité de conditions atmosphériques défavorables en cours de route (par exemple forte turbulence, courants descendants) ;
- (5) imprécisions possibles des cartes aéronautiques ;
- (6) réglementation de l'espace aérien.

6.2.5 MINIMUMS OPÉRATIONNELS D'AÉRODROME

(a) L'exploitant doit établir des minimums opérationnels d'aérodrome pour chacun des aérodromes qu'il est appelé à utiliser, et la méthode utilisée pour déterminer ces minimums doit être approuvée par l'ANAC. Ces minimums ne doivent pas être inférieurs à ceux qui pourraient être établis, pour chacun de ces aérodromes, par l'ANAC, sauf s'ils ont été expressément approuvés par l'ANAC.

1. — Cette disposition n'implique pas que l'ANAC soit obligé d'établir des minimums opérationnels d'aérodrome.

(b) L'ANAC peut approuver un ou des crédits opérationnels pour des opérations avec avions équipés de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS. Ces approbations seront sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments.

1. — Un crédit opérationnel inclut :

a) aux fins d'une interdiction d'approche [section

6.3.1, paragraphe (b)], des minimums inférieurs aux minimums opérationnels d'aérodrome ;

b) la réduction ou la satisfaction des exigences en matière de visibilité ; ou

c) l'exigence d'un moins grand nombre d'installations au sol, celles-ci étant compensées par les capacités disponibles à bord.

(c) Pour l'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome qui doivent s'appliquer à une opération donnée, les éléments ci-après doivent être intégralement pris en compte :

- (1) type, performances et caractéristiques de manœuvrabilité de l'avion ;
- (2) composition de l'équipage de conduite, compétence et expérience de ses membres ;
- (3) dimensions et caractéristiques des pistes appelées à être utilisées ;
- (4) mesure dans laquelle les aides au sol, visuelles et non visuelles, existantes répondent aux besoins, ainsi que leurs performances ;
- (5) équipement disponible à bord de l'avion pour la navigation, l'acquisition de références visuelles et/ou le contrôle de la trajectoire de vol au cours de l'approche, de l'atterrissage et de l'approche interrompue ;
- (6) obstacles situés dans les aires d'approche et d'approche interrompue et altitude/hauteur de franchissement d'obstacles à utiliser pour la procédure d'approche aux instruments ;
- (7) moyens utilisés pour déterminer et communiquer les conditions météorologiques ;
- (8) obstacles situés dans les aires de montée au décollage et marges de franchissement nécessaires.

(c) Les opérations d'approche aux instruments doivent être classées en fonction des minimums opérationnels les plus bas prévus, au-dessous desquels une opération d'approche ne doit se poursuivre qu'avec la référence visuelle nécessaire, comme suit :

- (1) Type A : hauteur minimale de descente ou hauteur de décision égale ou supérieure à 75 m (250 ft) ;
- (2) Type B : hauteur de décision inférieure à 75 m (250 ft). Les opérations d'approche aux instruments de type B se classent comme suit :
 - (i) Catégorie I (CAT I) : hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft) avec visibilité au moins égale à 800 m ou portée visuelle de piste au moins égale à 550 m ;
 - (ii) Catégorie II (CAT II) : hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et portée visuelle de piste au moins égale à 300 m ;

- (iii) Catégorie IIIA (CAT IIIA) : hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision, et portée visuelle de piste au moins égale à 175 m ;
- (iv) Catégorie IIIB (CAT IIIB) : hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft) ou sans hauteur de décision, et portée visuelle de piste inférieure à 175 m mais au moins égale à 50 m ;
- (v) Catégorie IIIC (CAT IIIC) : sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.

1.— Lorsque la hauteur de décision (DH) et la portée visuelle de piste (RVR) ne correspondent pas à la même catégorie, l'opération d'approche aux instruments doit être exécutée dans les conditions de la catégorie la plus exigeante (exemples : si la hauteur de décision relève de la catégorie IIIA et la portée visuelle de piste, de la catégorie IIIB, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie IIIB ; si la hauteur de décision relève de la catégorie II et la portée visuelle de piste, de la catégorie I, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie II).

2.— On entend par « référence visuelle nécessaire » la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui doit demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans le cas d'une opération d'approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de la piste.

(d) Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments des Catégories II et III ne doivent être autorisées que si la RVR est communiquée.

Pour les opérations d'approche aux instruments, les minimums opérationnels d'aérodrome inférieurs à 800 m, en ce qui concerne la visibilité, ne doivent être autorisés que si l'on dispose de la RVR.

(f) Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 2D utilisant des procédures d'approche aux instruments doivent être déterminés en fonction de l'altitude minimale de descente (MDA) ou de la hauteur minimale de descente (MDH), de la visibilité minimale et, au besoin, de la base des nuages.

(g) Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 3D utilisant des procédures d'approche aux instruments doivent être déterminés en fonction de l'altitude de décision (DA) ou de la hauteur de décision (DH) et de la visibilité minimale ou de la RVR.

6.2.6 HAUTEUR DE FRANCHISSEMENT DU SEUIL POUR LES APPROCHES DE PRÉCISION 3D

(a) L'exploitant doit établir des procédures opérationnelles destinées à garantir qu'un avion effectuant des approches de précision 3D franchira le seuil, alors qu'il se trouve en configuration et en assiette d'atterrissage, avec une marge suffisante pour la sécurité.

6.2.7 RELEVÉS DU CARBURANT ET DU LUBRIFIANT

(a) L'exploitant doit tenir des relevés du carburant et du lubrifiant pour permettre à l'ANAC de s'assurer que pour chaque vol les dispositions des sections 6.2.15 et 8.2.6.17, paragraphe (a) ont été respectées.

(b) L'exploitant doit tenir des relevés du lubrifiant pour permettre à l'ANAC de s'assurer, compte tenu des tendances de la consommation de lubrifiant, que l'avion emporte assez de lubrifiant pour chaque vol.

(c) L'exploitant doit conserver les relevés du carburant et du lubrifiant pendant trois mois.

6.2.8 ÉQUIPAGE

(a) *Le pilote commandant de bord.* — Pour chaque vol, l'exploitant doit désigner un pilote qui doit faire fonction de pilote commandant de bord.

(b) Pour chaque vol effectué au-dessus de 15 000 m (49 000 ft), l'exploitant doit établir des relevés qui permettront de déterminer la dose totale de rayonnement cosmique reçue, au cours d'une période de douze mois consécutifs, par chacun des membres de l'équipage.

(c) Pour se conformer aux règles établies ou approuvées par l'ANAC, l'exploitant doit tenir à jour des relevés du temps de vol, des périodes de service de vol, des périodes de service et des périodes de repos de tous les membres de ses équipages de conduite et de cabine.

(d) L'exploitant doit conserver pendant 15 mois des relevés du temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de repos de tous les membres d'équipage.

6.2.9 PASSAGERS

(a) L'exploitant doit veiller à ce que les passagers soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi :

- (1) des ceintures de sécurité ;
- (2) des issues de secours ;
- (3) des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire ;
- (4) de l'alimentation en oxygène, si elle est prescrite pour les passagers ;
- (5) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.

(b) L'exploitant doit informer les passagers de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir.

(c) En cas d'urgence au cours du vol, les passagers doivent recevoir les instructions appropriées aux circonstances.

(d) L'exploitant doit veiller à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage, et chaque fois que du fait de la turbulence ou d'un cas d'urgence en vol cette précaution est jugée nécessaire, tous les passagers d'un avion soient maintenus sur leur siège par des ceintures.

6.2.10 PRÉPARATION DES VOLS

(a) Aucun vol ne doit être entrepris avant qu'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :

(1) que l'avion est en état de navigabilité et que les certificats appropriés (à savoir : navigabilité et immatriculation) se trouvent à bord ;

(2) que l'avion est doté des instruments et de l'équipement prescrits à l'Annexe (Partie 01) à l'Arrêté n° 4364/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux instruments et équipements d'aéronefs pour le type de vol considéré et que ceux-ci sont suffisants pour le vol ;

(3) qu'il a été délivré une fiche d'entretien se rapportant à l'avion conformément aux dispositions de la section 3.3.5 de l'Annexe à l'Arrêté n° 4361/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens ;

(4) que la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;

(5) que toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre ;

(6) qu'il a été effectué une vérification indiquant que les limites d'emploi figurant au Chapitre 8.7 du présent règlement peuvent être respectées au cours du vol considéré ;

(7) que les normes de la section 8.6.2.12 relatives à la planification opérationnelle des vols ont été appliquées.

(b) Après usage, les fiches de préparation de vol doivent être conservées pendant trois mois par l'exploitant.

6.2.11 PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE DES VOLS

(a) Pour chaque vol prévu, il doit être établi un plan de vol exploitation. Le plan de vol exploitation doit être approuvé et signé par le pilote commandant de bord et, s'il y a lieu, signé par l'agent technique d'exploitation, et copie doit être remise à l'exploitant ou à un agent désigné ; si elle ne peut être remise, elle doit être déposée à l'administration de l'aéroport ou

en un endroit convenable à l'aérodrome de départ. *Les fonctions de l'agent technique d'exploitation sont définies à la section 8.9.1.28 du présent règlement.*

(b) Le manuel d'exploitation doit décrire le contenu et l'utilisation du plan de vol exploitation.

6.2.12 AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT

6.2.12.1 AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT AU DÉCOLLAGE

(a) Un aérodrome de dégagement au décollage doit être choisi et spécifié dans le plan de vol exploitation si les conditions météorologiques à l'aérodrome de départ sont inférieures aux minimums d'atterrissage à cet aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré ou s'il était impossible de retourner à l'aérodrome de départ pour d'autres raisons.

(b) Le temps de vol entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome de dégagement au décollage ne doit pas dépasser :

(1) dans le cas d'un avion bimoteur, une heure à une vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement déterminée à partir du manuel d'utilisation de l'avion, calculée en conditions ISA et en air calme, en utilisant la masse au décollage réelle ;

(2) dans le cas d'un avion à trois moteurs ou plus, deux heures à une vitesse de croisière tous moteurs en fonctionnement déterminée à partir du manuel d'utilisation de l'avion, calculée en conditions ISA et en air calme, en utilisant la masse au décollage réelle ;

(3) dans le cas d'un avion effectuant un vol à temps de déroutement prolongé (EDTO), s'il n'y a pas d'aérodrome de dégagement disponible situé à une distance répondant au critère de (1) ou (2), le temps de vol nécessaire pour atteindre le premier aérodrome de dégagement disponible situé à une distance inférieure à celle correspondant au temps de déroutement maximal approuvé de l'exploitant, compte tenu de la masse au décollage réelle.

(c) Pour un aérodrome à choisir comme aérodrome de dégagement au décollage, les renseignements disponibles doivent indiquer qu'à l'heure d'utilisation prévue, les conditions seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré.

6.2.12.2 AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT EN ROUTE

(d) des aérodromes de dégagement en route, obligatoires en vertu de la section 8.6.3.9 pour les vols à temps de déroutement prolongé effectués par des avions à deux turbomachines, doivent être choisis et spécifiés dans le plan de vol exploitation et dans le plan de vol des services de la circulation aérienne (ATS).

6.2.12.3 AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT À DESTINATION

(e) Pour un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments, au moins un aérodrome de dégagement à destination doit être choisi et spécifié dans le plan de vol exploitation et le plan de vol ATS, à moins que :

(1) entre l'aérodrome de départ, ou le point de replanification en vol, et l'aérodrome de destination, la durée du vol ne soit telle que, compte tenu de l'ensemble des conditions météorologiques et des renseignements opérationnels concernant le vol il existe une certitude raisonnable qu'à l'heure d'utilisation prévue:

(i) l'approche et l'atterrissage peuvent être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue ; et

(ii) des pistes distinctes sont utilisables à l'aérodrome de destination, dont au moins une pour laquelle il y a une procédure d'approche aux instruments opérationnelle ;

(2) L'aérodrome ne soit isolé. Il n'est pas nécessaire de choisir un ou des aérodromes de dégagement à destination dans le cas d'un vol vers un aérodrome isolé ; le vol doit être planifié conformément aux dispositions de la section 2.6.15:

(i) pour chaque vol à destination d'un aérodrome isolé, un point de non-retour doit être déterminé ; et

(ii) un vol à destination d'un aérodrome isolé ne doit pas continuer au-delà du point de non-retour à moins qu'une évaluation récente des conditions météorologiques, de la circulation et d'autres conditions d'exploitation n'indique que, à l'heure d'utilisation prévue, un atterrissage en sécurité peut être effectué. *Par « pistes distinctes », on entend deux pistes ou plus situées au même aérodrome, configurées de manière que si l'une est fermée, l'autre ou les autres peuvent être utilisées.*

(f) Deux aérodromes de dégagement à destination doivent être choisis et spécifiés dans le plan de vol exploitation et dans le plan de vol ATS lorsque :

(1) les conditions météorologiques à l'aérodrome de destination, à l'heure d'utilisation prévue, doivent être inférieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré ; ou

(2) l'information météorologique n'est pas disponible.

(g) Indépendamment des dispositions de la sous-section 6.2.12.1, paragraphes (a), (d) et (e), sur la base des résultats d'une évaluation du risque de sécurité spécifique effectuée par l'exploitant qui montrent comment un niveau de sécurité équivalent doit être maintenu, l'ANAC peut approuver des variantes opé-

rationnelles des critères de sélection d'aérodrome de dégagement. L'évaluation du risque de sécurité spécifique doit tenir compte au minimum des éléments suivants :

(1) capacités de l'exploitant ;

(2) possibilités générales de l'avion et de ses systèmes;

(3) technologies, possibilités et infrastructure disponibles de l'aérodrome ;

(4) qualité et fiabilité des renseignements météorologiques ;

(5) dangers déterminés et risques de sécurité liés à chaque aérodrome de dégagement choisi selon les variantes ;

(6) mesures d'atténuation spécifiques.

6.2.13 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

(a) Lorsqu'un vol doit s'effectuer conformément aux règles de vol à vue, il ne doit être entrepris que si des messages météorologiques récents (ou une combinaison de messages récents et de prévisions) indiquent que les conditions météorologiques le long de la route (ou de la partie de la route qui doit être parcourue conformément aux règles de vol à vue) doivent être, le moment venu, de nature à permettre l'application de ces règles.

(b) Un avion qui doit effectuer un vol conformément aux règles de vol aux instruments :

(1) ne doit décoller de l'aérodrome de départ que si les conditions météorologiques, à l'heure d'utilisation, sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré ;

(2) ne doit décoller ou ne doit poursuivre le vol au-delà du point de replanification en vol que si, à l'aérodrome d'atterrissage prévu ou à chaque aérodrome de dégagement choisi compte tenu des dispositions de la section 6.2.12, les observations météorologiques récentes ou une combinaison d'observations récentes et de prévisions indiquent que les conditions météorologiques seront, à l'heure d'utilisation prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré.

(c) Pour garantir le respect d'une marge de sécurité suffisante dans la détermination de la question de savoir si une approche et un atterrissage en sécurité peuvent ou non être exécutés à chaque aérodrome de dégagement, l'exploitant doit spécifier une gamme de valeurs appropriée, acceptable pour l'ANAC, pour la hauteur de la base des nuages et la visibilité, à ajouter aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant.

(d) L'ANAC doit approuver une marge de temps établie par l'exploitant pour l'heure d'utilisation prévue d'un aérodrome.

(e) Un vol qui doit traverser une zone où l'on signale ou prévoit du givrage ne doit être entrepris que si l'avion est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.

(f) Un vol qu'il est prévu d'effectuer en conditions de givrage au sol observées ou présumées ou qui risque d'être exposé à de telles conditions ne doit être entrepris que si l'avion a fait l'objet d'une inspection givrage et, au besoin, d'un traitement de dégivrage/antigivrage approprié. Les accumulations de glace et autres contaminants d'origine naturelle doivent être enlevés afin de maintenir l'avion en état de navigabilité avant le décollage.

Les exigences relatives aux programmes de dégivrage et antigivrage au sol de l'exploitant ainsi que les conditions météorologiques fixant les exigences supplémentaires en matière de sources de bulletins météorologiques satisfaisants pour la planification des vols et le contrôle des mouvements en exploitation, sont à l'annexe [NMO 6.2.14 (A)] à la décision n° 068/ANAC/DG/DSA, fixant les normes de mise en œuvre relatives à l'exploitation technique des aéronefs civils.

6.2.14 CARBURANT REQUIS

(a) Un avion doit emporter une quantité de carburant utilisable suffisante pour exécuter le plan de vol en sécurité et qui permet des détournements par rapport au vol planifié.

(b) La quantité de carburant utilisable à emporter doit être basée au minimum sur :

(1) les éléments suivants :

- (i) données à jour propres à l'avion provenant d'un système de suivi de la consommation du carburant, si un tel système est disponible ; et
- (ii) si des données à jour propres à l'avion ne sont pas disponibles, données provenant de l'avionneur.

(2) les conditions d'exploitation dans lesquelles le vol planifié doit s'effectuer, notamment :

- (i) masse prévue de l'avion ;
- (ii) avis aux navigants ;
- (iii) observations météorologiques en vigueur ou combinaison d'observations en vigueur et de prévisions ;
- (iv) procédures des services de la circulation aérienne, restrictions et délais prévus ; et
- (v) effets du report d'interventions de maintenance et/ou d'écarts de configuration.

(c) Le carburant utilisable requis, calculé avant le vol, doit comprendre ce qui suit :

(1) *carburant de circulation au sol.* — Quantité

de carburant qui doit être consommée avant le décollage, d'après les prévisions, compte tenu des conditions locales à l'aérodrome de départ et de la consommation de carburant du groupe auxiliaire de puissance (APU) ;

(2) *carburant d'étape.* — Quantité de carburant nécessaire pour que l'avion puisse voler du point de décollage, ou du point de replanification en vol, jusqu'à l'atterrissage à l'aérodrome de destination, compte tenu des conditions d'exploitation visées au paragraphe (b), alinéa (2) ci-dessus ;

(3) *réserve de route.* — Quantité de carburant nécessaire pour faire face à des imprévus. Elle doit comprendre à 5 % du carburant d'étape prévu ou de la quantité de carburant requise à partir du point de replanification en vol compte tenu du taux de consommation qui a servi à calculer le carburant d'étape ; quoi qu'il en soit, elle ne doit pas être inférieure à la quantité de carburant nécessaire pour voler pendant 5 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1500 ft) au-dessus de l'aérodrome de destination dans des conditions normales ;

Les imprévus sont des facteurs qui peuvent influencer sur la consommation de carburant durant le vol jusqu'à l'aérodrome de destination (différences entre la consommation de l'avion particulier et la consommation prévue, écarts par rapport aux conditions météorologiques prévues, longs retards, écarts par rapport à la route et/ou aux niveaux de croisière planifiés, etc.).

(4) *réserve de dégagement à destination :*

(i) dans les cas où un aérodrome de dégagement à destination est nécessaire, quantité de carburant requise pour que l'avion puisse :

(A) effectuer une approche interrompue à l'aérodrome de destination ;

(B) monter à l'altitude de croisière prévue ;

(C) suivre l'itinéraire prévu ;

(D) descendre jusqu'au point où l'approche prévue est amorcée ; et

(E) effectuer l'approche et l'atterrissage à l'aérodrome de dégagement à destination ;

(ii) dans les cas où deux aérodromes de dégagement à destination sont nécessaires, quantité de carburant requise, calculée selon le sous-alinéa (i) ci-dessus, pour que l'avion puisse se rendre à l'aérodrome de dégagement à destination qui exige la plus grande quantité de carburant de dégagement ;

- (iii) dans les cas où le vol est effectué sans aérodrome de dégagement à destination, quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 15 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome de destination dans des conditions normales ;
- (iv) dans les cas où l'aérodrome d'atterrissage prévu est un aérodrome isolé :
- (A) si l'avion est équipé de moteurs alternatifs, quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 45 minutes, plus 15 % du temps de vol prévu au niveau de croisière, y compris la réserve finale, ou pendant 2 heures, si cette durée est inférieure ;
- (B) si l'avion est équipé de turbomachines, quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 2 heures à la consommation de croisière normale au-dessus de l'aérodrome de destination, y compris la réserve finale.
- (5) *réserve finale.* — Quantité de carburant calculée en fonction de la masse estimée de l'avion à l'arrivée à l'aérodrome de dégagement à destination, ou à l'aérodrome de destination si un aérodrome de dégagement à destination n'est pas nécessaire, soit :
- (i) si l'avion est équipé de moteurs alternatifs, quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 45 minutes à une vitesse et une altitude spécifiées par l'ANAC ;
- (ii) si l'avion est équipé de turbomachines, quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome dans des conditions normales ;
- (6) *carburant supplémentaire.* — Quantité de carburant additionnelle requise si le carburant minimal calculé conformément aux dispositions du paragraphe (c), alinéas (2), (3), (4) et (5) ci-dessus est insuffisant pour :
- (i) permettre à l'avion de descendre selon les besoins et de se rendre à un aérodrome de dégagement en cas de panne moteur ou de dépressurisation, selon l'éventualité qui nécessite la plus grande quantité de carburant dans l'hypothèse où elle se produit au point le plus critique de la route ; et
- (A) de voler pendant 15 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome dans des conditions normales ; et
- (B) d'effectuer l'approche et l'atterrissage ;
- (ii) permettre à l'avion qui effectue un vol EDTO de respecter le scénario carburant critique EDTO établi par l'ANAC ;
- (iii) répondre à des exigences supplémentaires non traitées ci-dessus ;
- La planification d'une quantité de carburant pour faire face à une panne se produisant au point le plus critique le long d'une route [section 8.6.2.15, paragraphe (c), alinéa (6), sous-alinéa (i)] peut placer l'avion dans une situation d'urgence carburant, sur la base de la section 6.2.16, paragraphe (a).*
- Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les orientations sur les scénarios carburant critique EDTO sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.*
- (7) *carburant discrétionnaire.* — Quantité de carburant additionnelle que le pilote commandant de bord peut demander d'emporter.
- (d) Les exploitants doivent déterminer la réserve finale de chaque type d'avion et variante de leur flotte et doivent arrondir à la hausse la valeur obtenue à un chiffre facile à retenir.
- (e) Un vol ne doit pas commencer si la quantité de carburant utilisable à bord ne permet pas de respecter les dispositions de la section 6.2.14, paragraphe (c), alinéas (2), (4), (5) et (6), s'il y a lieu, et il ne doit pas être poursuivi au-delà du point de replanification en vol si la quantité de carburant utilisable à bord ne permet pas de respecter les dispositions de la section 6.2.14, paragraphe (c), alinéas (2), (4), (5) et (6), s'il y a lieu.
- (f) Indépendamment des dispositions de la section 6.2.14, paragraphe (c), alinéas (1), (2), (3), (4) et (5), sur la base des résultats d'une évaluation du risque de sécurité spécifique effectuée par l'exploitant qui montrent comment un niveau de sécurité équivalent doit être maintenu, l'ANAC peut approuver des variantes par rapport aux quantités, calculées avant le vol, de carburant de circulation au sol, de carburant d'étape, de la réserve de route, de carburant de dégagement à destination et de carburant supplémentaire. L'évaluation du risque de sécurité spécifique doit tenir compte au minimum des éléments suivants :
- (1) calculs du carburant de vol ;
- (2) capacité de l'exploitant d'inclure :
- (i) une méthode orientée par des données qui comprennent un programme de suivi de la consommation de carburant ;
- (ii) l'utilisation avancée des aérodromes de dégagement ;

(3) des mesures d'atténuation spécifiques.

(g) L'utilisation de carburant, après le commencement du vol, à d'autres fins que celles initialement prévues lors de la planification avant le vol doit exiger une nouvelle analyse et, s'il y a lieu, un ajustement de l'opération planifiée.

6.2.15 GESTION DU CARBURANT EN VOL

- (a) L'exploitant doit mettre en place des politiques et des procédures approuvées par l'ANAC qui garantissent l'exécution des vérifications et de la gestion du carburant en vol.
- (b) Le pilote commandant de bord doit veiller en permanence à ce que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs ne soit pas inférieure à la somme de la quantité de carburant requise pour se rendre à un aéroport où il peut effectuer un atterrissage en sécurité et de la réserve finale prévue.

La protection de la réserve de carburant finale est destinée à assurer un atterrissage en sécurité à n'importe quel aéroport en cas de circonstances imprévues empêchant de terminer un vol en sécurité comme prévu initialement.

- (c) Le pilote commandant de bord doit demander des renseignements sur les délais à l'ATC si, en raison de circonstances imprévues, la quantité de carburant présente dans les réservoirs à l'atterrissage à l'aéroport de destination risque d'être inférieure à la réserve finale plus, s'il y a lieu, la quantité de carburant requise pour se rendre à un aéroport de décollage ou à un aéroport isolé.
- (d) Le pilote commandant de bord doit informer l'ATC d'une situation de carburant minimal en utilisant l'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) si, une fois dans l'obligation d'atterrir à un aéroport précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers cet aéroport risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente dans les réservoirs risque d'être inférieure à la réserve finale prévue.

L'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) informe l'ATC que le nombre d'aéroports où l'avion pouvait se poser a été réduit à un aéroport en particulier et que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers cet aéroport risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente à bord soit inférieure à la réserve finale prévue. Il ne s'agit pas d'une situation d'urgence, mais une situation d'urgence est possible s'il se produit un délai imprévu.

- (e) Le pilote commandant de bord doit signaler une situation d'urgence carburant en diffusant le message « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) si les calculs indiquent que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs à l'atterrissage à l'aéroport le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale prévue.

1. — *La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément à la section 8.6.2.15, alinéa (5), sous-alinéa (i) ou (ii), et qui correspond à la quantité minimale de carburant qui doit se trouver dans les réservoirs à l'atterrissage à quelque aéroport que ce soit.*

2. — *Les mots « MAYDAY FUEL » (MAYDAY CARBURANT) indiquent la nature de la situation de détresse, comme le prescrit le RAC 15, Partie 02, section 5.3.2.1, paragraphe (b), alinéa (3).*

6.2.16 AVITAILLEMENT EN CARBURANT AVEC PASSAGERS À BORD

(a) Un avion ne doit être avitaillé en carburant, alors que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, que si un personnel approprié, possédant les qualifications voulues, est présent à bord, prêt à déclencher et à conduire une évacuation de l'avion en se servant des moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.

(b) Lorsque des opérations d'avitaillement en carburant avec passagers embarquant, débarquant ou demeurant à bord sont en cours, des communications bilatérales doivent être assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol chargée de ces opérations et le personnel qualifié en poste à bord de l'avion.

1. — *Les dispositions de la section 6.2.16, paragraphe (a) n'exigent pas nécessairement le déploiement de l'escalier escamotable, ni l'ouverture des issues de secours en tant que condition préalable aux opérations d'avitaillement en carburant.*

2. — *Le RAC 07, Partie 1, contient des dispositions concernant l'avitaillement des aéronefs en carburant.*

3. — *Des précautions supplémentaires sont nécessaires lorsqu'il s'agit d'opérations d'avitaillement en carburant autre que le kérosène d'aviation, lorsque ces opérations ont pour résultat un mélange de kérosène d'aviation avec d'autres types de carburants, ou lorsqu'elles sont effectuées au moyen d'un simple tuyau.*

6.2.17 RÉSERVE D'OXYGÈNE

En atmosphère type, les altitudes correspondant approximativement aux pressions absolues indiquées dans le texte, sont les suivantes :

Pression absolue	Mètres	Pieds
700 hPa	3000	10000
620 hPa	4000	13000
376 hPa	7600	25000

(a) Un vol qui doit être effectué à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa ne doit être entrepris que si la réserve d'oxygène est suffisante pour alimenter :

(1) tous les membres de l'équipage et 10 % des passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression à l'intérieur des compartiments qu'ils occupent doit être comprise entre 700 hPa et 620 hPa, diminuée de 30 minutes;

(2) l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent doit être inférieure à 620 hPa.

(b) Dans le cas des avions pressurisés, un vol ne doit être entrepris que si l'avion est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage et tous les passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa. En outre, lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa, ou lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression d'oxygène doit être suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins 10 minutes.

6.2.18 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE L'AÉRODROME DE DESTINATION POUR VOL IFR

(a) Dans l'exécution d'un plan de vol IFR, nul ne doit entamer un vol avant qu'il ne soit confirmé que les conditions météo de l'aérodrome d'atterrissage prévu et, si nécessaire d'au moins un aéroport de dégagement à l'heure estimée d'arrivée, seront égales ou supérieures :

(1) aux valeurs minimales de visibilité et de plafond pour la procédure standard d'approche aux instruments prévue ;

(2) en cas de procédure d'approche sans l'aide des instruments, aux valeurs d'altitude minimale qui permettent une descente en VMC vers l'aérodrome.

6.2.19 EXIGENCES D'UN AÉRODROME DE DÉGAGEMENT POUR VOL IFR

(a) Pour un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments, au moins un aérodrome de dégagement à destination doit être choisi et spécifié dans le plan de vol exploitation et le plan de vol ATS, sauf :

(1) si la durée du vol et les conditions météorologiques dominantes sont telles qu'on puisse admettre avec une certitude raisonnable qu'à l'heure d'arrivée prévue à l'aérodrome d'atterrissage prévu, ainsi que pendant un délai raisonnable avant et après ce moment, l'approche et l'atterrissage pourront être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue ;

(2) si l'aérodrome d'atterrissage prévu est isolé et qu'il n'y a pas d'aérodrome de dégagement à destination approprié.

(b) Nul ne doit entamer un vol IFR avec un avion sans avoir au moins un aérodrome de dégagement à la destination prévue dans le plan de vol sauf :

(1) s'il y a une procédure d'approche aux instruments établie par les Autorités compétentes ;

(2) les dernières informations météorologiques disponibles indiquent que les conditions suivantes existeront 2 heures avant et après l'heure d'atterrissage prévue :

(i) le plafond doit être au moins à 300 mètres au-dessus de l'altitude minimale requise par la procédure d'approche aux instruments ;

(ii) une visibilité supérieure au moins de 5.5 km, ou dépassant 4 km à la visibilité minimale requise par la procédure ;

(iii) si l'aérodrome d'atterrissage prévu est isolé et dans ce cas il faut prévoir une quantité de carburant supplémentaire nécessaire pour voler pendant 2 heures en régime de croisière.

(c) Les valeurs de plafond et de visibilité requises peuvent être diminuées sur accord de l'ANAC pour les vols commerciaux quand il n'existe pas de dégagement à la destination.

6.2.20 CRITÈRES DE SÉLECTION DE L'AÉRODROME DE DÉGAGEMENT POUR UN VOL IFR

(a) Un vol qui doit être exécuté conformément aux dispositions EDTO ne doit être entrepris que si, pendant la période d'arrivée possible, les aérodromes de dégagement en route nécessaires sont disponibles et si les renseignements dont on dispose indiquent que les conditions, à ces aérodromes, seront égales ou supérieures aux minima opérationnels d'aérodrome approuvés pour ce vol.

(b) Si les minima de dégagement sont publiés, le pilote commandant de bord ne doit choisir un aérodrome de dégagement dans le plan de vol que si les dernières prévisions disponibles indiquent que les conditions météo dans cet aérodrome de dégagement sont égales ou supérieures aux minima publiés.

(c) Si les minima de dégagement ne sont pas publiés, et s'il n'y a pas d'interdiction d'utilisation de l'aérodrome comme aérodrome de dégagement dans le plan de vol IFR, le pilote commandant de bord doit s'assurer que les conditions météo de cet aérodrome seront égales ou supérieures :

(1) pour une procédure d'approche de précision, à un plafond d'au moins 600 pieds et à une visibilité qui n'est pas inférieure à 2 miles ; et

(2) pour une procédure autre que l'approche de précision, à un plafond d'au moins 800 pieds et une visibilité qui n'est pas inférieure à 2 miles.

6.2.21 AÉRODROME DE DÉGAGEMENT AU DÉCOLLAGE

(a) Un aérodrome de dégagement au décollage doit être choisi et spécifié dans le plan de vol exploitation si les conditions météorologiques à l'aérodrome

de départ sont inférieures ou égales aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables ou s'il était impossible de retourner à l'aérodrome de départ pour d'autres raisons.

- (b) La distance entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome de dégagement au décollage ne dépassera pas :
- (1) pour les avions bimoteurs, une distance équivalant à une durée de vol d'une heure à la vitesse de croisière sur un seul moteur ;
- (1) pour les avions à trois moteurs ou plus, une distance équivalant à une durée de vol de deux heures à la vitesse de croisière avec un moteur en panne.
- (2) dans le cas d'un avion effectuant un vol à temps de déroutement prolongé (EDTO), s'il n'y a pas d'aérodrome de dégagement disponible situé à une distance répondant au critère de (1) ou (2), le temps de vol nécessaire pour atteindre le premier aérodrome de dégagement disponible situé à une distance inférieure à celle correspondant au temps de déroutement maximal approuvé de l'exploitant, compte tenu de la masse au décollage réelle.
- (c) Pour un aérodrome à choisir comme aérodrome de dégagement au décollage, les renseignements disponibles doivent indiquer que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables au vol.

6.2.22 AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT EN ROUTE — EXPLOITATION EDTO

- (a) Le pilote commandant de bord doit s'assurer, pour les vols EDTO, que les aérodromes de dégagement nécessaires sont choisis et indiqués dans le plan de vol ATC en tenant compte du temps de déroutement approuvé par l'ANAC pour les vols EDTO.
- (b) Personne ne doit choisir un aérodrome comme dégagement dans un vol EDTO si les informations sur le temps ou les prévisions météo appropriées, ou toute source y découlant, n'indiquent pas que durant une période commençant 1 heure avant et se terminant 1 heure après l'heure estimée d'arrivée (ETA) sur cet aérodrome, les conditions météo seront égales ou supérieures aux minima prescrits dans le tableau suivant, et en conformité avec le type EDTO détenu par l'exploitant.

2 heures avant et après pour IFR et 1 heure avant et après pour EDTO.

TYPE D'APPROCHE	MINIMA PRÉVU DE PRÉPARATION DE VOL	
	(RVR/VISIBILITÉ EXIGÉE & PLAFOND, LE CAS ÉCHÉANT)	
	AÉRODROME ÉQUIPÉ DE	
	<i>au moins 2 procédures d'approche distinctes basées sur 2 systèmes d'aide indépendants couvrant 2 pistes d'atterrissage différentes (a)</i>	<i>au moins 2 procédures d'approche distinctes basées sur 2 systèmes d'aide indépendants couvrant 1 piste d'atterrissage</i>
<i>Approche de Précision Cat II, III (ILS, MLS)</i>	<i>Minima approche de précision Cat I</i>	<i>Minima approche classique</i>
<i>Approche de Précision Cat I (ILS, MLS)</i>	<i>Minima approche classique</i>	<i>Minima manœuvre à vue libre, ou si pas disponible : Minima approche classique + 200 ft/ 1000m</i>
<i>Approche classique</i>	<i>Le plus bas des minima approche classique + 200ft/ 1000m ou Minima manœuvre à vue libre</i>	<i>Le plus élevé des minima approche classique + 200ft/ 1000m ou Minima manœuvre à vue libre</i>
<i>Minima manœuvre à vue libre</i>	<i>Minima manœuvre à vue libre</i>	

a Des pistes sur un même aérodrome sont considérées comme distinctes si :

(a) *ce sont des aires d'atterrissage séparées qui peuvent se superposer ou se couper de façon telle que le blocage de l'une des pistes n'interfère pas avec les possibilités d'utiliser l'autre piste pour l'exploitation prévue ;*

(b) *et dans le cas d'un vol aux instruments, chacune de ces aires d'atterrissage possède sa propre procédure d'approche basée sur sa propre aide radioélectrique.*

6.2.23 GESTION ET CONSERVATION DES DOCUMENTS DU PLAN DE VOL — TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL

(a) Pour chaque vol prévu, il doit être établi un plan de vol exploitation. Le plan de vol exploitation doit être approuvé et signé par le pilote commandant de bord et, s'il y a lieu, signé par l'agent technique d'exploitation, et copie doit être remise à l'exploitant ou à un agent désigné; s'il ne peut être remis, il doit être déposé à l'administration de l'aéroport ou en un endroit convenable à l'aérodrome de départ. Ce plan de vol exploitation est composé des documents suivants :

(1) un plan de vol opérationnel, incluant les NOTAM et les conditions atmosphériques prises en compte dans le plan de vol pour établir la quantité minimale de carburant, les performances en vol, la destination et les aérodromes de dégagement ;

(2) un manifeste de chargement, indiquant la répartition de la charge, le centrage, les poids décollage et atterrissage et en respectant les limitations de charge maxi opérationnelle, et de performance ;

(3) une page du livret technique de l'avion, en cas d'ouverture de séquence pour une panne mécanique notée lors du vol précédent, ou suite à une inspection effectuée ou si une approbation pour remise en service a été signée à l'aérodrome de départ.

(b) Nul ne peut faire décoller un avion pour un vol commercial sans que tous les documents libératoires, signés par le pilote commandant de bord, ne soient gardés et disponibles au point de départ.

(c) Le pilote commandant de bord doit emporter une copie des documents spécifiés dans le paragraphe (a) à bord de l'avion jusqu'à l'aérodrome de destination.

6.2.24 CHARGEMENT DES AVIONS, MASSE ET CENTRAGE

(a) Aucun vol ne doit être entrepris avant que ne soient remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :

(1) que la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;

(2) que toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre.

Si un agent de chargement ou un autre agent qualifié sont employés par le détenteur d'un CTA au cours d'une opération d'exploitation commerciale, le pilote commandant de bord peut déléguer la responsabilité du chargement, mais doit s'assurer que les procédures sont correctement respectées.

(b) Pour les vols commerciaux, aucun pilote commandant de bord ne peut commencer un vol sans s'assurer lui-même que les calculs de chargement, de masse et de centrage contenus dans le manifeste de chargement sont exacts et respectent les limitations de l'avion.

6.2.25 POIDS MAXIMAL AUTORISÉ POUR TOUT MANIFESTE DE CHARGEMENT

(a) Le pilote commandant de bord doit s'assurer que le poids maximum au décollage pour un vol donné ne dépasse pas le poids maximum autorisé :

(1) pour la piste à utiliser et dans les conditions au moment du décollage ;

(2) tenir compte du carburant et de l'huile à consommer avant le décollage permettant d'assurer les performances en vol, le poids à l'atterrissage, et les limitations de distance d'atterrissage à l'aérodrome de destination et de dégagement.

6.2.26 APPROBATION POUR REMISE EN SERVICE

(a) Nul ne peut commencer un vol sans l'autorisation spécifique d'une personne habilitée conformément à la réglementation en vigueur.

(b) Nul ne peut commencer un vol commercial de transport passagers pour lequel un programme a été publié, sans qu'une personne autorisée par la réglementation n'ait prononcé une approbation de remise en service (APRS) pour cette exploitation ou série d'exploitation.

6.2.27 PLAN DE VOL OPÉRATIONNEL

(a) Aucun vol ne doit être entrepris avant que ne soient remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié que les normes relatives à la planification opérationnelle des vols ont été appliquées.

(b) Un pilote commandant de bord ainsi que toute personne autorisée par la réglementation peuvent signer le PVO quand ils ont conclu que le vol peut se dérouler en toute sécurité.

Le plan de vol opérationnel doit inclure le parcours et le calcul de carburant, compte tenu de la météo et des autres facteurs prévus, pour l'exécution du vol vers l'aérodrome de destination ou de dégagement.

(c) Le pilote commandant de bord devant signer le PVO doit avoir accès aux informations concernant le vol sur l'avitaillement carburant, les aérodromes de dégagement, les informations sur le temps, les prévisions météo et les NOTAM sur le parcours et l'aérodrome.

(d) Nul ne peut poursuivre un vol à partir d'un aérodrome intermédiaire sans un nouveau PVO si l'avion est resté au sol plus de 6 h.

1.3 PROCÉDURES EN VOL

6.3.1 MINIMUMS OPÉRATIONNELS D'AÉRODROME

(a) Un vol ne doit être poursuivi en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu que si les renseignements les plus récents indiquent qu'à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage peut être effectué à cet aérodrome, ou à l'un au moins des aérodromes de décollage à destination, en respectant les minimums opérationnels fixés conformément aux dispositions de la section 8.6.2.5, paragraphe (a).

(b) Une approche aux instruments ne doit pas être poursuivie à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, ou dans le segment d'approche finale, à moins que la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle ne soient égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'approche.

(c) Si la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle tombe au-dessous du minimum spécifié une fois que l'avion est entré dans le segment d'approche finale, ou qu'il est descendu à moins de 300 m (1000 ft) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, l'approche peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H. En tout cas, un avion ne doit pas poursuivre son approche vers un aérodrome au-delà du point auquel les conditions d'utilisation sont inférieures aux minimums opérationnels spécifiés pour cet aérodrome.

«RVR de contrôle» signifie les valeurs communiquées d'un ou plusieurs emplacements de communication de la RVR (toucher des roues, point médian et extrémité d'arrêt) qui sont utilisées pour déterminer si les minimums d'exploitation sont respectés ou non. Lorsque la RVR est utilisée, la RVR de contrôle est la RVR au point de toucher des roues, sauf spécification contraire des critères de l'État du territoire sur lequel se trouve l'aérodrome.

6.3.2 OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

(a) Les procédures concernant l'exécution des observations météorologiques à bord des aéronefs en vol, ainsi que l'enregistrement et la transmission de ces observations, figurent dans le RAC 16.

6.3.3 EMPLOI DE L'OXYGÈNE

(a) Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite doivent utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés à la section 8.6.2.17, paragraphe (a) ou (b) pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

(b) Tous les membres d'équipage d'avions pressurisés volant au-dessus d'une altitude où la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa doivent disposer à leur poste de travail d'un masque à oxygène à pose rapide capable de fournir immédiatement de l'oxygène à la demande.

6.3.4 PROTECTION DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE ET DES PASSAGERS À BORD DES AVIONS PRESSURISÉS EN CAS DE CHUTE DE PRESSION

(a) Tout exploitant doit prévoir pour les membres de l'équipage de cabine des dispositions telles qu'au cas d'une descente d'urgence nécessitée par une chute de pression, ils aient de bonnes chances de ne pas perdre connaissance, et de prévoir en outre des moyens de protection leur permettant d'être aptes à donner les premiers secours aux passagers quand la situation est stabilisée après la descente d'urgence. De plus, tout exploitant doit prévoir des dispositifs ou des procédures d'exploitation telles que les passagers aient de bonnes chances de survivre à l'hypoxémie consécutive à une chute de pression

Il n'est pas envisagé que l'équipage de cabine puisse être dans tous les cas en mesure de prêter assistance aux passagers pendant les descentes d'urgence nécessitées par une chute de pression.

6.3.5 INSTRUCTIONS D'EXPLOITATION COMMUNIQUÉES EN VOL

(a) Les instructions d'exploitation comportant une modification du plan de vol ATS doivent faire, si possible, l'objet d'une coordination avec l'organisme ATS compétent avant d'être transmises à l'avion.

Si la coordination indiquée ci-dessus n'a pas été possible, les instructions que le pilote aura reçues de l'exploitant ne le dispenseront pas de l'obligation d'obtenir, s'il y a lieu, une autorisation appropriée d'un organisme ATS avant de modifier son plan de vol.

6.3.6 PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS

(a) Une ou plusieurs procédures d'approche aux instruments conçues pour appuyer des opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments doivent être approuvées et promulguées par l'ANAC, pour chaque piste aux instruments ou aérodrome utilisés pour des approches aux instruments.

(b) Tous les avions exploités conformément aux règles de vol aux instruments doivent se conformer aux procédures de vol aux instruments approuvées par l'ANAC.

Pour la classification des opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments voir la section 8.6.2.5, paragraphe (d) du présent règlement.

8.6.3.7 PROCÉDURES D'EXPLOITATION DES AVIONS À MOINDRE BRUIT

(a) Les procédures d'exploitation des avions à moindre bruit doivent être conformes aux dispositions du RAC 20, Partie 1.

(b) Les procédures à moindre bruit qui sont spécifiées par l'exploitant pour un type d'avion déterminé doivent être les mêmes pour tous les aérodromes.

Une procédure unique peut ne pas être suffisante, à certains aérodromes.

6.3.8 PROCÉDURES D'UTILISATION DES AVIONS CONCERNANT LES VITESSES VERTICALES DE MONTÉE ET DE DESCENTE

(a) À moins d'indication contraire dans une instruction du contrôle de la circulation aérienne, afin d'éviter l'émission d'avis de résolution inutiles du système anticollision embarqué (ACAS II) à bord d'aéronefs volant à des altitudes ou niveaux de vol adjacents, ou s'en approchant, et pour les montées ou les descentes vers une altitude ou un niveau de vol assignés, en particulier si le pilote automatique est enclenché, les exploitants doivent spécifier des procédures qui font que l'avion pourra parcourir les 300 derniers mètres (1000 ft) de la montée ou de la descente à une vitesse verticale inférieure à 8 m/sec ou 1500 ft/min (selon l'instrumentation disponible) dans les cas où le pilote a été informé qu'un autre aéronef se trouve à une altitude ou un niveau de vol adjacents ou s'en approche.

6.3.9 SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AUX VOLS À D'AVIONS À DEUX TURBOMACHINES SUR DES ROUTES SITUÉES À PLUS DE 60 MINUTES D'AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT EN ROUTE, Y COMPRIS LES VOLS À TEMPS DE DÉROUTEMENT PROLONGÉ (EDTO)

6.3.9.1 SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX VOLS SUR DES ROUTES SITUÉES À PLUS DE 60 MINUTES D'AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT EN ROUTE

(a) Les exploitants qui effectuent des vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aéroport de décollage en route doivent veiller :

- (1) pour tous les avions :
 - (i) à ce que des aéroports de décollage en route soient désignés ; et
 - (ii) à ce que les renseignements les plus récents sur les aéroports de décollage en route désignés, y compris l'état opérationnel et les conditions météorologiques, soient fournis à l'équipage de conduite ;
- (2) pour les avions à deux turbomachines : à ce que les renseignements les plus récents fournis à l'équipage de conduite indiquent que, à l'heure d'utilisation prévue des aéroports de décollage en route désignés, les conditions doivent être égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aéroport établis par les exploitants pour les vols en question.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour des éléments indicatifs sur l'application des dispositions ci-dessus sont contenues dans la norme de mise en œuvre (NMO) 6.3.9 (A).

(a) En plus de respecter les prescriptions de la sous-section 6.3.9.1, paragraphe (a), tous les exploitants doivent veiller à ce que les éléments suivants soient pris en compte et procurent le niveau de sécurité général prévu par les dispositions du présent règlement :

- (1) procédures de contrôle d'exploitation et de régulation des vols ;
- (2) procédures d'exploitation ;
- (3) programmes de formation.

6.3.9.2 SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX VOLS À TEMPS DE DÉROUTEMENT PROLONGÉ (EDTO)

(a) À moins que l'opération n'ait été spécifiquement approuvée par l'ANAC, un avion à deux turbomachines ou plus ne peut pas être utilisé sur une route où le temps de déroutement jusqu'à un aéroport de décollage en route, à partir de n'importe quel point de la route, calculé en atmosphère type (ISA) et en air calme, à la vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement (avions à deux turbomachines) ou à la vitesse de croisière tous moteurs en fonctionnement (avions équipés de plus de deux turbomachines), dépasse un seuil fixé par l'ANAC pour ce genre d'opération.

1. — *Quand le temps de déroutement excède le seuil de temps, le vol est considéré comme un vol à temps de déroutement prolongé (EDTO).*

2. — *Les conditions et les modalités de mise en œuvre des éléments indicatifs, l'établissement d'un seuil de temps approprié et l'approbation des vols à temps de déroutement prolongé sont contenues dans la norme de mise en œuvre (NMO) 6.3.9 (B).*

3. — *Aux fins de l'exploitation EDTO, les aéroports de décollage et de destination peuvent être considérés comme des aéroports de décollage en route.*

(b) Dans le cas de l'exploitant d'un type d'avion particulier qui effectue des vols à temps de déroutement prolongé, le temps de déroutement maximal doit être approuvé par l'ANAC.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des éléments indicatifs sur les conditions à utiliser pour la conversion des temps de déroutement en distances sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

(c) Lors de l'approbation d'un temps de déroutement maximal approprié pour l'exploitant d'un type d'avion particulier qui effectue des vols à temps de déroutement prolongé, l'ANAC veillera :

- (1) *pour tous les avions : à ce que la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant, indiquée dans le manuel de vol de l'avion (directement ou par référence) et concernant cette exploitation, ne soit pas dépassée ; et*
- (2) *pour les avions à deux turbomachines : à ce qu'ils aient reçu une certification EDTO.*

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des éléments indicatifs sur l'application des dispositions ci-dessus sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

(d) Indépendamment des dispositions de la sous-section 6.3.9.2, paragraphe (c), alinéa (1) ci-dessus, sur la base des résultats d'une évaluation du risque de sécurité spécifique effectuée par l'exploitant qui montrent comment un niveau de sécurité équivalent sera maintenu, l'ANAC peut approuver des vols sur une route où la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes de bord est dépassée. L'évaluation du risque de sécurité spécifique doit tenir compte au minimum des éléments suivants :

- (1) capacités de l'exploitant ;
- (2) fiabilité générale de l'avion ;
- (3) fiabilité de chaque système visé par une limite de temps ;
- (4) renseignements pertinents provenant de l'avionneur ; et
- (5) mesures d'atténuation spécifiques.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des éléments indicatifs sur l'évaluation du risque de sécurité spécifique sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

(e) Dans le cas d'un avion effectuant un vol EDTO, le carburant supplémentaire visé à la section 8.6.2.14, paragraphe (c), alinéa (6), sous-alinéa (ii), doit être le carburant nécessaire pour respecter le scénario carburant critique EDTO établi.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des éléments indicatifs sur l'application des dispositions de ce paragraphe sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

(f) Un vol ne doit pas être poursuivi sur une route située au-delà du seuil de temps visé à la sous-section 8.6.3.9.2, paragraphe (a) à moins d'avoir réévalué la disponibilité des aérodromes de décollage en route désignés et à moins que les renseignements les plus récents n'indiquent que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions à ces aérodromes doivent être égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol en question. S'il est déterminé que, à l'heure d'utilisation prévue, l'une quelconque des conditions doit être défavorable à une approche et un atterrissage en sécurité à l'aérodrome concerné, on doit établir une marche à suivre différente.

(g) Lors de l'approbation de temps de déroutement maximaux applicables à des avions à deux turbomachines, les éléments suivants sont pris en compte en vue de la réalisation du niveau général de sécurité prévu par les dispositions de l'Annexe à l'Arrêté n° 4356/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la navigabilité des aéronefs civils :

- (1) fiabilité du système de propulsion ;
- (2) certification de navigabilité pour l'exploitation EDTO du type d'avion ;
- (3) programme d'entretien EDTO.

(h) Dans le cas de l'exploitant d'un type d'avion à deux turbomachines, exploité conformément à une autorisation délivrée avant le 25 mars 1986 sur une

route où le temps de vol à la vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement jusqu'à un aérodrome de décollage en route dépasse le seuil établi en vertu de la sous-section 6.3.9.2, paragraphe (a) pour ce genre d'exploitation, peut être autorisé par l'ANAC à poursuivre l'exploitation sur cette route après cette date.

6.3.10 SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRE RELATIVES À L'EXPLOITATION MONOPILOTE EN RÉGIME DE VOL AUX INSTRUMENTS (IFR) OU DE NUIT

(a) Un avion ne doit pas être exploité en régime IFR ou de nuit par un équipage monopilote sans l'approbation de l'ANAC.

(b) Un avion ne doit pas être exploité en régime IFR ou de nuit par un équipage monopilote sauf :

(1) si le manuel de vol de l'avion n'exige pas que l'équipage de conduite soit composé de plus d'une personne ;

(2) s'il s'agit d'un avion à hélices ;

(3) si le nombre maximal de sièges-passagers n'est pas supérieur à neuf ;

(4) si la masse maximale au décollage certifiée n'excède pas 5 700 kg ;

(5) si l'avion est doté de l'équipement décrit à l'Annexe (paragraphe 10.2.1.21) à l'Arrêté n° 4364/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux instruments et équipements d'aéronefs

(6) si le pilote commandant de bord satisfait aux spécifications d'expérience, de formation, de vérification et d'expérience récente décrites à la section 4.1.13.

7 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

7.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Ce chapitre traite des limites d'emploi relatives aux performances des avions.

7.1.2 GÉNÉRALITÉS

(a) Les avions doivent être utilisés conformément à un règlement complet et détaillé de performances établi par l'État d'immatriculation, ce règlement doit être conforme aux normes applicables du présent chapitre.

(b) Sauf comme il est prévu à la section 7.1.10, les avions monomoteurs ne doivent être utilisés que si les conditions météorologiques, les conditions d'éclairage ainsi que les routes et les déroutements permettent d'exécuter avec sécurité un atterrissage forcé en cas de panne de moteur.

7.1.3 LIMITES D'EMPLOI

(a) Le niveau de performances doit être au moins pratiquement équivalent au niveau général impliqué par les normes du règlement de navigabilité applicable.

(b) L'avion doit être utilisé conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité et dans le cadre des limites d'emploi approuvées figurant dans son manuel de vol.

(c) Un vol ne doit être entrepris que si les performances consignées dans le manuel de vol, complétées, selon les besoins, par d'autres données acceptables pour la République du Congo indiquent qu'il est possible de se conformer aux dispositions du règlement de navigabilité applicable.

(d) Tous les facteurs qui influent sensiblement sur les performances de l'avion (qui comprennent notamment la masse de l'avion, les procédures d'utilisation, l'altitude-pression correspondant à l'altitude de l'aérodrome, la température ambiante, le vent, la pente et l'état de la surface de la piste, c'est-à-dire la présence de neige, de neige fondante, d'eau ou de glace pour les avions terrestres, et les conditions du plan d'eau pour les hydravions) doivent être pris en compte soit directement, sous forme de paramètres d'exploitation, soit indirectement, au moyen de tolérances ou de marges, qui peuvent figurer avec les performances consignées dans le manuel de vol ou dans le règlement de performances complet et détaillé conformément auquel l'avion est utilisé.

(e) Limites de masse :

(1) La masse de l'avion au début du décollage ne doit pas dépasser la masse pour laquelle l'avion satisfait au paragraphe (f) ni la masse pour laquelle il satisfait aux paragraphes (g), (h) et (i) en tenant compte des réductions de masse prévues en fonction de la progression du vol, du délestage de carburant envisagé pour l'application des paragraphes (g), (h) et (i) et en ce qui concerne les aérodromes de décollage, des dispositions du paragraphe (e), alinéa (3) et du paragraphe (h).

(2) En aucun cas la masse de l'avion au début du décollage ne doit dépasser la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude-pression correspondant à l'altitude de l'aérodrome, et pour toute autre condition atmosphérique locale éventuellement utilisée comme paramètre dans la détermination de la masse maximale au décollage.

(3) En aucun cas la masse prévue pour l'heure d'atterrissage sur l'aérodrome d'atterrissage prévu et sur tout aérodrome de décollage à destination ne doit dépasser la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude-pression correspondant à l'altitude de ces aérodromes, et pour toute autre condition atmosphérique locale éventuellement utilisée comme paramètre dans la détermination de la masse maximale à l'atterrissage.

(4) En aucun cas la masse de l'avion au début du décollage ou à l'heure d'atterrissage prévue à l'aérodrome d'atterrissage prévu et à tout aérodrome de décollage à destination ne doit dépasser la masse maximale à laquelle il a été démontré que normes applicables de certification acoustique du RAC 20, Partie 1, seraient respectées, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel par l'ANAC, pour un aérodrome ou une piste où il n'existe aucun problème de bruit.

(f) *Décollage.* — En cas de défaillance du moteur le plus défavorable, ou pour une autre raison, en un point quelconque du décollage, l'avion pourra soit interrompre le décollage et s'immobiliser sur la distance d'accélération-arrêt utilisable, soit poursuivre le décollage et franchir tous les obstacles situés le long de la trajectoire de vol avec une marge verticale ou horizontale suffisante jusqu'à ce qu'il soit en mesure de satisfaire aux dispositions du paragraphe (j). Lorsqu'on détermine l'aire résultante de prise en compte des obstacles au décollage, on doit tenir compte des conditions d'exploitation, telles que la composante de vent traversier et la précision de navigation.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des orientations sur les marges verticales et horizontales jugées suffisantes pour démontrer la conformité avec le paragraphe ci-dessus sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

(g) Pour déterminer la longueur de piste disponible, il sera tenu compte de la perte éventuelle de longueur de piste due à la manœuvre d'alignement de l'avion avant le décollage.

(h) *En route.* — un moteur hors de fonctionnement. Si le moteur le plus défavorable cesse de fonctionner en un point quelconque le long de la route ou des détournements prévus, l'avion devra pouvoir poursuivre son vol jusqu'à un aérodrome lui permettant de satisfaire aux normes du paragraphe (j) ci-dessous, sans jamais descendre au-dessous de l'altitude minimale.

(i) *En route.* — deux moteurs hors de fonctionnement. Pour les avions équipés de trois moteurs au moins, sur tout tronçon de route où il est nécessaire, étant donné l'emplacement des aérodromes de décollage en route et la durée totale du vol, de tenir compte de la probabilité de défaillance d'un deuxième moteur afin de maintenir le niveau général de sécurité correspondant aux normes du présent chapitre, l'avion devra pouvoir, en cas de défaillance des deux moteurs, poursuivre le vol jusqu'à un aérodrome de décollage en route, et y atterrir.

(j) *Atterrissage ou amerrissage.* — Sur l'aérodrome d'atterrissage ou d'amerrissage prévu et sur tout aérodrome de décollage, après avoir franchi avec une marge suffisante tous les obstacles situés le long de la trajectoire d'approche, l'avion doit pouvoir atterrir et s'immobiliser ou, s'il s'agit d'un hydravion, réduire suffisamment sa vitesse, sur la distance

d'atterrissage ou d'amerrissage utilisable. Il sera tenu compte des variations prévues dans la technique d'approche et d'atterrissage ou d'amerrissage, s'il n'a pas été tenu compte de ces variations dans la détermination des données de performances consignées dans le manuel de vol.

7.1.4 DONNÉES SUR LES OBSTACLES

(a) L'exploitant doit élaborer des procédures conformes aux données sur les obstacles sur la zone à survoler.

Voir dans les RAC 18, Parties 1 et 2 les méthodes de présentation de certaines données sur les obstacles.

(b) En déterminant si les dispositions du paragraphe (h) ci-dessus sont respectées, l'exploitant doit tenir compte de la précision du tracé des cartes.

7.1.5 SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AUX VOLS D'AVIONS MONOMOTEURS À TURBINE DE NUIT ET/OU EN CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC)

(a) Pour approuver les vols d'avion monomoteur à turbine de nuit et/ou en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), l'ANAC doit s'assurer que le certificat de navigabilité de l'avion est approprié et que le niveau de sécurité d'ensemble prévu par les dispositions des Annexes (Partie 01 et Partie 03) à l'Arrêté n° 4359/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils et l'Annexe à l'Arrêté n° 4356/ MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la navigabilité des aéronefs civils est garanti par :

- (1) la fiabilité du moteur à turbine ;
- (2) les procédures de maintenance, les pratiques d'exploitation, les procédures de régulation des vols et les programmes de formation des équipages de l'exploitant ;
- (3) l'équipement et les autres éléments exigés.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre de l'équipement et les autres éléments exigés sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

(b) Tous les avions monomoteurs à turbine exploités de nuit et/ou en IMC doivent être équipés d'un système de contrôle des tendances du moteur, et les avions de ce type doivent être équipés d'un système automatique de contrôle des tendances.

8 TRAITEMENT DES PASSAGERS

8.1.1 COMPORTEMENT INACCEPTABLE

(a) Nul ne peut interférer dans une tâche que doit exercer un membre d'équipage à bord d'un avion.

(b) Chaque passager doit attacher sa ceinture de

sécurité et la garder attachée tant que le voyant «attachez vos ceintures» reste allumé.

(c) Nul ne doit, à bord de l'avion, agir de manière insouciant ou négligente et agir d'une façon à mettre en danger l'avion, les personnes et leurs biens.

(d) L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer qu'aucune personne ne se dissimule, ni ne dissimule du fret, à bord de l'avion.

(e) Nul ne doit fumer à bord de l'avion.

(f) Nul ne doit toucher, arrêter ou détruire l'un quelconque des détecteurs de fumée installés dans l'une des toilettes d'un avion.

8.1.2 AVITAILLEMENT EN CARBURANT AVEC PASSAGERS À BORD

(a) L'exploitant doit établir des procédures pour les opérations d'avitaillement en carburant ou de reprise de carburant avec des passagers embarquant, à bord ou débarquant, afin de s'assurer du respect des précautions suivantes :

- (1) une personne qualifiée doit rester à une position spécifiée pendant la durée des opérations d'avitaillement avec passagers à bord. Cette personne qualifiée doit être capable de conduire les procédures d'urgence concernant la protection contre le feu et la lutte contre l'incendie, assurer les communications avec l'équipage et donner l'alerte ;
- (2) l'équipage, le personnel et les passagers doivent être informés de l'imminence d'une opération d'avitaillement en carburant ou de reprise de carburant ;
- (3) les consignes «Attachez les ceintures» doivent être éteintes ;
- (4) les consignes «Défense de fumer» doivent être allumées, ainsi que l'éclairage cabine afin de permettre une identification des issues de secours ;
- (5) les passagers doivent être informés qu'ils doivent détacher leurs ceintures de sécurité et s'abstenir de fumer ;
- (6) un nombre suffisant de membres d'équipage doit être à bord et être prêt à procéder immédiatement à une évacuation d'urgence ;
- (7) tout dégagement de vapeur de carburant dans la cabine lors de l'avitaillement en carburant ou la reprise de carburant ou toute condition susceptible de créer un danger doit provoquer l'interruption immédiate des transferts de carburant ;
- (8) le périmètre au sol, situé en dessous des issues nécessaires à une évacuation d'urgence et les zones de déploiement des toboggans doivent rester dégagées ;

(9) et des dispositions sont prises pour une évacuation rapide et sûre ;

(10) un dispositif de sécurité incendie soit disponible.

8.1.3 SIÈGES ET CEINTURES DE SÉCURITÉ DES PASSAGERS

(a) Avant les phases de décollage et d'atterrissage et pendant le roulage au sol et dès qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, le pilote commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, que chaque passager à bord occupe un siège ou un berceau avec sa ceinture de sécurité, si installée, correctement attachée.

(b) L'exploitant doit prescrire des mesures et le pilote commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, qu'une occupation des sièges de l'avion par plusieurs personnes n'est autorisée que sur des sièges spécifiés et seulement dans le cas d'un adulte et d'un bébé correctement attaché par une ceinture supplémentaire ou un autre système de maintien.

(c) Chaque passager doit attacher correctement sa ceinture à tout moment si le pilote commandant de bord le juge nécessaire pour la sécurité.

Si un personnel navigant commercial est requis dans une exploitation de vol commercial, le pilote commandant de bord peut déléguer cette responsabilité, mais il doit s'assurer que les consignes appropriées sont transmises avant le décollage.

8.1.4 CONSIGNES AUX PASSAGERS

(a) L'exploitant doit veiller à ce que les passagers soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi :

(1) des ceintures de sécurité ;

(2) des issues de secours ;

(3) des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire ;

(4) de l'alimentation en oxygène, si elle est prescrite pour les passagers ;

(5) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.

(b) L'exploitant doit informer les passagers de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir.

(c) En cas d'urgence au cours du vol, les passagers doivent recevoir les instructions appropriées aux circonstances.

1. — Les consignes doivent inclure tous les points approuvés par l'ANAC pour le type d'exploitation effectuée tel que spécifié dans le manuel d'exploitation.

2. — Si un personnel navigant commercial est requis dans une exploitation de vol commercial, le pilote commandant de bord peut déléguer cette responsabilité, mais il doit s'assurer que les consignes appropriées sont transmises avant le décollage.

8.1.5 CONSIGNES EN CAS D'URGENCE EN VOL

(a) L'exploitant doit informer les passagers de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir.

(b) En cas d'urgence en vol, le pilote commandant de bord doit s'assurer que toutes les personnes à bord connaissent les actions appropriées à prendre.

Si un personnel navigant commercial est requis dans une exploitation de vol commercial, le pilote commandant de bord peut déléguer cette responsabilité, mais il doit s'assurer que les consignes appropriées sont transmises avant le décollage.

8.1.6 OXYGÈNE DES PASSAGERS — QUANTITÉ MINIMALE ET UTILISATION

(a) Le pilote commandant de bord doit s'assurer que l'oxygène thérapeutique et les masques sont disponibles en quantité suffisante pour tout vol où un manque d'oxygène peut indisposer sérieusement les passagers.

(b) Le pilote commandant de bord doit s'assurer que la réserve minimale d'oxygène décrite par l'ANAC est à bord de l'avion.

(c) Le pilote commandant de bord doit demander à tous les passagers d'utiliser continuellement l'oxygène à des altitudes cabine en-dessus de 15000 pieds.

8.1.7 ALCOOLS OU DROGUES

(a) L'exploitant ne doit permettre à aucune personne de prendre place ou de se trouver à bord d'un avion, et il doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer qu'aucune personne ne prenne place ou se trouve à bord d'un avion, si cette personne se trouve sous l'influence de l'alcool, de médicaments (exceptés les malades sous surveillance médicale) ou de drogues au point de risquer de compromettre la sécurité de l'avion ou de ses occupants.

8.1.8 RESPECT DES CONSIGNES PAR LES PASSAGERS

(a) Tout passager d'un vol commercial doit respecter les consignes données par les membres d'équipage tel que défini dans ce chapitre.

8.1.9 CAS DE REFUS DE TRANSPORT

(a) L'exploitant peut refuser de transporter un passager si celui-ci :

- (1) refuse de respecter les restrictions établies par l'ANAC sur les sièges au niveau des issues de secours;
- (2) à un handicap qui l'oblige à le placer seulement sur un siège au niveau des allées avec issue de secours.

8.1.10 DÉROGATION SUR LES EXIGENCES DE TRANSPORT DE PASSAGERS

(a) Les exigences sur le transport de passagers ne s'appliquent pas dans les cas suivants :

- (1) un membre d'équipage qui n'est pas en service ;
- (2) un représentant de l'ANAC en service officiel ;
- (3) une personne chargée de la sûreté ou de la sécurité des marchandises ou des animaux transportés;
- (4) toute personne autorisée suivant les procédures du manuel d'exploitation de l'exploitant, tel que approuvé par l'ANAC.

(b) Nul ne peut être transporté sans respecter les exigences concernant le transport des passagers sans disposer de :

- (1) un siège et une ceinture approuvés ;
- (2) ce siège doit être situé à un endroit où l'occupant, quel que soit sa position, ne peut gêner les membres d'équipage dans l'exercice de leur fonction ;
- (3) à partir de leur siège, il n'y a pas d'obstacle pour accéder au cockpit ou aux issues normales ou issues de secours ;
- (4) il y a un moyen d'informer cette personne quand il est interdit de fumer et quand il faudra attacher les ceintures de sécurité ;
- (5) cette personne est informée oralement par un membre d'équipage sur l'utilisation des équipements de secours et des issues de sortie de l'avion.

8.1.11 MEMBRES DU PERSONNEL NAVIGANT COMMERCIAL À LEUR POSTE

(a) Chaque membre de l'équipage de cabine auquel sont attribuées des fonctions relatives à l'évacuation d'urgence doit occuper un siège installé conformément aux dispositions relatives aux sièges des membres d'équipage de conduite pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donne l'ordre.

(b) Chaque membre de l'équipage de cabine doit occuper un siège et boucler sa ceinture ou, si le siège en est doté, son harnais de sécurité pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donne l'ordre.

La disposition ci-dessus n'empêche pas le pilote commandant de bord d'ordonner que la ceinture de sécurité seulement soit bouclée, à d'autres moments que pendant le décollage et l'atterrissage.

(c) Pendant les roulages, les membres d'équipage de cabine (PNC) doivent rester à leur poste avec leur ceinture de sécurité et leur harnais attachés sauf, quand ils exercent leur tâche de sécurité pour l'avion et les passagers.

(d) Pendant les décollages et atterrissages, l'équipage de cabine doit rester le plus proche possible des issues de plein pieds et doit être réparti uniformément dans la cabine de façon à pouvoir aider à l'évacuation rapide des passagers en cas d'urgence.

(e) Si les passagers sont à bord d'un avion à l'arrêt, l'équipage de cabine (ou une autre personne qualifiée dans la procédure d'évacuation d'avion) doit prendre les dispositions suivantes :

- (1) si une seule personne qualifiée est requise, cette personne doit se positionner à l'endroit prévu dans le manuel des procédures de l'exploitant ;
- (2) si plus d'une personne qualifiée sont requises, ces personnes doivent être réparties dans la cabine de façon à pouvoir apporter une assistance efficace aux passagers en cas d'évacuation d'urgence.

8.1.12 MOYENS D'ÉVACUATION

(a) Le pilote commandant de bord, le chef de cabine et toute autre personne désignée par l'exploitant doivent s'assurer lorsque les passagers sont à bord, qu'au moins une issue de plein pied est disponible pour l'évacuation normale ou en urgence des passagers.

8.1.13 ARMEMENT DES ISSUES DE SECOURS À DÉPLOIEMENT AUTOMATIQUE

(a) L'exploitant doit établir des procédures pour assurer qu'avant le roulage, le décollage et l'atterrissage et dès que cela devient possible et sans danger, les équipements d'évacuation automatique sont armés.

8.1.14 ACCÈS AUX ISSUES DE SECOURS ET AUX ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

(a) Nul ne doit permettre le blocage des accès aux issues de secours par des bagages de passagers en cabine ou tout autre objet pendant les manœuvres de l'avion au sol, ou en vol quand les passagers sont à bord de l'avion.

8.1.15 STATIONNEMENT AVEC PASSAGERS À BORD

(a) Pendant les stationnements avec les passagers restant à bord de l'avion, le pilote commandant de bord et le chef de cabine doivent s'assurer que :

- (1) tous les moteurs sont à l'arrêt ;

(2) au moins une issue de plein pieds reste ouverte afin de permettre le débarquement des passagers ;

(3) il y a à bord de l'avion une personne qualifiée pour l'évacuation d'urgence de l'avion et que cette personne est identifiée et connue de tous les passagers comme le responsable de leur sécurité.

(b) En cas d'avitaillement en carburant avec passagers à bord, le pilote commandant de bord ou un représentant de la compagnie doit s'assurer que les consignes du manuel des procédures sont respectées et suivies.

8.1.16 TRAITEMENT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

(a) L'exploitant doit établir des procédures pour le transport de passagers à mobilité réduite.

(b) L'exploitant doit s'assurer que les passagers à mobilité réduite ne se voient pas attribuer des sièges ou n'occupent pas de sièges où leur présence peuvent:

(1) gêner les membres d'équipage dans leurs tâches ;

(2) obstruer l'accès à un équipement de sécurité ;

(3) ou gêner l'évacuation d'urgence de l'avion.

(c) La présence à bord de passagers à mobilité réduite doit être signalée au pilote commandant de bord.

(d) Un membre de l'équipage de cabine, ou à défaut de l'équipage de conduite, doit fournir les renseignements nécessaires au passager à mobilité réduite et à son accompagnateur, sur le chemin à prendre vers l'issue de secours appropriée et sur le meilleur moment pour commencer à se diriger vers celle-ci.

8.1.17 OCCUPATION DES SIÈGES AU NIVEAU DES ISSUES DE SECOURS

(a) Aucun pilote commandant de bord ou chef de cabine ne doit permettre à un passager d'occuper un siège au niveau d'une issue de secours s'il (le pilote commandant de bord ou le chef de cabine) juge que ce passager ne peut pas comprendre et effectuer les manœuvres nécessaires pour l'ouverture d'une issue de secours et d'évacuation d'urgence.

8.1.18 INTERDICTION DE PORT D'ARMES

(a) Nul ne peut, à bord d'un avion s'appêtant à effectuer un vol commercial, embarquer ou porter sur lui de façon dissimulée ou non, une arme mortelle ou dangereuse.

8.1.19 UTILISATION DE L'OXYGÈNE THÉRAPEUTIQUE PAR LES PASSAGERS

(a) L'exploitant peut permettre à un passager d'embarquer et utiliser un équipement de stockage, de génération ou d'alimentation en oxygène tel que prévu par l'ANAC.

(b) Aucun membre d'équipage ne doit permettre à une personne quelconque, de brancher ou débrancher un équipement d'une bouteille d'oxygène pendant qu'une autre personne est à bord de l'avion.

8.1.20 BAGAGES À MAIN

(a) L'exploitant doit établir des procédures permettant de s'assurer que seuls sont embarqués à bord et introduits dans la cabine passagers des bagages à main qui peuvent y être solidement et correctement rangés.

(b) L'exploitant doit établir des procédures pour s'assurer que les bagages et le fret embarqués, dont les mouvements pourraient provoquer des blessures ou des dégâts, ou obstruer les allées et les issues de secours, en cas de déplacement, sont placés dans des compartiments conçus et prévus pour empêcher tout mouvement.

(c) Nul ne doit permettre la fermeture des portes d'un avion transportant des passagers en vue du roulage ou du tractage sans qu'un membre d'équipage désigné n'ait vérifié que tous les bagages soient entièrement et correctement stockés dans les racks au plafond équipés de moyens appropriés de rétention ou de portes ou qu'ils soient dans des endroits prévus à cet effet.

(d) Nul ne doit permettre qu'un bagage à main soit installé dans un endroit où la limite de poids prévue risque d'être dépassée.

(e) L'exploitant doit veiller à ce que tous les bagages à main introduits dans la cabine de passagers d'un avion soient rangés de façon appropriée et sûre.

8.1.21 TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA CABINE PASSAGERS

(a) Nul ne doit embarquer de la marchandise dans la cabine passagers en dehors des prescriptions de l'ANAC.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les exigences en matière de transport de marchandises en cabine passagers sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

8.1.22 PANNEAUX LUMINEUX DE CONSIGNES PASSAGERS

(a) Le pilote commandant de bord doit allumer les panneaux lumineux de consignes passagers adéquats durant tout mouvement de l'avion au sol, à

chaque décollage et atterrissage et dans tous les cas jugés nécessaires.

8.1.23 CONSIGNES DE SÉCURITÉ EXIGÉES POUR PASSAGERS

(a) Nul ne peut entreprendre un décollage tant que les passagers ne sont pas informés, avant le décollage, des consignes de sécurité conformément au manuel des procédures de l'exploitant :

- (1) restriction et interdiction de fumer ;
- (2) utilisation et position des issues de secours ;
- (3) utilisation des ceintures de sécurité ;
- (4) position et procédures d'utilisation des moyens de flottaison de secours ;
- (5) redressement des dossiers de siège ;
- (6) pour les vols au-dessus de 12 000 pieds (MSL), utilisation normale et en urgence de l'oxygène ;
- (7) les fiches de consigne de sécurité.

(b) Juste avant ou juste après avoir éteint les voyants «attachez vos ceintures», le pilote commandant de bord ou le chef de cabine doit s'assurer que les passagers sont informés que assis, ils doivent garder leur ceinture attachée, même si le voyant lumineux est éteint.

(c) Avant chaque décollage, le pilote commandant de bord ou le chef de cabine doit s'assurer que chaque personne handicapée physique est informée sur :

- (1) le cheminement pour accéder à l'issue la plus appropriée ;
- (2) le moment où il faudra commencer à rejoindre cette issue en cas d'urgence.

8.1.24 CONSIGNES AUX PASSAGERS — VOLS LONG COURRIER AU-DESSUS DE L'EAU

(a) Nul ne peut entreprendre un vol au-dessus de l'eau sans que les passagers ne soient informés oralement de la position et du fonctionnement des gilets de sauvetage, des canots de sauvetage et des autres moyens de flottaison et qu'une démonstration de la méthode à utiliser pour revêtir et gonfler un gilet de sauvetage soit effectué.

8.1.25 CEINTURE DE SÉCURITÉ PASSAGERS

(a) Chaque passager occupant un siège ou une couchette doit attacher sa ceinture et la garder tant que le voyant «attachez vos ceintures» est allumé ou à la demande du pilote commandant de bord dans les avions non équipés de ces voyants.

(b) Aucune ceinture de sécurité passager ne peut être utilisée par plus d'un occupant durant les atterrissages et décollages.

(c) Sur chaque siège inoccupé, les ceintures et bretelles de sécurité, si installées, doivent être attachées de manière à ne gêner ni les membres d'équipage dans l'exercice de leur fonction, ni l'évacuation rapide des occupants de l'avion en cas d'urgence.

Un enfant de moins 2 ans peut être tenu par un adulte occupant un siège ou une couchette. Une couchette ainsi qu'un canapé peuvent être occupés par 2 personnes à condition qu'ils soient équipés de ceintures de sécurité appropriées pour chaque personne et ne soient utilisés qu'en croisière.

8.1.26 DOSSIERS DES SIÈGES PASSAGERS

(a) Aucun pilote commandant de bord ou chef de cabine ne doit laisser un avion décoller sans que tous les dossiers des sièges passagers ne soient redressés en position verticale.

Une exception peut être faite en accord avec les procédures du manuel d'exploitation à condition que le dossier ne gêne aucun passager pour gagner l'allée ou n'importe quelle issue de secours.

8.1.27 CONSERVATION DES ALIMENTS, BOISSONS, ET SERVICES POUR LES PASSAGERS

(a) Le pilote commandant de bord ou le chef de cabine ne doit pas permettre le déplacement au sol, le décollage ou l'atterrissage d'un avion :

- (1) quand de la nourriture, de la boisson ou un plateau repas offert par l'exploitant est présent à un seul siège passager ;
- (2) avant que toutes les tablettes et les pose-verres ne soient rabattus dans leur position d'origine.

8.1.28 ARRIMAGE DES OBJETS LOURDS DANS LA CABINE PASSAGERS

(a) L'exploitant doit établir des procédures pour s'assurer qu'avant le roulage au sol, le décollage et l'atterrissage, l'ensemble des issues et parcours d'évacuation est dégagé.

(b) Le pilote commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, qu'avant le décollage et l'atterrissage et chaque fois qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, l'ensemble des équipements et bagages est convenablement arrimé.

(c) Nul ne doit autoriser le décollage ou l'atterrissage d'un avion tant que tous les objets en cabine passagers ne sont pas correctement rangés de façon à éviter tout accident lors des roulages, décollages ou atterrissages et lors des turbulences en vol.

(d) Nul ne doit autoriser le déplacement de l'avion au sol, son décollage ou son atterrissage tant que tous les chariots de service passager ne sont pas arrimés dans leur position de stockage.

9 QUALIFICATION DES INSTRUCTEURS, DU PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE ET DE L'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

9.1.1 EXIGENCES EN MATIÈRE DE LICENCE DE PILOTE COMMANDANT DE BORD — AVIONS ÉQUIPÉS DE TURBORÉACTEURS, TURBOPROPULSEURS OU GROS PORTEURS

(a) Nul ne peut remplir les fonctions de pilote commandant de bord sur un avion équipé de turbo-réacteurs, de turbopropulseurs ou un gros porteur s'il ne détient pas de licence ATP et une qualification sur ce type avion.

9.1.2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE LICENCE DE PILOTE COMMANDANT DE BORD — AVIONS ÉQUIPÉS DE MOTEUR À PISTONS ET AÉRONEFS LÉGERS

(a) Nul ne peut exercer la fonction de pilote commandant de bord d'un avion équipé de moteur à pistons ou d'un avion léger durant :

(1) les vols en IFR s'il ne détient pas une licence et les qualifications nécessaires pour le type d'avion exploité, la qualification de vol aux instruments et l'expérience nécessaires pour effectuer un vol IFR ; et

(2) les vols de jour en VFR s'il ne détient pas une licence et les qualifications nécessaires pour effectuer un vol en VFR sur ce type d'avion.

9.1.3 EXPÉRIENCE AÉRONAUTIQUE DE PILOTE COMMANDANT DE BORD — AVIONS LÉGERS

(a) Nul ne peut exercer la fonction de pilote commandant de bord sur un avion léger en transport aérien commercial durant :

(1) les vols en IFR s'il n'a pas acquis l'expérience aéronautique minimale requise pour l'obtention de la licence pilote ATP ; ou

(2) les vols VFR s'il n'a pas déjà effectué 500h de vols cumulées comme pilote, dont 100h de vol en solo comprenant 25h de vol de nuit.

9.1.4 EXIGENCES DE LA LICENCE DU COPILOTE

(a) Nul ne peut exercer les fonctions de copilote d'un avion en vol commercial s'il ne détient pas :

(1) une licence de pilote de catégorie appropriée et une qualification pour le type d'avion ; et

(2) une qualification de vol aux instruments.

9.1.5 EXIGENCES EN MATIÈRE DE LICENCE DU MÉCANICIEN NAVIGANT

(a) Lorsque le manuel de vol exige la présence d'un mécanicien navigant (MN ou FE) ou ingénieur navigant de l'aviation civile (INAC), l'exploitant doit s'assurer que l'équipage de conduite inclut un membre d'équipage titulaire d'une licence de mécanicien navigant ou d'ingénieur navigant.

9.1.6 FONCTIONS DE MÉCANICIEN NAVIGANT EXERCÉES PAR UN PILOTE QUALIFIÉ

(a) L'exploitant doit s'assurer que, pour tous les vols nécessitant un mécanicien navigant, un autre membre qualifié de l'équipage de conduite est désigné pour exécuter les tâches du mécanicien navigant en cas d'incapacité en vol.

9.1.7 PERSONNEL QUALIFIÉ POUR L'APPROBATION POUR REMISE EN SERVICE (APRS)

(a) Nul ne peut effectuer l'approbation pour remise en service d'un avion sauf s'il :

(1) détient une licence appropriée en cours de validité ; et

(2) détient une qualification en cours de validité conforme à l'exploitation et au type d'avion utilisé.

(b) L'agent technique d'exploitation (ATE), lorsqu'il est employé dans le cadre de méthodes approuvées de préparation et d'exécution des vols pour lesquelles une licence est exigée, doit être titulaire d'une licence conforme aux dispositions de l'Annexe à l'Arrêté n° 4358/ MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile.

Les dispositions ci-dessus n'impliquent pas que l'agent technique d'exploitation doit nécessairement être titulaire de la licence spécifiée dans l'Annexe à l'Arrêté n° 4358/ MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile. Conformément à l'Annexe à l'Arrêté n° 4361/ MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens, les méthodes de préparation et d'exécution des vols sont subordonnées à l'approbation de l'ANAC, qui peut accepter des qualifications autres qu'une licence.

9.1.8 FAMILIARISATION AUX PROCÉDURES COMPAGNIE

(a) Nul ne peut exercer ou faire exercer par une personne la fonction de membre d'équipage, d'agent technique d'exploitation ou d'agent de dispatching si celle-ci n'a pas été familiarisée aux procédures approuvées par l'ANAC et à tous les manuels de procédures concernant les membres d'équipage et agent technique d'exploitation.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les exigences en matière de domaine de connaissance et programme horaire sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

9.1.9 FORMATION INITIALE AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

(a) Nul ne peut exercer ou faire exercer la fonction de membre d'équipage à une personne si celle-ci n'a pas suivi une formation en marchandises dangereuses approuvée par l'ANAC.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre en matière d'exigences spécifiques pour le programme de

cours sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

9.1.10 FORMATION INITIALE À LA SÛRETÉ

(a) Nul ne peut exercer ou faire exercer la fonction de membre d'équipage à une personne si celle-ci n'a pas suivi une formation en sûreté approuvée par l'ANAC.

9.1.11 FORMATION INITIALE AUX FACTEURS HUMAINS

(a) Nul ne peut exercer ou faire exercer la fonction d'agent technique d'exploitation ou de membre d'équipage à une personne si celle-ci n'a pas suivi une formation aux facteurs humains approuvée par l'ANAC.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les rubriques du programme de cours sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

9.1.12 FORMATION AU MANIEMENT DES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

(a) Pour chaque type d'avion, l'exploitant doit indiquer à tous les membres d'équipage de conduite les fonctions dont ils doivent s'acquitter en cas d'urgence ou dans une situation appelant une évacuation d'urgence. Le programme d'instruction de l'exploitant doit comporter un stage annuel d'entraînement à l'exécution de ces fonctions et il y est prévu l'enseignement de l'emploi de l'équipement d'urgence et de secours dont l'usage est décrit à bord et des exercices d'évacuation d'urgence de l'avion.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les exigences en matière de programme du cours sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

9.1.13 FORMATION INITIALE SUR LES OPÉRATIONS AU SOL

(a) Nul ne peut exercer ou faire exercer la fonction de membre d'équipage ou d'agent technique d'exploitation à une personne qui n'a pas suivi une formation approuvée par l'ANAC.

(b) La formation sur les opérations au sol pour les membres d'équipage doit inclure les parties essentielles du manuel d'exploitation relatives aux performances, masse et centrage, les techniques d'utilisation, les systèmes, les limitations, les procédures normales et d'urgence de l'avion.

1. — *Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les exigences spécifiques en matière de programme du cours pour les membres d'équipage de conduite sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.*

2. — *L'exploitant peut diviser la formation initiale au sol en modules de durée et de contenus différents tenant compte du niveau d'expérience requise pour chaque membre d'équipage et approuvée par l'ANAC.*

(c) Pour le Personnel Navigant Commercial, la

formation sur les opérations au sol doit inclure les parties essentielles du manuel d'exploitation relatives aux configurations spécifiques d'avion, équipements, procédures normales et d'urgence des avions de la flotte.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les exigences spécifiques en matière de programme du cours pour l'équipage de cabine sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

(d) Pour les agents techniques d'exploitation, la formation sur les opérations au sol doit inclure les parties essentielles du manuel d'exploitation relatives aux procédures de préparation de vol pour chaque type d'avion, aux performances, aux calculs de masse et de centrage, aux systèmes et limitations pour chaque type d'avion de la flotte.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les exigences spécifiques en matière de programme du cours pour les agents techniques d'exploitation sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

9.1.14 FORMATION INITIALE EN VOL

(a) Nul ne peut exercer ou faire exercer la fonction de membre d'équipage à une personne qui n'a pas effectué de formation initiale en vol approuvée par l'ANAC sur le type d'avion à exploiter.

(b) La formation en vol doit porter sur les manœuvres et la conduite normale et d'urgence de l'avion, conformément aux procédures normales, anormales et d'urgence définies par l'exploitant et approuvées par l'ANAC.

(c) L'exploitant peut établir un programme de formation en vol tenant compte du niveau d'expérience des membres d'équipage de conduite et approuvé par l'ANAC.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour le programme spécifique de vol sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

9.1.15 FORMATION INITIALE SUR LES OPÉRATIONS SPÉCIALES

(a) Nul ne peut exercer ou faire exercer la fonction de membre d'équipage de conduite à une personne qui n'a pas suivi un programme de formation sur les opérations spéciales en vol approuvées par l'ANAC.

(b) La formation sur les opérations spéciales pour lesquelles un programme initial de formation doit être développé comprend :

(1) l'exploitation des faibles minima, y compris les décollages à faible visibilité et les atterrissages en approche CAT II et III :

(2) vols long courrier ;

(3) vols de navigation spécialisée ;

(4) La qualification de pilote commandant de bord en place droite.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour le programme spécifique initial de formation concernant les opérations spéciales sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

9.1.16 FORMATION SUR LES DIFFÉRENCES

(a) Nul ne peut exercer ou faire exercer la fonction d'agent technique d'exploitation ou de membre d'équipage de conduite sur un avion comportant des différences par rapport aux avions prévus dans le programme de formation de l'exploitant par une personne qui n'est pas formée sur ces différences propres à sa fonction particulière et aux particularités de l'avion à exploiter.

(b) L'exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage de conduite suit :

(1) Une formation aux différences, prévoyant l'acquisition de connaissances supplémentaires et une formation sur un dispositif de formation approprié ou sur avion :

(i) Lorsqu'il exerce sur une variante d'un avion de même type ou sur un autre type d'avion de la même classe que celui sur lequel il exerce normalement ; ou

(ii) Lors d'un changement d'équipement ou de procédures intervenant sur des types ou variantes sur lesquels il exerce normalement ;

(2) Une formation de familiarisation, prévoyant l'acquisition de connaissances supplémentaires :

(i) lorsqu'il exerce sur un autre avion de même type ; ou

(ii) lors d'un changement d'équipement ou de procédures intervenant sur des types ou variantes sur lesquels il exerce normalement.

(c) L'exploitant doit préciser dans le manuel d'exploitation les conditions pour lesquelles il est nécessaire d'effectuer une formation aux différences ou une formation de familiarisation.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour le programme sur les différences avion concernant les agents techniques d'exploitation ou de membre d'équipage de conduite sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

9.1.17 UTILISATION DES SIMULATEURS

(a) Tout simulateur d'avion ou équipement d'entraînement utilisé pour la qualification de membre d'équipage de conduite doit :

(1) être approuvé par l'ANAC :

(i) en faveur de l'exploitant ;

(ii) pour le type d'avion, y compris les différences entre les avions du même type, avec lequel la forma-

tion ou le contrôle devront s'effectuer ;

(iii) pour les manœuvres particulières, les procédures ou pour la fonction du membre d'équipage concerné.

(3) respecter les performances, la fonctionnalité et toutes les autres caractéristiques requises pour le CTA ;

(3) subir les mêmes modifications que l'avion simulé pour respecter les performances, fonctionnalités et autres caractéristiques résultant de ces modifications et approuvées par l'ANAC ;

(4) subir un pré vol journalier incluant un essai de fonctionnement avant utilisation ;

(5) avoir un rapport journalier des pannes communiqué par l'instructeur désigné ou par l'examineur en vol à la fin de chaque entraînement, formation ou examen de pilotage.

9.1.18 INTRODUCTION DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS OU DE NOUVELLES PROCÉDURES

(a) Nul ne peut exercer ou faire exercer la fonction de membre d'équipage de conduite par une personne à moins qu'elle ne soit formée dans l'utilisation de nouveaux équipements ou de nouvelles procédures requises par cette fonction conformément à un programme approuvé par l'ANAC.

9.1.19 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE SUR L'AVION ET LES INSTRUMENTS

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) tout membre d'équipage de conduite subit les contrôles hors ligne de l'exploitant pour démontrer sa capacité à exécuter les procédures normales, anormales et d'urgence ;

(2) le contrôle s'effectue sans références visuelles extérieures, lorsque le membre de l'équipage de conduite est appelé à exercer en IFR ;

(3) chacun des membres de l'équipage de conduite subit les contrôles hors ligne de l'exploitant dans la (les) composition(s) d'équipage autorisée(s).

(b) La période de validité d'un contrôle hors ligne de l'exploitant est de six mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois derniers mois calendaires de la période de validité d'un contrôle hors ligne précédent de l'exploitant, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du sixième mois suivant la date d'expiration du contrôle hors ligne précédent de l'exploitant.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour le fonctionnement et les procédures concernant les contrôles de compétences sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

9.1.20 EXPÉRIENCE RÉCENTE — PILOTE

(a) En plus des entraînements et des contrôles périodiques exigés, un membre d'équipage de conduite, qui n'a pas effectué dans les 90 jours précédents au moins 3 décollages et 3 atterrissages sur le type d'avion à utiliser, doit sous la supervision d'un examinateur, subir un rafraîchissement d'expérience comme suit :

(1) effectuer au moins 3 décollages et 3 atterrissages avec le même type d'avion sur lequel le membre d'équipage de conduite doit exercer ou avec un simulateur certifié.

(2) effectuer au moins un décollage avec une simulation de panne moteur le plus critique, un atterrissage en minima ILS autorisé par l'exploitant et un atterrissage jusqu'à l'arrêt complet.

(b) Si un simulateur est utilisé pour effectuer un décollage ou un atterrissage quelconque requis à cet effet, chaque position du poste de pilotage doit être occupée par une personne appropriée et le simulateur doit être opérationnel comme en vol normal sans qu'un repositionnement quelconque ne soit nécessaire dans le simulateur.

(c) Un examinateur notant les décollages et atterrissages d'un pilote membre d'équipage de conduite doit certifier que la personne examinée est compétente et qualifiée pour exercer les fonctions de pilote et l'examineur peut exiger des manœuvres complémentaires jugées nécessaires avant la délivrance du certificat.

9.1.21 ÉQUIPAGE DE CONDUITE NON EXPÉRIMENTÉ

(a) L'exploitant doit s'assurer que des procédures acceptables par l'ANAC sont établies pour éviter le regroupement, au sein d'un même équipage, de membres d'équipage de conduite inexpérimentés.

(b) Si le copilote a moins de 100h de vol sur l'avion à piloter en vol commercial et le pilote commandant de bord n'est pas qualifié instructeur pilote, le pilote commandant de bord doit effectuer tous les décollages et atterrissages dans toute situation considérée comme critique par l'ANAC.

(c) Aucun pilote commandant de bord ou copilote ne peut conduire l'exploitation d'un avion en vol commercial à moins qu'il n'ait au moins 75h de vol en tant que pilote commandant de bord ou copilote.

(d) L'ANAC peut, sur demande de l'exploitant, autoriser des dérogations à la section 8.9.1.21, paragraphe (b) par un amendement approprié aux dispositions d'exploitation dans n'importe quelle circonstance identifiée.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les situations considérées comme critiques par l'ANAC et pour les circonstances autorisant une dérogation à la section 8.9.1.21, paragraphe (b) ci-dessus sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

9.1.22 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE DE L'INGÉNIEUR NAVIGANT (IN)

(a) Nul ne peut exercer ou faire exercer la fonction d'IN par une personne qui dans les 6 mois précédents, n'a pas :

(1) subi un contrôle de compétence conformément aux exigences requises par l'ANAC ;

(2) effectué 50h de vol comme IN sur le même type d'avion.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les procédures spécifiques utilisées pour le contrôle de compétence de l'Ingénieur Navigant sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

9.1.23 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

(a) L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation approuvé par la République du Congo qui doit être suivi par toute personne à laquelle sont attribuées des fonctions de membre d'équipage de cabine, avant sa prise de fonction. Les membres d'équipage de cabine doivent suivre chaque année un programme de formation. L'exploitant doit veiller, par ces programmes de formation, à ce que chaque personne :

(1) ait la compétence voulue pour remplir les fonctions en matière de sécurité qui sont attribuées aux membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence ou de situation appelant une évacuation d'urgence ;

(2) soit exercée à utiliser l'équipement de secours et de sauvetage dont le transport est exigé, tel que les gilets de sauvetage, les radeaux de sauvetage, les toboggans d'évacuation, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxygène, les trousseaux de premiers soins et de prévention universelle et les défibrillateurs externes automatisés ;

(3) si elle est en service dans des avions volant au-dessus de 3 000 m (10 000 ft), connaisse les effets de l'hypoxémie et, dans le cas des avions pressurisés, les phénomènes physiologiques qui accompagnent une décompression ;

(4) connaisse les attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions

(5) connaisse les types de marchandises dangereuses qu'il est permis, et ceux qu'il est interdit, de transporter dans une cabine de passagers ;

(6) soit bien informée des performances humaines intéressant les fonctions remplies en cabine qui sont liées à la sécurité, y compris en ce qui concerne la coordination entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine.

Les dispositions relatives à la formation des membres d'équipage de cabine en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses sont énoncées dans le programme de formation concernant les marchandises dangereuses qui figure dans l'Annexe à l'Arrêté n° 4363/ MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses.

(b) Nul ne peut exercer ou faire exercer la fonction de membre d'équipage de cabine (PNC) par une personne qui, dans les 12 mois précédents, n'a pas subi un contrôle de compétence établi par l'exploitant sur les tâches à accomplir en cas d'urgence.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les procédures spécifiques utilisées pour le contrôle de compétence des membres d'équipage de cabine sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

9.1.24 CONTRÔLE DE COMPÉTENCE DES AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION

(a) L'agent technique d'exploitation, lorsqu'il est employé dans le cadre de méthodes approuvées de préparation et d'exécution des vols pour lesquelles une licence est exigée, doit être titulaire d'une licence conforme aux dispositions de l'Annexe à l'Arrêté n° 4358/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile.

Les dispositions ci-dessus n'impliquent pas que l'agent technique d'exploitation doit nécessairement être titulaire de la licence spécifiée dans l'Annexe à l'Arrêté n° 4358/ MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile conformément aux exigences sur le Certificat de transporteur aérien, les méthodes de préparation et d'exécution des vols sont subordonnées à l'approbation de la République du Congo qui peut accepter des qualifications autres qu'une licence.

(b) Un agent technique d'exploitation ne reçoit une affectation que s'il a :

(1) suivi de manière satisfaisante et complète un cours de formation de l'exploitant, portant sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols spécifiée au RAC 06, Chapitre 6.3, sous-section 6.3.1.5.3, paragraphe (d) ;

(2) Dans les 12 mois précédents, effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus de toute région dans laquelle il est autorisé à participer à la préparation et à l'exécution des vols. Ce vol devrait comprendre des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible ;

(2) Prouvé à l'exploitant qu'il connaît :

- (i) la teneur du manuel d'exploitation ;
- (ii) l'équipement radio des avions utilisés ;
- (iii) l'équipement de navigation des avions utilisés ;

(3) Prouvé à l'exploitant qu'il connaît les détails

suivants au sujet des vols dont il est chargé et des régions dans lesquelles il est autorisé à participer à la préparation et à l'exécution des vols :

(i) conditions météorologiques saisonnières et sources de renseignements météorologiques ;

(ii) effets des conditions météorologiques sur la réception radio à bord des avions utilisés ;

(iii) particularités et limites d'emploi de chacun des systèmes de navigation utilisés par l'exploitant ;

(iv) instructions relatives au chargement des avions.

(4) prouvé à l'exploitant qu'il possède les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines qui sont applicables aux fonctions d'agent technique d'exploitation.

(5) prouvé à l'exploitant qu'il est à même de remplir les fonctions spécifiées à la section 8.9.1.28.

(c) Tout agent technique d'exploitation qui a reçu une affectation doit se maintenir au courant de tous les aspects de l'exploitation qui se rapportent à son affectation, y compris les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines.

(d) Aucun agent technique d'exploitation ne peut reprendre son service s'il en est resté éloigné pendant 12 mois consécutifs ou plus, à moins qu'il ne satisfasse aux dispositions de la section 8.9.1.24, paragraphe (b).

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les procédures spécifiques utilisées pour le contrôle de compétence des agents techniques d'exploitation sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

9.1.25 CONTRÔLE EN LIGNE DES PILOTES

(a) Tout pilote venant d'être nommé pilote commandant de bord doit effectuer un minimum de 10 vols sous la supervision d'un instructeur en vol et pendant lesquels il doit exécuter les tâches assignées au pilote commandant de bord.

(b) Tout pilote commandant de bord devant passer sur un nouveau type d'avion doit accomplir un minimum de 5 vols durant lesquels il doit exécuter, sous la supervision d'un instructeur en vol, les tâches assignées au pilote commandant de bord.

(c) Tout pilote qualifié pour une fonction autre que celle de pilote commandant de bord doit accomplir un minimum de 5 vols durant lesquels il doit assurer cette fonction sous la supervision d'un instructeur en vol.

(d) Durant la période d'acquisition d'expérience en vol pour un pilote commandant de bord nouvellement qualifié, un instructeur pilote pouvant servir de pilote commandant de bord doit occuper un siège pilote.

(e) Dans le cas de reconversion sur un autre type d'avion par un pilote commandant de bord, l'instructeur du pilote commandant de bord peut occuper le siège d'observateur si le pilote commandant de bord à qualifier a effectué au moins 2 décollages et atterrissages avec le type d'avion à utiliser, et a démontré de manière satisfaisante à l'instructeur qu'il est en mesure d'accomplir les fonctions de pilote commandant de bord pour ce type d'avion.

9.1.26 CONTRÔLE EN LIGNE — INGÉNIEUR NAVIGANT (IN)

(a) Toute personne passant la qualification d'IN pour un type d'avion donné, doit exercer cette fonction au minimum pendant 5 vols sous la supervision d'un instructeur en vol ou d'un IN qualifié.

9.1.27 CONTRÔLE EN LIGNE — MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

(a) Toute personne passant la qualification de membre d'équipage de cabine doit exercer cette fonction au moins durant 2 vols sous la supervision d'un chef de cabine.

En qualification, cette personne ne doit pas être en service ou utilisé comme membre d'équipage.

9.1.28 CONTRÔLE EN ESCALE — AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION (ATE)

(a) Un agent technique d'exploitation exerçant ses fonctions dans le cadre de la méthode de contrôle et de supervision des vols mentionnée à l'Annexe [sous-section 6.3.1.5.3, paragraphe (d)] à l'Arrêté n° 4361/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens:

(1) doit aider le pilote commandant de bord dans la préparation du vol et lui fournir les renseignements nécessaires à cette fin ;

(2) doit aider le pilote commandant de bord dans la préparation du plan de vol exploitation et du plan de vol ATS, signer ces plans s'il y a lieu et remettre le plan de vol ATS à l'organisme ATS compétent ;

(3) au cours du vol, doit fournir au pilote commandant de bord, par les moyens appropriés, les renseignements qui peuvent être nécessaires à la sécurité du vol.

(b) En cas d'urgence, l'agent technique d'exploitation :

(1) doit déclencher les procédures indiquées dans le manuel d'exploitation en s'abstenant de prendre des mesures contraires aux procédures ATC ;

(2) doit communiquer au pilote commandant de bord les renseignements qui pourraient être nécessaires à la sécurité du vol, notamment tout renseignement concernant les modifications qui doivent être apportées au plan de vol pendant le vol.

Il est également important que le pilote commandant de bord communique ce type de renseignements à l'agent technique d'exploitation pendant le vol, en particulier lorsqu'il y a une situation d'urgence.

9.1.29 CONTRÔLE EN LIGNE — QUALIFICATION DE PILOTE

(a) L'exploitant ne doit pas confier à un pilote les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion sur une route ou un tronçon de route pour lesquels il ne possède pas de qualification en cours de validité tant que ce pilote ne remplit pas les conditions stipulées aux paragraphes (b) et (c).

(b) Le pilote doit démontrer à l'exploitant qu'il a une connaissance suffisante :

(1) de la route à parcourir et des aérodromes à utiliser; ces connaissances doivent porter sur

(i) le relief et les altitudes minimales de sécurité ;

(ii) les conditions météorologiques saisonnières ;

(iii) les installations, services et procédures de météorologie, de télécommunications et de la circulation aérienne ;

(iv) les procédures de recherches et de sauvetage ;

(v) les installations et procédures de navigation, y compris les procédures éventuelles de navigation sur de grandes distances, pour la route sur laquelle le vol doit être effectué.

(2) des procédures applicables au survol des zones à population dense et à forte densité de circulation, aux obstacles, à la topographie, au balisage lumineux et aux aides d'approche ainsi que des procédures d'arrivée, de départ, d'attente, des procédures d'approche aux instruments et des minima d'utilisation applicables.

(c) Un pilote commandant de bord doit avoir effectué réellement une approche sur chaque aérodrome de la route où l'atterrissage a lieu, accompagné d'un pilote qualifié pour cet aérodrome, soit en tant que membre de l'équipage de conduite, soit en tant qu'observateur dans le poste de pilotage, à moins :

(1) que l'approche ne s'effectue pas au-dessus d'un terrain difficile et que les procédures d'approche aux instruments et les aides dont dispose le pilote soient analogues à celles qui lui sont familières, et qu'une marge approuvée par la République du Congo soit ajoutée aux minimums opérationnels normaux ou qu'on ait une certitude raisonnable que l'approche et l'atterrissage puissent se faire dans les conditions météorologiques de vol à vue ;

(2) que la descente à partir de l'altitude d'approche initiale puisse être effectuée de jour dans les conditions météorologiques de vol à vue ;

(3) que l'exploitant ne donne au pilote commandant de bord une qualification pour l'aérodrome en question à l'aide d'une représentation visuelle convenable ; ou

(4) que l'aérodrome en question ne soit très proche d'un autre aérodrome pour lequel le pilote commandant de bord détient une qualification.

(d) L'exploitant ne doit pas continuer à utiliser un pilote comme pilote commandant de bord sur une route si, dans les 12 mois qui précèdent, ce pilote n'a pas effectué au moins un voyage entre les points terminaux de cette route en tant que pilote membre de l'équipage de conduite, pilote inspecteur, ou observateur dans le poste de pilotage. Si plus de 12 mois se sont écoulés sans que le pilote n'ait fait un tel voyage sur une route passant à proximité immédiate et sur une zone de relief analogue, il doit de nouveau, avant de reprendre ses fonctions de pilote commandant de bord sur cette route, se qualifier conformément aux dispositions des paragraphes (a) et (b).

9.1.30 EXPÉRIENCE MINIMALE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

(a) Tout pilote n'ayant pas effectué un total de 15 vols comme pilote commandant de bord sur un type d'avion, incluant 5 approches et atterrissages en procédures CAT I ou CAT II ne peut effectuer ou être programmé pour effectuer une approche aux instruments lorsque le plafond est inférieur à 300 pieds et la visibilité inférieure à 1 NM.

(b) Tout pilote n'ayant pas effectué un total de 20 vols comme pilote commandant de bord sur un type d'avion, incluant 5 approches et atterrissages en procédures CAT III ne peut effectuer ou être programmé pour effectuer une approche aux instruments lorsque le plafond est inférieur à 100 pieds et la visibilité inférieure à 1 200 pieds.

9.1.31 AÉRODROMES SPÉCIAUX — QUALIFICATION DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

(a) Pour exercer la fonction de pilote commandant de bord ou être utilisé comme pilote commandant de bord par un exploitant pour un vol à destination d'aérodromes isolés, il faut dans les 12 mois précédents :

(1) être un pilote commandant de bord qualifié pour l'utilisation de cet aérodrome avec un support visuel accepté par l'ANAC ;

(2) être un pilote commandant de bord ou un copilote désigné ayant déjà effectué un décollage et un atterrissage sur cet aérodrome en tant que membre d'équipage de conduite.

(b) Un aérodrome n'est pas considéré isolé dans les cas suivants :

(1) en vol durant les heures de jour ;

(2) quand la visibilité est supérieure à 3 NM ;

(3) quand le plafond sur cet aérodrome est au moins à 1 000 pieds au-dessus de l'altitude de début d'approche indiquée pour une procédure d'approche aux instruments.

9.1.32 ENTRAÎNEMENTS PÉRIODIQUES — MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

(a) L'exploitant doit instituer et appliquer un programme de formation au sol et en vol homologué par l'ANAC, qui garantit que chaque membre de l'équipage de conduite reçoit une formation lui permettant de s'acquitter des fonctions qui lui sont confiées. Des moyens de formation au sol et en vol ainsi que des instructeurs dûment qualifiés, selon l'Annexe à l'Arrêté n° 4358/ MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile, sont prévus.

(b) Le programme de formation doit comprendre un stage d'entraînement au sol et en vol sur le ou les types d'avions à bord desquels le membre d'équipage de conduite exerce ses fonctions ; il doit porter notamment sur la coordination des tâches des membres de l'équipage de conduite et sur des exercices s'appliquant à tous types de cas d'urgence, de situations ou de procédures d'exception résultant d'un mauvais fonctionnement, d'un incendie ou autres anomalies affectant les groupes motopropulseurs, la cellule ou les systèmes de l'avion.

(c) Le programme de formation doit porter également sur les connaissances et les aptitudes relatives aux procédures de vol à vue et de vol aux instruments pour la zone d'exploitation envisagée, sur les performances humaines, y compris la gestion des menaces et des erreurs, ainsi que sur le transport des marchandises dangereuses ; L'instruction donnée à chaque membre d'équipage de conduite, tout particulièrement en matière de procédures d'exception ou d'urgence, doit garantir que chaque membre d'équipage de conduite connaisse ses fonctions et sache comment elles se relient à celles des autres membres de l'équipage de conduite.

(d) Ce programme de formation doit être répété à des intervalles réguliers, déterminés par l'ANAC, et doit comprendre une évaluation de compétence.

1. — *La section 5.1.17, paragraphe (a) interdit la simulation en cours de vol de situations d'urgence ou de situations anormales lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord.*

2. — *L'instruction en vol pourra être donnée, dans la mesure où l'ANAC le jugera bon, sur un entraîneur synthétique de vol pour avions approuvé à cet effet.*

3. — *Le programme du stage à intervalles réguliers prévu aux sections 8.4.1.15 et 8.9.1.32 peut varier et ne doit pas nécessairement être aussi étendu que l'instruction initiale donnée pour un type d'avion déterminé.*

5. — *Dans la mesure où l'ANAC jugera que cela est réalisable, l'instruction périodique au sol pourra se faire au moyen de cours par correspondance et d'examens écrits, ainsi que par d'autres moyens.*

6. — *Les dispositions qui régissent la formation dans le domaine du transport des marchandises dangereuses figurent dans l'Annexe à l'Arrêté n° 4363/MTACMM/*

CAB du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses.

(e) La nécessité d'un entraînement périodique en vol sur un type donné d'avion doit être considérée comme satisfaite :

(1) par l'emploi, dans la mesure jugée possible par l'ANAC, d'un entraîneur synthétique de vol pour avions approuvé à cette fin ;

(2) par l'exécution, dans les délais appropriés, du contrôle de compétence pour ce type d'avion spécifié à la section 8.4.1.12.

(f) Nul ne peut exercer ou faire exercer la fonction de membre d'équipage de conduite par une personne si celle-ci n'a pas suivi un programme de formation au sol et en vol approuvé par l'ANAC.

(g) Le programme d'entraînement périodique doit comprendre :

(1) le fonctionnement de l'avion, les limites structurales, les procédures normales et d'urgence

(2) les équipements de sécurité et leur manipulation ;

(3) Les facteurs humains ;

(4) La reconnaissance et le transport des marchandises dangereuses ;

(5) Une formation sécurité et sûreté.

(h) La partie pratique du programme d'entraînement périodique doit comprendre :

(1) le maniement et l'utilisation en conditions normales de l'avion conformément aux procédures normales et d'urgence établis par l'exploitant ;

(2) les manœuvres et procédures nécessaires pour éviter les situations dangereuses en vol;

(3) pour les pilotes qualifiés, au moins un décollage en condition de faible visibilité et 2 approches jusqu'aux minima approuvés par l'ANAC et dont l'une d'elles est une approche manquée.

1. — *Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les exigences en matière de formation périodique sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.*

2. — *Un contrôle de compétence satisfaisant suivant les procédures de l'exploitant et sur le type d'avion à exploiter peut remplacer un entraînement périodique.*

9.1.33 ENTRAÎNEMENTS PÉRIODIQUES — MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

(a) L'exploitant doit établir et doit tenir à jour un programme de formation approuvé par l'ANAC, qui doit être suivi par toute personne à laquelle sont at-

tribuées des fonctions de membre de l'équipage de cabine, avant sa prise de fonctions. Les membres de l'équipage de cabine doivent suivre chaque année un programme de formation. L'exploitant doit veiller, par ces programmes de formation, à ce que chaque personne :

(1) ait la compétence voulue pour remplir les fonctions en matière de sécurité qui sont attribuées aux membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence ou de situation appelant une évacuation d'urgence;

(2) soit exercée à utiliser l'équipement de secours et de sauvetage dont le transport est exigé, tel que les gilets de sauvetage, les radeaux de sauvetage, les toboggans d'évacuation, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxygène et les trousseaux de premiers secours;

(3) si elle est en service dans des avions volant au-dessus de 3 000 m (1 0000 ft), connaisse les effets de l'hypoxémie et, dans le cas des avions pressurisés, les phénomènes physiologiques qui accompagnent une décompression;

(4) connaisse les attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions;

(5) connaisse les types de marchandises dangereuses qu'il est permis, et ceux qu'il est interdit, de transporter dans une cabine de passagers, et ait suivi le programme de formation concernant les marchandises dangereuses prévu par l'Annexe à l'Arrêté n° 4363/ MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses ;

(6) Soit bien informée des performances humaines intéressant les fonctions remplies en cabine qui sont liées à la sécurité, y compris en ce qui concerne la coordination entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine.

(b) Le programme de formation au sol doit comprendre une familiarisation sur :

(1) la configuration spécifique de l'avion, les équipements et les procédures ;

(2) la connaissance et la manipulation des équipements de secours et d'assistance médicale

(3) les facteurs humains ;

(4) la reconnaissance et le transport des marchandises dangereuses ;

(5) la sécurité et la sûreté.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les exigences spécifiques en matière de programme de formation d'urgence des membres d'équipage de cabine sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

9.1.34 ENTRAÎNEMENTS PÉRIODIQUES — AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

(a) Les entraînements périodiques doivent inclure:

- (1) la préparation de vol spécifique d'un avion ;
- (2) les facteurs humains ;
- (3) a démontré avec satisfaction les capacités, les compétences et l'expérience récentes requises pour exercer la fonction de pilote commandant de bord, de mécanicien navigant, d'ingénieur navigant ou de personnel de cabine, selon le cas ;
- (4) a suivi avec succès la formation initiale ou la conversion adéquate requise et le contrôle de compétence en ligne effectué par un représentant de l'ANAC;
- (5) détient au moins un certificat médical de Classe 3, dans le cas où il sert de membre d'équipage de conduite, il doit détenir un certificat médical de Classe 1 approprié.

9.1.35 QUALIFICATIONS D'EXAMINATEUR EN VOL

(a) Nul ne peut exercer ou faire exercer la fonction d'examineur en vol par une personne, sauf si, compte tenu du type d'avion, celle-ci :

- (1) détient une formation aéronautique et une qualification de type requises pour exercer la fonction de pilote commandant de bord, de mécanicien navigant ou d'ingénieur navigant, selon le cas ;
- (2) a suivi avec succès la qualification avion (y compris les entraînements périodiques) requise pour exercer la fonction de pilote commandant de bord, de mécanicien navigant ou d'ingénieur navigant ; selon le cas ;
- (3) a démontré avec satisfaction les capacités, les compétences et l'expérience récentes requises pour exercer la fonction de pilote commandant de bord, de mécanicien navigant ou d'ingénieur navigant; selon le cas ;
- (4) a suivi avec succès la formation initiale ou de conversion adéquate requise et le contrôle de compétence en ligne effectué par un représentant de l'ANAC;
- (5) détient un certificat médical de Classe 2, dans le cas où il sert de membre d'équipage de conduite, il devra détenir un certificat médical de Classe 1 approprié
- (6) est agréé par l'ANAC pour exercer la fonction d'examineur en vol.

9.1.36 NOMINATION D'EXAMINATEUR EN VOL

(a) Nul ne peut exercer ou faire exercer la fonction d'examineur en vol par une personne sur un vol quelconque, sauf si, cette personne a été nommé-

ment désignée et agréée par l'ANAC pour exercer cette fonction dans les 12 mois précédents.

9.1.37 EXAMINATEURS EN VOL — LIMITATIONS

(a) Nul ne peut exercer ou faire exercer par une personne la fonction d'examineur en vol pour un examen quelconque :

- (1) dans un avion comme pilote membre d'équipage de conduite sauf si cette personne détient les licences et qualifications requises et a suivi toutes les formations nécessaires pour l'exécution des tâches demandées par l'exploitant, la qualification et les exigences en cours relatives à ce chapitre et conformément à la position occupée au poste d'équipage et au type de vol à contrôler ;
- (2) dans un avion comme observateur/examineur en vol sauf si cette personne détient la licence et les qualifications et a suivi toutes les formations, qualifications et exigences d'inspection en ligne relatives à ce chapitre et conformément à la position occupée, au poste d'équipage et au type de vol à contrôler ; ou
- (3) dans un simulateur sauf si cette personne a effectué ou passé en revue avec l'exploitant toutes les formations, qualifications et exigences conformément au poste et au type de vol à contrôler.

9.1.38 EXPÉRIENCE SUR SIMULATEUR

(a) L'exploitant doit instituer et appliquer un programme d'instruction au sol et en vol agréé par l'ANAC, qui doit garantir que chaque membre de l'équipage de conduite reçoive une formation lui permettant de s'acquitter des fonctions qui lui sont confiées. Des moyens d'instruction au sol et en vol ainsi que des instructeurs dûment qualifiés, selon les règlements de la République du Congo doivent être prévus.

- (b) Le programme d'instruction doit consister en un stage d'entraînement au sol et en vol sur le ou les types d'avions à bord desquels le membre d'équipage de conduite exerce ses fonctions, il doit porter notamment sur la coordination des tâches des membres de l'équipage de conduite et sur des exercices s'appliquant à tous types de cas d'urgence, de situations ou de procédures d'exception résultant d'un mauvais fonctionnement, d'un incendie ou autres anomalies affectant les groupes motopropulseurs, la cellule ou les servitudes de l'avion.
- (c) Le programme d'instruction doit porter également sur les connaissances et les aptitudes relatives aux performances humaines ainsi que sur le transport des marchandises dangereuses. L'instruction donnée à chaque membre d'équipage de conduite, tout particulièrement en matière de procédures d'exception ou d'urgence, doit garantir que chaque membre d'équipage de conduite connaisse ses fonctions et sache comment elles se relient à celles des autres membres de l'équipage de conduite.
- (d) Ce programme d'instruction doit être répété à intervalles réguliers, déterminés par l'ANAC,

et doit comprendre un examen de compétence.

- (e) La nécessité d'un entraînement périodique en vol sur un type donné d'avion doit être considérée comme satisfaite :
- (1) par l'emploi, dans la mesure jugée possible par l'ANAC, d'un entraîneur synthétique de vol pour avions approuvé par elle à cette fin.
- (f) L'exploitant doit veiller à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie. Lorsque les vols doivent être exécutés selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant doit veiller à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'ANAC. Ces examens de contrôle doivent être effectués au moins deux fois au cours de chaque période d'un an. Deux examens de ce type, lorsqu'ils comportent des épreuves semblables et sont effectués à moins de quatre mois d'intervalle, ne suffiront pas à répondre à cette spécification.

Des simulateurs de vol approuvés par l'ANAC peuvent être utilisés pour les épreuves aux fins desquelles ces appareils ont été spécifiquement approuvés

9.1.39 QUALIFICATION EN LIGNE — EXAMINATEUR ET INSTRUCTEUR

(a) Nul ne peut exercer ou employer une personne comme examinateur en vol ou instructeur sur simulateur sauf, si dans les 12 mois précédents, cette personne a :

- (1) effectué au moins 5 vols comme membre d'équipage de conduite sur le type d'avion concerné ou ;
- (2) assisté, au poste de pilotage, à l'exécution de 2 vols complets sur le type d'avion concerné.

9.1.40 ARRÊT DE CONTRÔLE, DE CAPACITÉ ET DE COMPÉTENCE EN LIGNE

(a) S'il est nécessaire d'arrêter un contrôle pour quelque raison que ce soit, l'exploitant ne doit employer le membre d'équipage ou l'agent technique d'exploitation (ATE) dans l'exécution de vol commercial que lorsque le contrôle est repris et les résultats jugés satisfaisants.

9.1.41 ENREGISTREMENT DES QUALIFICATIONS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

(a) L'exploitant doit :

(1) tenir à jour un dossier technique pour chaque Personnel Navigant Technique, précisant notamment les entraînements, formations, qualifications et résultats des contrôles requis par la présente réglementation, et être en mesure de fournir le relevé des heures de vol et de ses stages par période de référence ;

(2) tenir à la disposition du membre d'équipage de conduite concerné, sur demande de ce dernier, et lui permettre de viser les dossiers de tous les stages d'adaptation, entraînements et contrôles périodiques.

(b) Un pilote peut achever les programmes requis par la présente réglementation de manière concomitante ou en interaction avec d'autres programmes requis, mais l'achèvement de chacun de ces programmes doit être enregistré séparément.

9.1.42 SUIVI DE LA FORMATION ET DES ACTIVITÉS DE CONTRÔLE

(a) Afin de permettre à l'ANAC de mieux suivre et superviser les activités de formation et de contrôle, l'exploitant doit fournir à l'ANAC au moins 24h à l'avance la date, l'heure et le lieu de toute activité programmée :

- (1) toute formation figurant dans le programme de l'exploitant et approuvée par l'ANAC ;
- (2) tout contrôle de capacité, de compétence et contrôle en ligne.

(b) Tout manquement à la procédure décrite à la section 9.1.45, paragraphe (a) peut entraîner la non validation de la formation ou du contrôle et l'ANAC peut exiger leur reprise en sa présence.

9.1.43 PÉRIODE DE VALIDITÉ DES CONTRÔLES ET FORMATIONS

(a) L'exploitant doit veiller à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie. Lorsque les vols doivent être exécutés selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant doit veiller à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'ANAC. Ces examens de contrôle doivent être effectués au moins deux fois au cours de chaque période d'un an. Deux examens de ce type, lorsqu'ils comportent des épreuves semblables et sont effectués à moins de quatre mois d'intervalle, ne suffiront pas à répondre à cette spécification.

(b) La période de validité d'un contrôle hors ligne de l'exploitant est de six mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois derniers mois calendaires de la période de validité d'un contrôle hors ligne précédent de l'exploitant, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du sixième mois suivant la date d'expiration du contrôle hors ligne précédent de l'exploitant.

(c) Un membre d'équipage dont le maintien de la qualification pour les vols commerciaux exige un contrôle, un test de compétence, ou un entraînement périodique, doit satisfaire à ces exigences durant toute la période de validité.

9.1.44 DÉROGATIONS PAR RAPPORT AUX EXIGENCES

(a) L'ANAC peut accorder des dérogations ou accepter la réduction ou la réadaptation partielle liées à certaines exigences de la formation traitées dans la présente réglementation, en tenant compte de l'expé-

rience acquise par les membres d'équipage.

(b) Tout exploitant formulant une demande de dérogation ou de réadaptation doit le faire par écrit et en précisant les motifs.

(c) Si la requête concerne un membre d'équipage, la correspondance de l'ANAC donnant autorisation et mentionnant les motifs de cette autorisation doit être enregistrée par l'exploitant dans le dossier de ce membre d'équipage.

(d) Quand une personne progressant de manière satisfaisante durant les vols d'entraînement, a été recommandée par son instructeur ou examinateur pour passer le test et que les résultats sont jugés satisfaisants par un examinateur, ou si cette personne est autorisée par l'ANAC à suivre un cours dans un temps plus court que prévu dans le programme, un complément d'heures de vol d'entraînement sur l'avion à piloter n'est pas nécessaire.

Si l'ANAC trouve que 20 % des résultats des tests en vol des 6 derniers mois effectués dans un site d'entraînement particulier ne sont pas satisfaisants, ce genre d'approbation ne peut être accordée par l'ANAC tant qu'elle n'aura pas constaté l'amélioration effective des vols d'entraînement.

10 TEMPS DE VOL, PÉRIODES DE SERVICE DE VOL, PÉRIODES DE SERVICE ET PÉRIODES DE REPOS POUR LA GESTION DE LA FATIGUE

10.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Ce chapitre concerne les limites applicables au temps de vol, aux périodes de service de vol, aux périodes de service et aux périodes de repos pour le personnel engagé dans les opérations de transport aérien commercial.

10.1.2 RESPECT DES EXIGENCES DE LA PROGRAMMATION

(a) L'ANAC considère une personne comme étant conforme aux standards prescrits si :

- (1) le vol est prévu et se termine normalement dans les limites prescrites ; et
- (2) si la personne dépasse les limites prescrites du fait de circonstances non maîtrisées par l'exploitant (telles des conditions météo changeantes) qui n'étaient pas prévues au départ et qui empêchent d'arriver à temps à destination.

(b) L'ANAC peut considérer une personne comme étant conforme aux limitations prescrites si elle dépasse ces limitations en cas de situation d'urgence ou de situations non maîtrisées par le détenteur du CTA.

10.1.3 TEMPS DE VOL, PÉRIODES DE SERVICE DE VOL, PÉRIODES DE SERVICE ET PÉRIODES DE REPOS POUR LA GESTION DE LA FATIGUE

(a) Aux fins de la gestion de la fatigue, l'ANAC établit des règlements spécifiant les limites applicables

au temps de vol, aux périodes de service de vol, aux périodes de service et aux périodes de repos des membres d'équipage de conduite. Ces règlements seront fondés sur les principes et connaissances scientifiques disponibles, afin de garantir que les membres d'équipage de conduite s'acquittent de leurs fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les éléments indicatifs sur l'élaboration de règles normatives pour la gestion de la fatigue sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

(b) L'exploitant doit se conformer aux exigences réglementaires spécifiant les limites applicables au temps de vol, aux périodes de service de vol et aux périodes de repos pour les membres de l'équipage de cabine.

(c) En rapport avec les périodes de service, aucun détenteur de CTA ne peut programmer :

- (1) un membre d'équipage en vol pour plus de 16h de service.
- (2) un membre d'équipage en vol pour plus de 8h en poste de pilotage dans une période consécutive de 24h, à l'exception des cas prévus par la norme de mise en œuvre correspondante.
- (3) un personnel de cabine pour plus de 14h consécutives en fonction, à l'exception des cas prévus.
- (4) un agent de planning pour plus de 14h de fonction dans une période consécutive de 24h.

Une personne est considéré comme en fonction si elle exécute n'importe quelle tâche à la demande du détenteur de CTA, que la tâche soit planifiée, ordonnée ou de sa propre initiative.

(d) Si l'exploitant réquisitionne un membre d'équipage pour l'engager dans un vol de mise en place de plus de 4 heures, la moitié de ce temps sera considéré comme temps de fonction, à moins de disposer d'un temps de repos de 10 heures au sol avant de commencer un vol d'attribution.

(e) En rapport avec la période de repos, nul ne peut :

- (1) accomplir une tâche dans le transport aérien commercial sauf si la personne a eu au moins le minimum de temps de repos applicable à cette tâche ; ou
- accepter une assignation à n'importe quelle tâche durant
- (2) ute la période de repos requise.

Le temps de repos minimum est de 8h consécutives.

(f) L'exploitant peut faire l'option de réduire le temps de repos d'un membre d'équipage comme cela est prévu dans la norme de mise en œuvre relative au

temps de repos, ce qui entraînera l'allongement du prochain temps de repos.

- (g) L'exploitant doit accorder un temps de repos de 24h consécutives à tout membre d'équipage de conduite, personnel de cabine ou agent technique d'exploitation pour une période de 7 jours consécutifs de travail.

Le temps passé dans le transport sur avion (à la demande du détenteur du CTA) au ou du domicile du membre d'équipage n'est pas considéré comme faisant partie de la période de repos.

10.1.4 AMPLITUDE DU TEMPS DE SERVICE

- (a) L'ANAC doit considérer tout le temps passé dans l'avion en tant que membre d'équipage assigné ou de réserve, qu'il soit en repos ou en train d'exécuter des tâches, comme temps de service.
- (b) L'ANAC doit considérer un membre d'équipage comme étant continuellement en fonction à moins qu'il ne bénéficie d'un repos d'une période de 9h consécutives au sol. Tout détenteur de CTA doit aménager un espace de repos y compris une couchette dans l'avion si un membre d'équipage est planifié pour un vol de plus de 12h dans une période de 24h consécutives.

10.1.5 TEMPS DE VOL MAXIMUM

- (a) Nul ne doit prévoir un membre d'équipage et aucun membre d'équipage ne doit accepter d'être assigné pour un temps de vol dans le transport aérien commercial dépassant les limites prescrites dans les normes de mise en œuvre.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre pour les tableaux montrant les temps de vol maximum sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

10.1.6 PLANS DE VOLS SPÉCIAUX

- (a) L'ANAC peut approuver un plan de vol spécial pour un détenteur de CTA.
- (b) Un détenteur de CTA peut choisir d'appliquer les mêmes exigences en matière de temps de service en vol et de repos aux membres d'équipage de conduite et au personnel navigant commercial.

11 APPROBATION DE VOL

11.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Ce chapitre s'applique aux détenteurs de CTA ainsi qu'aux personnes désignées par ces détenteurs de CTA pour délivrer une approbation d'exécution d'un vol.

11.1.2 QUALIFICATIONS REQUISES POUR LA FONCTION DU CONTRÔLE OPÉRATIONNEL

- (a) Une personne qualifiée assurant la fonction et les responsabilités du contrôle opérationnel doit être

désignée par l'exploitant pour tout vol commercial.

- (b) Pour les vols de transport passagers programmés, un agent technique d'exploitation (ATE) qualifié détenant une licence ou une personne ayant une qualification équivalente, doit être en place pour assurer la fonction du contrôle opérationnel.

- (c) Pour tous les autres vols, la personne qualifiée exerçant les responsabilités du contrôle opérationnel doit être disponible pour répondre à toute sollicitation avant, pendant et immédiatement après le vol.

- (d) Pour tous les vols, le pilote commandant de bord partage les responsabilités du contrôle opérationnel de l'avion et la décision finale lui revient sur toute action ayant une conséquence sur le vol.

- (e) Quand la décision du pilote commandant de bord diffère de celle recommandée, la personne ayant fait la recommandation doit noter cette différence.

11.1.3 FONCTIONS ASSOCIÉES AU CONTRÔLE OPÉRATIONNEL

- (a) La personne exerçant la fonction du contrôle opérationnel pour le compte de l'exploitant doit :
- (1) autoriser l'exécution du vol en question ;
 - (2) s'assurer qu'un avion en état de navigabilité et correctement équipé est disponible pour ce vol ;
 - (3) s'assurer qu'un personnel qualifié et des installations adéquates sont disponibles pour mener à bien la préparation et l'exécution du vol ;
 - (4) s'assurer qu'un plan de vol adéquat et une bonne préparation du vol sont effectués
 - (5) s'assurer que tous les repères en route et les procédures à appliquer sont correctement définis ; et
 - (6) pour les vols de transport de passagers programmés, s'assurer de la progression du vol et de la disponibilité ainsi que de la diffusion des informations indispensables pour la sécurité.

11.1.4 RESPONSABILITÉS DU CONTRÔLE OPÉRATIONNEL

- (a) L'agent technique d'exploitation (ATE), lorsqu'il est employé dans le cadre des méthodes de préparation et d'exécution des vols, conformément au CTA doit :

- (1) aider le pilote commandant de bord dans la préparation du vol et lui fournir les renseignements nécessaires à cette fin ;
- (2) aider le pilote commandant de bord dans la préparation du plan de vol exploitation et du plan de vol ATS, signer ces plans s'il y a lieu et remettre le plan de vol ATS à l'organisme ATS compétent ;
- (3) au cours du vol, fournir au pilote commandant de bord, par les moyens appropriés, les rensei-

gnements qui peuvent être nécessaires à la sécurité du vol ;

(4) en cas d'urgence, déclencher les procédures éventuellement indiquées dans le manuel d'exploitation.

(b) L'ATE doit s'abstenir de prendre des mesures contraires aux procédures instituées par :

- (1) le service du contrôle de la circulation aérienne ;
- (2) les services météorologiques ;
- (3) le service des télécommunications ;
- (4) l'exploitant.

11.1.5 CONTENUS DES DOCUMENTS D'APPROBATION DE VOL / DE PLAN DE VOL OPÉRATIONNEL

(a) L'approbation de vol et le plan de vol opérationnel doivent contenir pour chaque vol, au moins les informations suivantes :

- (1) le nom de la compagnie ou de l'entreprise de transport aérien ;
- (2) la marque, le modèle, et l'immatriculation de l'avion à utiliser ;
- (3) le numéro, la ligne, et la date du vol ;
- (4) le nom de chaque membre d'équipage de conduite, de chaque membre d'équipage de cabine ;
- (5) l'aérodrome de départ, les aérodromes de destination, les aérodromes de dégivrage et les routes à suivre ;
- (6) la quantité de carburant minimale à embarquer (en litres ou en kilogrammes) ;
- (7) le type de vol à effectuer (ex: IFR, VFR) ;
- (8) les dernières observations météo disponibles et les prévisions sur les aérodromes de destination et de dégivrage ;
- (9) toute information météo complémentaire jugée nécessaire par le pilote commandant de bord.

11.1.6 APPROBATION DE VOL — EXIGENCES EN MATIÈRE D'AVION

(a) Nul ne doit signer une approbation pour un vol de transport commercial si l'avion n'est pas apte au vol et correctement équipé pour le vol prévu.

(b) Nul ne doit émettre une approbation pour un vol de transport commercial en utilisant un avion dont des instruments sont en panne, exceptés les cas prévus dans la liste minimale des équipements établie pour ce type d'avion et approuvée par l'ANAC.

11.1.7 APPROBATION DE VOL — INSTALLATIONS ET NOTAM

(a) L'exploitant doit veiller à ne pas entreprendre un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose que les installations et services à la surface disponibles et directement nécessaires à la sécurité de l'avion et à la protection des passagers sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté, et fonctionnent correctement à cette fin.

(b) Nul ne doit approuver un vol sur un parcours ou un segment de parcours quelconque sans s'assurer de l'existence de moyens adéquats de communication et de navigation pour l'accomplissement en toute sécurité du vol.

(c) L'ATE doit s'assurer que le pilote commandant de bord dispose de toutes les informations et renseignements récents concernant les aérodromes de dégivrage et de destination y compris toute irrégularité des systèmes d'aide à la navigation pouvant affecter la sécurité du vol.

Pour la vérification du plan de vol opérationnel, le pilote commandant de bord doit disposer de toutes les informations NOTAM relatives au parcours, aux infrastructures et aux aérodromes.

11.1.8 AUTORISATION DE VOL — DONNÉES ET PRÉVISIONS MÉTÉOROLOGIQUES

(a) Nul ne doit approuver un vol sans être informé des données et prévisions météorologiques sur le parcours à suivre.

(b) Nul ne doit autoriser un vol sans communiquer au pilote commandant de bord toutes les informations et remarques disponibles concernant les données et prévisions météorologiques.

(c) Nul ne doit autoriser un vol, si les conditions givrantes existantes ou prévues dépassent les valeurs de certification de l'avion et que l'avion n'est pas pourvu de moyens de dégivrage ou antigivrage adéquats.

(d) Nul ne doit autoriser le dispatching d'un vol dans une condition de temps où le gel, la glace ou la neige pourraient se déposer sur l'avion, sauf si le pilote commandant de bord est en mesure de faire un dégivrage de l'avion au sol par des moyens et équipements adéquats suivant la procédure approuvée de l'exploitant.

11.1.9 AUTORISATION DE VOL EN CONDITIONS GIVRANTES

(a) Un vol qui doit traverser une zone où l'on signale ou prévoit du givrage ne sera entrepris que si l'avion est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.

(c) Un vol ne doit être poursuivi en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu que si les renseignements les plus récents indiquent que, à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage peut être effectué à cet

aérodrome, ou à l'un au moins des aérodromes de décollage à destination, en respectant les minima opérationnels fixés conformément aux minima opérationnels d'aérodrome.

11.1.10 AUTORISATION DE VOLS IFR OU VFR

(a) Toute personne devant autoriser un vol IFR ou VFR doit s'assurer que les données et les prévisions météorologiques permettent d'accomplir le vol en toute sécurité.

11.1.11 AUTORISATION DE VOL — AVITAILLEMENT MINIMUM CARBURANT

(a) Toute personne devant autoriser un vol de transport aérien commercial doit s'assurer que la quantité de carburant indiquée dans le plan de vol est égale ou supérieure à la quantité minimale prévue dans la présente réglementation (exigences en matière de plan de vol), y compris les dispositions en cas d'aléas.

11.1.12 APPROBATION DE VOL — CHARGEMENTS ET PERFORMANCES AVION

(a) Toute personne devant signer une approbation de vol, doit connaître le chargement prévu de l'avion et s'assurer qu'en fin de traitement du vol, les valeurs suivantes ne sont pas dépassées :

- (1) les limites de masse et de centrage de l'avion ;
- (2) les limites opérationnelles de l'avion ;
- (3) les exigences de performances minimum.

11.1.13 APPROBATION DE VOL — MODIFICATION OU NOUVELLE APPROBATION EN ROUTE

(a) Toute personne modifiant une approbation alors que le vol a commencé, doit le mentionner.

(b) Nul ne doit modifier une approbation initiale pour changer la destination ou un aérodrome de décollage alors que le vol a débuté, sans que ne soient respectées les exigences de parcours pour la préparation de vol, la sélection des aérodromes et la quantité minimale de carburant en fonction des conditions au moment de la modification ou de la signature de la nouvelle approbation.

11.1.14 APPROBATION DE VOL AVEC UN ÉQUIPEMENT RADAR EMBARQUÉ

(a) Toute personne signant une approbation pour remise en service (APRS) doit s'assurer que l'équipement radar de l'avion fonctionne correctement quand il s'agit d'un vol IFR ou VFR avec un gros porteur transportant des passagers et que les dernières données météo indiquent que des orages, ou autres conditions météo dangereuses pouvant être détectées par cet équipement radar, risquent d'être rencontrées en vol.

12 SÛRETÉ

Au sens du présent chapitre, le mot «sûreté» désigne la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels.

12.1.1 VOLS COMMERCIAUX INTÉRIEURS

(a) Tous les exploitants appliquent aussi aux vols commerciaux (services aériens) intérieurs les normes et pratiques recommandées internationales figurant dans le présent chapitre.

12.1.2 SÛRETÉ DU POSTE DE PILOTAGE

(a) Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte, cette porte doit être verrouillable, et un moyen doit être prévu pour permettre à l'équipage de cabine d'informer discrètement l'équipage de conduite en cas d'activité suspecte ou d'atteinte à la sûreté dans la cabine.

(b) Le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60 doit être doté d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte doit être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.

(c) Le domaine d'application défini à la section 12.1.2, paragraphe (b) ci-dessus prend en compte les dispositions du programme national de sûreté.

(d) Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte conforme aux dispositions de la section 12.1.2, paragraphe (b) ci-dessus :

(1) Cette porte doit être fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées ;

(2) Un moyen doit être prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.

(e) Le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers doit être doté, là où c'est possible, d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte doit pouvoir être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.

(f) Dans le cas des avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte conforme aux dispositions de la section 12.1.2, paragraphe (d) ci-dessus :

(1) cette porte doit être fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées ;

(2) un moyen doit être prévu qui permette de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.

12.1.3 LISTE TYPE DES OPÉRATIONS DE FOUILLE DE L'AVION

(a) L'exploitant doit veiller à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations à effectuer pour la recherche d'une bombe en cas de menace de sabotage et pour l'inspection de l'avion à la recherche d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés, lorsqu'il y a des raisons fondées de croire que l'avion fait l'objet d'un acte d'intervention illicite. Cette liste doit être fondée sur des éléments indicatifs concernant la bonne marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect et sur les renseignements concernant l'emplacement de moindre risque pour une bombe dans l'avion en question.

12.1.4 PROGRAMMES DE FORMATION

(a) L'exploitant doit instituer et appliquer un programme approuvé de formation à la sûreté, qui doit garantir que les membres d'équipage réagissent de la manière la mieux appropriée pour réduire le plus possible les conséquences d'actes d'intervention illicite. Ce programme doit comprendre, au minimum, les éléments suivants :

- (1) détermination de la gravité de tout événement;
- (2) communication et coordination entre les membres d'équipage ;
- (3) réactions appropriées de légitime défense ;
- (4) utilisation des équipements de protection non létaux fournis aux membres d'équipage et dont l'emploi est autorisé par l'ANAC ;
- (5) compréhension du comportement des terroristes, pour aider les membres d'équipage à faire face à la façon d'agir des pirates et aux réactions des passagers
- (6) exercices situationnels réels portant sur diverses conditions de menace ;
- (7) procédures à appliquer dans le poste de pilotage pour protéger l'avion ;

(8) opérations de fouille de l'avion et éléments sur les emplacements de moindre risque pour une bombe.

(b) L'exploitant doit instituer et appliquer aussi un programme de formation afin d'enseigner aux employés voulus des mesures et des techniques de dépistage applicables aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, aux équipements et aux provisions de bord destinés à un transport par avion pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage et autres formes d'intervention illicite.

12.1.5 RAPPORT SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

(a) Après un acte d'intervention illicite, le pilote commandant de bord doit présenter sans délai un rapport sur cet acte à l'ANAC.

12.1.6 QUESTIONS DIVERSES

(a) Tout exploitant aérien doit prévoir des moyens spécialisés pour atténuer et diriger le souffle à l'emplacement de moindre risque pour une bombe.

(b) Tout exploitant aérien qui accepte le transport d'armes qui ont été retirées à des passagers doit prévoir à bord de l'avion le moyen de placer ces armes en un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol.

13. MARCHANDISES DANGEREUSES

13.1.1 RESPONSABILITÉS DE L'ANAC

1. — *Le Chapitre 19.11 de l'Annexe à l'Arrêté n° 4363/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses, contient des dispositions relatives à l'établissement, par l'ANAC, de procédures de supervision pour toutes les entités (y compris les conditionneurs, expéditeurs, agents de manutention au sol et exploitants) qui remplissent des fonctions liées aux marchandises dangereuses.*

2. — *Les responsabilités de l'exploitant en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses figurent à l'Annexe (Chapitres 18.8, 18.9 et 18.10) à l'Arrêté n° 4363/MTACMM/CAB, relatif au transport aérien des marchandises dangereuses. Les responsabilités de l'exploitant et les dispositions relatives aux comptes rendus d'incidents et d'accidents figurent dans la Partie 7 des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.*

3. — *Les dispositions relatives aux membres d'équipage ou aux passagers transportant des marchandises dangereuses à bord d'aéronefs sont énoncées dans la Partie 8, Chapitre 1, des Instructions techniques.*

4. — *Le COMAT qui répond aux critères de classification des instructions techniques relatives aux marchandises dangereuses est considéré comme fret et doit être transporté conformément à la Partie 1, § 2.2.2 ou 2.2.3 des Instructions techniques (p. ex. pièces d'aéronef telles que générateurs d'oxygène chimique et ré-*

gulateurs carburant, extincteurs, huiles, lubrifiants, produits de nettoyage).

13.1.2 EXPLOITANTS N'AYANT PAS REÇU D'APPROBATION OPÉRATIONNELLE POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES DANGEREUSES COMME FRET

(a) L'ANAC veille à ce que les exploitants qui n'ont pas reçu d'approbation pour transporter des marchandises dangereuses aient :

- (1) établi un programme de formation concernant les marchandises dangereuses qui soit conforme aux dispositions de l'Annexe à l'Arrêté n° 4363/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses, aux dispositions applicables des Instructions techniques, Partie 1, Chapitre 4, et aux dispositions de la réglementation de l'État, selon qu'il convient. Des précisions sur le programme de formation concernant les marchandises dangereuses figureront dans les manuels d'exploitation de l'exploitant ;

établi dans leur manuel d'exploitation des politiques et des procédures relatives aux marchandises dangereuses qui satisfont, au minimum, aux dispositions de l'Annexe à l'Arrêté n° 4363/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses, des Instructions techniques et de la réglementation de la République du Congo, pour permettre au personnel

(i) d'identifier et de refuser les marchandises dangereuses non déclarées, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse ;

(ii) de signaler aux autorités compétentes de l'État de l'exploitant et de l'État d'occurrence :

- (A) tous cas où des marchandises dangereuses non déclarées ont été découvertes dans le fret ou la poste ;
- (B) tous les accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses.

13.1.3 EXPLOITANTS TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES COMME FRET

(a) L'ANAC approuve le transport de marchandises dangereuses et veille à ce que l'exploitant :

- (1) établisse un programme de formation concernant les marchandises dangereuses qui soit conforme aux dispositions des Instructions techniques, Partie 1, Chapitre 4, Tableau 1-4, et de la réglementation en vigueur, selon qu'il convient. Des précisions sur le programme de formation concernant les marchandises dangereuses doivent figurer dans les manuels d'exploitation de l'exploitant ;
- (2) établisse dans son manuel d'exploitation des politiques et des procédures relatives aux marchandises dangereuses qui

doivent satisfaire, au minimum, aux dispositions de l'Annexe à l'Arrêté n° 4363/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses et des Instructions techniques, pour permettre au personnel :

- (i) d'identifier et de refuser les marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse ;
- (ii) de signaler aux autorités compétentes de la République du Congo et de l'État d'occurrence :
 - (A) tous cas où des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées ont été découvertes dans le fret ou la poste ;
 - (B) tous les accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses ;
- (iii) de signaler aux autorités compétentes de la République du Congo et de l'État d'origine tous les cas constatés de marchandises dangereuses transportées :
 - (A) sans avoir été chargées, isolées, séparées ou sécurisées conformément aux Instructions techniques, Partie 7, Chapitre 2 ;
 - (B) sans que le pilote commandant de bord en ait été informé ;
- (iv) d'accepter, manutentionner, stocker, transporter, charger et décharger des marchandises dangereuses, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse, comme fret aérien ;
- (v) de fournir au pilote commandant de bord des renseignements exacts, écrits lisiblement ou imprimés concernant les marchandises dangereuses à transporter comme fret.

L'Annexe (Chapitre 19.4) à l'Arrêté n° 4363/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses traite de restrictions concernant le fret (cargaison).

13.1.3 COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS

L'exploitant doit veiller à ce que tout le personnel, y compris le personnel de tierces parties, qui intervient dans l'acceptation, la manutention, le chargement et le déchargement de fret soit informé de l'approbation opérationnelle de l'exploitant et de ses limitations concernant le transport de marchandises dangereuses.

13.1.4 VOLS INTÉRIEURS DE TRANSPORT COMMERCIAL

- (a) Les dispositions nationales énoncées dans le présent chapitre sont également applicables aux vols intérieurs de transport commercial.

L'Annexe à l'Arrêté n° 4363/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses contient une disposition similaire à ce sujet.

ANNEXE

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AERONEFS CIVILS

PARTIE 3 – VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

TABLE DES MATIÈRES

1 GÉNÉRALITÉS

- 1.1.1 Domaine d'application
- 1.1.2 Définitions
- 1.1.3 Abréviations
- 1.1.4 Symboles

2 AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL

2.1 GÉNÉRALITÉS

- 2.1.1 Respect des lois, règlements et procédures
- 2.1.2 Respect des lois, règlements et procédures d'un état par un exploitant étranger
- 2.1.3 Gestion de la sécurité
- 2.1.4 Marchandises dangereuses
- 2.1.5 Usage de substances psychoactives

2.2 PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

- 2.2.1 Installations et services d'exploitation
- 2.2.2 Permis d'exploitation et supervision
 - 2.2.2.1 Certificat de transporteur aérien
 - 2.2.2.2 Surveillance des opérations d'un exploitant d'un autre état
 - 2.2.2.3 Manuel d'exploitation
 - 2.2.2.4 Consignes d'exploitation — Généralités
 - 2.2.2.5 Simulation de situations d'urgence en cours de vol
 - 2.2.2.6 Listes de vérification
 - 2.2.2.7 Altitudes minimales de vol (vols en IFR)

- 2.2.2.8 Minimums opérationnels d'hélistation (vols en IFR)
- 2.2.2.9 Relevés du carburant et du lubrifiant
- 2.2.2.10 Équipage
- 2.2.2.11 Passagers
- 2.2.2.12 Survol de l'eau
- 2.2.3 Préparation des vols
 - 2.2.3.1 Planification opérationnelle des vols
 - 2.2.3.2 Hélistations de dégagement
 - 2.2.3.3 Conditions météorologiques
 - 2.2.3.4 Carburant et lubrifiant requis
 - 2.2.3.5 Avitaillement en carburant avec passagers à bord ou rotors en mouvement
 - 2.2.3.6 Réserve d'oxygène
- 2.2.4 Procédures en vol
 - 2.2.4.1 Minimums opérationnels d'hélistation
 - 2.2.4.2 Observations météorologiques
 - 2.2.4.3 Conditions de vol dangereuses
 - 2.2.4.4 Membres de l'équipage de conduite à leur poste
 - 2.2.4.5 Emploi de l'oxygène
 - 2.2.4.6 Protection de l'équipage de cabine et des passagers à bord des aéronefs pressurisés en cas de chute de pression
 - 2.2.4.7 Procédures de vol aux instruments
 - 2.2.4.8 Procédures d'exploitation des hélicoptères à moindre bruit
 - 2.2.4.9 Gestion du carburant en vol
- 2.2.5 Fonctions du pilote commandant de bord
- 2.2.6 Fonctions de l'agent technique d'exploitation
- 2.2.7 Bagages à main

2.3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HELICOPTÈRES

- 2.3.1 Généralités
- 2.3.2 Hélicoptères dont le certificat de navigabilité a été délivré conformément aux dispositions du Chapitre 4.2 de l'annexe à l'arrêté n° 4356/MTACMM/CAB, relatif à la navigabilité des aéronefs civils
 - 2.3.2.1 Phase de décollage et de montée initiale
 - 2.3.2.2 Phase de croisière
 - 2.3.2.3 Phase d'approche et d'atterrissage
 - 2.3.3 Données sur les obstacles
 - 2.3.4 Spécifications supplémentaires relatives à l'exploitation d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC, sauf les vols VFR spéciaux

2.4 ENTRETIEN DES HELICOPTÈRES

- 2.4.1 Responsabilités de l'exploitant en matière de maintenance
- 2.4.2 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant
- 2.4.3 Programme d'entretien
- 2.4.4 États de maintenance
- 2.4.5 Renseignements sur le maintien de la navigabilité
- 2.4.6 Modifications et réparations
- 2.4.7 Fiche de maintenance
- 2.4.8 États d'entretien

2.5 ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLIPTÈRES

- 2.5.1 Composition de l'équipage de conduite
- 2.5.2 Consignes aux membres d'équipage de conduite pour les cas d'urgence
- 2.5.3 Programmes de formation des membres d'équipage de conduite
- 2.5.4 Qualifications
 - 2.5.4.1 Expérience récente du pilote commandant de bord et du copilote
 - 2.5.4.2 Pilote commandant de bord — Qualification opérationnelle
 - 2.5.4.3 Contrôle de la compétence des pilotes
- 2.5.5 Équipement de l'équipage de conduite
- 2.5.6 Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos

2.6 AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

- 2.6.1 Généralités

2.7 MANUELS, LIVRES DE BORD ET ÉTATS

- 2.7.1 Manuel de vol
- 2.7.2 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant
- 2.7.3 Programme d'entretien
- 2.7.4 Carnet de route
- 2.7.5 États de l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord
- 2.7.6 Enregistrements provenant des enregistreurs de bord

2.8 ÉQUIPAGE DE CABINE

- 2.8.1 Fonctions attribuées en cas d'urgence
- 2.8.2 Protection des membres de l'équipage de cabine pendant le vol
- 2.8.3 Formation
 - 2.8.4 Temps de vol, période de service de vol et périodes de repos

2.9 SÛRETÉ

- 2.9.1 Liste type des opérations de fouille de l'hélicoptère
- 2.9.2 Programmes de formation
- 2.9.3 Rapport sur les actes d'intervention illécite

3 AVIATION GÉNÉRALE INTERNATIONALE**3.1 GÉNÉRALITÉS**

- 3.1.1 Généralités
- 3.1.2 Respect des lois, règlements et procédures
- 3.1.3 Marchandises dangereuses
- 3.1.4 Usage de substances psychoactives

3.2 PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

- 3.2.1 Suffisance des installations et services d'exploitation
- 3.2.2 Minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage
- 3.2.3 Consignes
- 3.2.4 Aptitude au vol de l'hélicoptère et mesures de sécurité
- 3.2.5 Observations et prévisions météorologiques
- 3.2.6 Limites imposées par les conditions météorologiques
 - 3.2.6.1 Vol effectué en régime VFR
 - 3.2.6.2 Vol effectué en régime IFR
 - 3.2.6.3 Minimums opérationnels d'hélistation
 - 3.2.6.4 Vol en conditions givrantes
- 3.2.7 Hélistations de dégagement
- 3.2.8 Carburant et lubrifiant requis
- 3.2.9 Gestion du carburant en vol
- 3.2.9 Réserve d'oxygène
- 3.2.10 Emploi de l'oxygène
- 3.2.11 Instructions en cas d'urgence en vol
- 3.2.12 Observations météorologiques par les pilotes
- 3.2.13 Conditions de vol dangereuses
- 3.2.14 Aptitude physique des membres de l'équipage de conduite
- 3.2.15 Membres de l'équipage de conduite à leur poste
 - 8.3.2.15.1 Décollage et atterrissage
 - 3.2.15.2 Croisière
 - 3.2.15.3 Ceintures de sécurité
 - 3.2.15.4 Harnais de sécurité
- 3.2.16 Procédures de vol aux instruments
- 3.2.17 Instruction du personnel — Généralités
- 3.2.18 Avitaillement en carburant avec des passagers à bord ou rotors en mouvement
- 3.2.19 Survol de l'eau

3.3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLIPTÈRES

- 3.3.1 Généralités

3.4 ENTRETIEN DES HÉLIPTÈRES

- 3.4.1 Responsabilités
- 3.4.2 États de maintenance
- 3.4.3 Renseignements sur le maintien de la navigabilité
 - 8.3.4.4 Modifications et réparations
 - 8.3.4.5 Fiche de maintenance

3.5 ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLIPTÈRES

- 3.5.1 Qualifications
- 3.5.2 Composition de l'équipage de conduite

1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Les dispositions du présent règlement sont applicables à tous les hélicoptères qui exécutent soit des vols de transport commercial international, soit des vols internationaux d'aviation générale ; toutefois, ces dispositions ne sont pas applicables aux hélicoptères utilisés pour le travail aérien.

1. — Les dispositions du présent règlement applicables à l'exploitation d'avions par des exploitants autorisés à effectuer des vols de transport commercial international figurent dans l'annexe (Partie 1) à l'arrêté n° 4359/MTACMM/CAB, relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils.

2. — Les dispositions du présent règlement applicables aux vols d'aviation générale internationale par avion figurent dans l'annexe (Partie 2) à l'arrêté n° 4359/MTACMM/CAB, relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils.

1.1.2 DÉFINITIONS

- (a) Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

- (1) **Aéronef.** — Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
- (2) **Aérodrome.** — Surface définie sur terre ou sur l'eau (y compris, le cas échéant, bâtiments, installations et équipement), destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée et le départ d'aéronefs et leurs mouvements à la surface.
- (3) **Agent technique d'exploitation.** — Personne, titulaire ou non d'une licence et dûment qualifiée conformément à l'annexe à l'arrêté n° 4358/MTACMM/CAB, relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile, désignée par l'exploitant pour effectuer le contrôle et la supervision des vols, qui appuie et aide le pilote commandant de bord à assurer la sécurité du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin.
- (4) **Aire d'approche finale et de décollage (FATO).** — Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Lorsque la FATO est destinée aux hélicoptères exploités en classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompue utilisable.

- (5) **Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH).** — Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision ou d'une approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

1. — L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.

2. — On entend par « référence visuelle nécessaire » la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans les opérations de catégorie III avec une hauteur de décision, la référence visuelle nécessaire est celle qui est spécifiée pour la procédure et l'opération particulières.

3. — Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/hauteur de décision » et abrégées « DA/H ».

- (6) **Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH).** — Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

1. — L'altitude de franchissement d'obstacles est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de franchissement d'obstacles est rapportée à l'altitude du seuil ou, en cas d'approches classiques, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

2. — Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/hauteur de franchissement d'obstacles » et abrégées « OCA/H ».

- (7) **Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH).** — Altitude ou hauteur spécifiée, dans une opération d'approche aux instruments 2D ou une opération d'approche indirecte,

au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

1. — *L'altitude minimale de descente (MDA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur minimale de descente (MDH) est rapportée à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur minimale de descente pour l'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.*

2. — *On entend par « référence visuelle nécessaire » la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans le cas d'une approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de la piste.*

3. — *Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/hauteur minimale de descente » et abrégées « MDA/H ».*

- (8) **Approche finale en descente continue (CDFA).** — Technique compatible avec les procédures d'approche stabilisée, selon laquelle le segment d'approche finale d'une procédure d'approche classique aux instruments est exécuté en descente continue, sans mise en palier, depuis une altitude/hauteur égale ou supérieure à l'altitude/hauteur du repère d'approche finale jusqu'à un point situé à environ 15 m (50 ft) au-dessus du seuil de la piste d'atterrissage ou du point où devrait débiter la manœuvre d'arrondi pour le type d'aéronef considéré.
- (9) **Atterrissage forcé en sécurité.** — Atterrissage ou amerrissage inévitable dont on peut raisonnablement compter qu'il ne fera pas de blessés dans l'aéronef ni à la surface.
- (10) **Combinaison de survie intégrée.** — Combinaison de survie qui satisfait aux spécifications combinées de la combinaison de survie et du gilet de sauvetage.
- (11) **Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC).** — Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond*, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.
Les minimums spécifiés pour les conditions

météorologiques de vol à vue figurent au Chapitre 11.4 du RAC 11.

- (12) **Conditions météorologiques de vol à vue (VMC).** — Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond*, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.
Les minimums spécifiés figurent au Chapitre 11.4 du RAC 11.
- (13) **Contrôle d'exploitation.** — Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.
- (14) **Émetteur de localisation d'urgence (ELT).** — Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :
- (i) *ELT automatique fixe (ELT [AF]).* — ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.
- (ii) *ELT automatique portatif (ELT [AP]).* — ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef.
- (iii) *ELT automatique largable (ELT [AD]).* — ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu. *ELT de survie (ELT [S]).* — ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompt utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.
- (15) **En état de navigabilité.** — État d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.
- (16) **Enregistreur de bord.** — Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.
- (17) **Environnement hostile.** — Environnement dans lequel :
- (i) un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que

la surface et son environnement proche ne sont pas adéquats ;

- (ii) les occupants de l'hélicoptère ne peuvent pas être adéquatement protégés des éléments ;
 - (iii) le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'exposition prévu ;
 - (iv) le risque de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est inacceptable.
- (18) **Environnement hostile en zone habitée.** — Environnement hostile situé à l'intérieur d'une zone habitée.
- (19) **Environnement hostile hors zone habitée.** — Environnement hostile situé à l'extérieur d'une zone habitée.
- (20) **Environnement non hostile.** — Environnement dans lequel :
- (i) un atterrissage forcé en sécurité peut être accompli parce que la surface et son environnement proche sont adéquats ;
 - (ii) les occupants de l'hélicoptère peuvent être adéquatement protégés des éléments ;
 - (iii) le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage sont appropriés au temps d'exposition prévu ;
 - (iv) le risque calculé de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est acceptable.
- Les parties d'une zone habitée qui remplissent les critères ci-dessus sont considérées comme étant non hostiles.*
- (21) **État de l'aérodrome.** — État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé.
L'expression « État de l'aérodrome » englobe les hélistations et les emplacements d'atterrissage.
- (22) **État de l'exploitant.** — État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
- (23) **État d'immatriculation.** — État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation.
- (24) **Exploitant.** — Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se

livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

- (25) **Exploitation en classe de performances 1.** — Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du moteur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, à moins que la défaillance ne se produise avant le point de décision au décollage (TDP) ou après le point de décision à l'atterrissage (LDP), auxquels cas l'hélicoptère doit être capable d'atterrir à l'intérieur de l'aire de décollage interrompu ou de l'aire d'atterrissage.
- (26) **Exploitation en classe de performances 2.** — Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du moteur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, sauf lorsque la défaillance se produit tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.
- (27) **Exploitation en classe de performances 3.** — Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance d'un moteur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé sera nécessaire.
- (28) **Fiche de maintenance.** — Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.
- (29) **Hélicoptère.** — Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.
Certains États utilisent le terme « giravion » à la place d'« hélicoptère ».
- (30) **Héliplate-forme.** — Hélistation située sur une structure en mer, flottante ou fixe.
- (31) **Hélistation.** — Aérodrome, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface.
- 1. — Dans la présente partie, le terme « hélistation » désigne aussi les aérodromes*

principalement destinés aux avions.

2. — Les hélicoptères peuvent être exploités à destination ou en provenance d'aires autres que des hélisations.

- (32) **Hélisation de dégagement.** — Hélisation vers laquelle un hélicoptère peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'hélisation d'atterrissage prévue, où les services et installations nécessaires sont disponibles, où les exigences de l'aéronef en matière de performances peuvent être respectées et qui sera opérationnel à l'heure d'utilisation prévue. On distingue les hélisations de dégagement suivantes :

- (i) *Hélisation de dégagement au décollage.* — Hélisation de dégagement où un hélicoptère peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'hélisation de départ.
- (ii) *Hélisation de dégagement en route.* — Hélisation de dégagement où un hélicoptère peut atterrir si un déroutement devient nécessaire pendant la phase en route.
- (iii) *Hélisation de dégagement à destination.* — Hélisation de dégagement où un hélicoptère peut atterrir s'il devient impossible ou inopportun d'utiliser l'hélisation d'atterrissage prévue.

L'hélisation de départ d'un vol peut aussi être une hélisation de dégagement en route ou une hélisation de dégagement à destination pour le même vol.

- (33) **Hélisation en terrasse.** — Hélisation située sur une construction érigée à terre.
- (34) **Liste d'écarts de configuration (LEC).** — Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.
- (35) **Liste minimale d'équipements (LME).** — Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement ; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.

- (36) **Liste minimale d'équipements de référence (LMER).** — Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.

- (37) **Maintenance.** — Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de déféctuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

- (38) **Maintien de la navigabilité.** — Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, un rotor ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.

- (39) **Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.** — Document qui énonce les procédures de l'exploitant qui sont nécessaires pour faire en sorte que toute maintenance programmée ou non programmée sur les aéronefs de l'exploitant soit exécutée à temps et de façon contrôlée et satisfaisante.

- (40) **Manuel des procédures de l'organisme de maintenance.** — Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.

- (41) **Manuel de vol.** — Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

- (42) **Manuel d'exploitation.** — Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

- (43) **Manuel d'utilisation de l'aéronef.** — Manuel, acceptable pour l'État de l'explo-

tant, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef.

Le manuel d'utilisation de l'aéronef fait partie du manuel d'exploitation.

- (44) **Marchandises dangereuses.** — Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

La classification des marchandises dangereuses est indiquée dans le Chapitre 19.3 de l'annexe à l'arrêté n° 4363/MTACMM/CAB, relatif au transport aérien des marchandises dangereuses.

- (45) **Masse maximale.** — Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

- (46) **Membre d'équipage.** — Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

- (47) **Membre d'équipage de cabine.** — Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

- (48) **Membre d'équipage de conduite.** — Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

- (49) **Minimums opérationnels d'hélistation.** — Limites d'utilisation d'une hélistation :

- (i) pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;
- (ii) pour les opérations d'approche aux instruments 2D, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;
- (iii) pour les opérations d'approche aux instruments 3D, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) selon

le type et/ou la catégorie de l'opération.

- (50) **Moteur.** — Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).

- (51) **Navigation de surface (RNAV).** — Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances.

- (52) **Navigation fondée sur les performances (PBN).** — Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.

- (53) **Nuit.** — Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

Le crépuscule civil finit lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon. L'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon.

- (54) **Opération.** — Activité, ou groupe d'activités présentant les mêmes dangers ou des dangers similaires, qui exige d'utiliser un équipement spécifié ou d'obtenir et de maintenir un ensemble particulier de compétences en pilotage, pour éviter ou réduire le risque d'un danger.

Les activités en question pourraient comprendre, sans s'y limiter, les vols en mer, les opérations d'hélicoptère et les vols du service médical d'urgence.

- (55) **Opérations d'approche aux instruments.** — Approche et atterrissage utili-

sant des instruments de guidage de navigation et une procédure d'approche aux instruments. Les opérations d'approche aux instruments peuvent être exécutées selon deux méthodes :

- (i) approche aux instruments bidimensionnelle (2D), n'utilisant que le guidage de navigation latérale ;
- (ii) approche aux instruments tridimensionnelle (3D), utilisant à la fois le guidage de navigation latérale et verticale.

Le guidage de navigation latérale et verticale désigne le guidage assuré par :

- (i) *une aide de radionavigation au sol ; ou*
- (ii) *des données de navigation générées par ordinateur provenant d'aides de navigation au sol, spatiales ou autonomes, ou d'une combinaison de ces aides.*

- (56) **Performances de communication requises (RCP).** — Énoncé des performances auxquelles doivent satisfaire les communications opérationnelles effectuées pour exécuter des fonctions ATM déterminées.
- (57) **Performances humaines.** — Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.
- (58) **Période de service de vol.** — Temps total depuis le moment où un membre d'équipage de conduite prend son service immédiatement après une période de repos et avant d'effectuer un vol ou une série de vols, jusqu'au moment où il est dégagé de tout service après avoir accompli ce vol ou cette série de vols.
- (59) **Permis d'exploitation aérienne (AOC).** — Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.
L'expression « certificat de transporteur aérien » (CTA) est synonyme de « permis d'exploitation aérienne » (AOC).
- (60) **Phase d'approche et d'atterrissage — hélicoptères.** — Partie du vol qui va de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou du début de la descente dans les autres cas, jusqu'à l'atterrissage ou jusqu'au point d'atterrissage interrompu.
- (61) **Phase de croisière.** — Partie du vol qui va de la fin de la phase de décollage et de montée initiale jusqu'au début de la phase d'approche et d'atterrissage.
Dans les cas où une marge de franchissement d'obstacles suffisante ne peut être

assurée visuellement, les vols doivent être exécutés de façon à s'assurer que les obstacles puissent être franchis avec une marge appropriée. En cas de défaillance du moteur le plus défavorable, les exploitants peuvent avoir à adopter d'autres procédures.

- (62) **Phase de décollage et de montée initiale.** — Partie du vol qui va du début du décollage jusqu'à 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou jusqu'à la fin de la montée dans les autres cas.
- (63) **Pilote commandant de bord.** — Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.
- (64) **Plan de vol.** — Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.
- (65) **Plan de vol exploitation.** — Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'hélicoptère et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux hélistations intéressées.
- (66) **Point de décision à l'atterrissage (LDP).** — Point utilisé dans la détermination des performances à l'atterrissage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un moteur y survenant, le pilote peut soit poursuivre l'atterrissage en sécurité, soit interrompre l'atterrissage.
Le point de décision à l'atterrissage ne s'applique qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 1.
- (67) **Point de décision au décollage (TDP).** — Point utilisé dans la détermination des performances au décollage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un moteur y survenant, le pilote peut soit interrompre le décollage, soit le poursuivre en sécurité.
Le point de décision au décollage ne s'applique qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 1.
- (68) **Point défini après le décollage (DPATO).** — Point de la phase de décollage et de montée initiale avant lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est pas assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.
Les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 2.

- (69) **Point défini avant l'atterrissage (DPBL).** — Point de la phase d'approche et d'atterrissage après lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est plus assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.
Les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 2.
- (70) **Portée visuelle de piste (RVR).** — Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.
- (71) **Principes des facteurs humains.** — Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.
- (72) **Procédure d'approche aux instruments (IAP).** — Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables. Les procédures d'approche aux instruments sont classées comme suit :
- (i) **Procédure d'approche classique (NPA).** — Procédure d'approche aux instruments conçue pour les opérations d'approche aux instruments 2D de type A.
Les procédures d'approche classique peuvent être exécutées en utilisant une technique d'approche finale en descente continue (CDFA). Les CDFa avec guidage VNAV consultatif calculé par l'équipement de bord sont considérées comme des opérations d'approche aux instruments 3D. Les CDFa avec calcul manuel de la vitesse verticale de descente nécessaire sont considérées comme des opérations d'approche aux instruments 2D. Pour plus de renseignements sur les CDFa.
- (ii) **Procédure d'approche avec guidage vertical (APV).** — Procédure d'approche aux instruments en navigation fondée sur les performances (PBN) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A ou B.
- (iii) **Procédure d'approche de précision (PA).** — Procédure d'approche aux instruments fondée sur les systèmes de navigation (ILS, MLS, GLS et SBAS CAT I) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A ou B.
Voir la sous-section 8.2.2.2.8 du présent règlement, pour les types d'opérations d'approche aux instruments.
- (73) **Programme d'entretien.** — Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.
- (74) **Réparation.** — Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type.
- (75) **Sacoche de vol électronique (EFB).** — Système d'information électronique constitué d'équipement et d'applications, destiné à l'équipage de conduite, qui permet de stocker, d'actualiser, d'afficher et de traiter des fonctions EFB à l'appui de l'exécution des vols ou de tâches liées au vol.
- (76) **Segment d'approche finale (FAS).** — Partie d'une procédure d'approche aux instruments au cours de laquelle sont exécutés l'alignement et la descente en vue de l'atterrissage.
- (77) **Série de vols.** — Une série de vols est une suite de vols qui :
- (i) commence et se termine à l'intérieur d'une période de 24 heures ; et qui
- (ii) est assurée par le même pilote commandant de bord.
- (78) **Services d'assistance en escale.** — Services aéroportuaires nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne.
- (79) **Simulateur d'entraînement au vol.** — L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :
- (i) *Simulateur de vol*, donnant une représentation exacte du poste de pi-

lotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

- (ii) *Entraîneur de procédures de vol*, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.
- (iii) *Entraîneur primaire de vol aux instruments*, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

(80) **Spécification de navigation.** — Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation : *Spécification RNAV (navigation de surface)*. — Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1).

- (i) *Spécification RNP (qualité de navigation requise)*. — Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

1. — *Le Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613), Volume II, contient des éléments indicatifs détaillés sur les spécifications de navigation.*

2. — *Le terme RNP, défini précédemment comme étant l'« expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini », a été supprimé de la présente Annexe, le concept de RNP ayant été dépassé par le concept de PBN. Dans la présente Annexe, il est désormais utilisé uniquement dans le contexte des spécifications de navigation qui prévoient une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui*

concerne les performances. P. ex. la RNP 4 désigne des exigences applicables à un aéronef et un vol, notamment une performance de navigation latérale de 4 NM et une obligation de surveillance et d'alerte à bord en ce qui concerne les performances, exigences qui sont décrites en détail dans le Doc 9613.

- (76) **Spécifications d'exploitation.** — Autorisations, conditions et restrictions applicables au permis d'exploitation aérienne et dépendant des conditions figurant dans le manuel d'exploitation.
- (77) **Substances psychoactives.** — Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.
- (78) **Système de documents sur la sécurité des vols.** — Ensemble de documents interdépendants établi par l'exploitant, dans lesquels est consignée et organisée l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol, comprenant au minimum le manuel d'exploitation et le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.
- (79) **Système de gestion de la sécurité (SGS).** — Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.
- (80) **Système de vision améliorée (EVS).** — Système électronique d'affichage en temps réel d'images de la vue extérieure obtenues au moyen de capteurs d'images. *L'EVS n'inclut pas les systèmes de vision nocturne (NVIS).*
- (81) **Système de vision combiné (CVS).** — Système d'affichage d'images issu de la combinaison d'un système de vision améliorée (EVS) et d'un système de vision synthétique (SVS).
- (82) **Système de vision synthétique (SVS).** — Système d'affichage d'images synthétiques, tirées de données, de la vue extérieure dans la perspective du poste de pilotage.
- (83) **Temps de vol — hélicoptères.** — Total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.

1. — *L'État peut fournir des orientations lorsque la définition de « temps de vol »*

n'indique pas ou ne permet pas certaines activités normales, comme un changement d'équipage sans arrêt des rotors ou un lavage du ou des moteurs, rotors en rotation, suite à un vol. Quoi qu'il en soit, le temps pendant lequel les rotors tournent entre des secteurs d'un vol est pris en compte dans le calcul du temps de vol.

2. — *Cette définition n'est prévue qu'aux fins de la réglementation des temps de vol et de service.*

- (84) **Travail aérien.** — Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.
- (85) **Type de performances de communication requises (Type RCP).** — Étiquette (par exemple, RCP 240) représentant les valeurs attribuées aux paramètres RCP pour le temps de transaction, la continuité, la disponibilité et l'intégrité des communications.
- (86) **Visualisation tête haute (HUD).** — Système d'affichage des informations de vol dans le champ de vision extérieur avant du pilote.
- (87) **Vol d'aviation générale.** — Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.
- (88) **Vol de transport commercial.** — Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
- (89) **Vols en mer.** — Vols dont une grande partie se déroule habituellement au-dessus de la mer ou en provenance ou à destination de sites en mer. Ils comprennent, sans s'y limiter, les vols de soutien d'exploitations pétrolières, gazières ou minières en mer et les vols de transfert de pilotes maritimes.
- (90) **V_{TOSS} .** — Vitesse minimale à laquelle l'hélicoptère pourra monter si le moteur le plus défavorable est hors de fonctionnement et si les autres moteurs fonctionnent dans les limites d'emploi approuvées.
La vitesse mentionnée ci-dessus peut être mesurée aux instruments ou atteinte au moyen d'une procédure spécifiée dans le manuel de vol.
- (91) **Zone habitée.** — En rapport avec une cité, une ville ou un groupe d'habitations, toute zone utilisée dans une large mesure

à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives.

1.1.3 ABRÉVIATIONS

- (a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :
- (1) **ANAC** Agence nationale de l'aviation civile
 - (2) **ACAS** Système anticollision embarqué
 - (3) **ADF** Radiogoniomètre automatique
 - (4) **ADRS** Système d'enregistrement de données d'aéronef
 - (5) **ADS-C** Surveillance dépendante automatique en mode contrat
 - (6) **AIG** Enquêtes et prévention des accidents
 - (7) **AIR** Enregistreur d'images embarqué
 - (8) **AIRS** Système d'enregistrement d'images embarqué
 - (9) **AOC** Contrôle d'exploitation aéronautique
 - (10) **AOC** Permis d'exploitation aérienne [Certificat de transporteur aérien (CTA)]
 - (11) **ATC** Contrôle de la circulation aérienne
 - (12) **ATS** Service de la circulation aérienne
 - (13) **CARS** Système d'enregistrement audio de poste de pilotage
 - (14) **CAT I** Catégorie I
 - (15) **CAT II** Catégorie II
 - (16) **CAT III** Catégorie III
 - (17) **CAT IIIA** Catégorie IIIA
 - (18) **CAT IIIB** Catégorie IIIB
 - (19) **CAT IIIC** Catégorie IIIC
 - (20) **CFIT** Impact sans perte de contrôle
 - (21) **cm** Centimètre
 - (22) **CPDLC** Communications contrôleur-pilote par liaison de données
 - (23) **CTA** Certificat de transporteur aérien
 - (24) **CVR** Enregistreur de conversations de poste de pilotage
 - (25) **CVS** Système de vision combiné
 - (26) **DA** Altitude de décision
 - (27) **DA/H** Altitude/hauteur de décision
 - (28) **DH** Hauteur de décision
 - (29) **DLR** Enregistreur de liaison de données
 - (30) **DLRS** Système d'enregistrement de liaison de données
 - (31) **Distance DR** Distance horizontale que l'hélicoptère a parcourue depuis la fin de la distance utilisable au décollage
 - (32) **DME** Dispositif de mesure de distance
 - (33) **DPATO** Point défini après le décollage
 - (34) **DPBL** Point défini avant l'atterrissage

- (35) **ECAM** Moniteur électronique centralisé de bord
- (36) **EFB** Sacoche de vol électronique
- (37) **EFIS** Système d'instruments de vol électroniques
- (38) **ECAS** Système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage
- (39) **ELT** Émetteur de localisation d'urgence
- (40) **ELT (AD)** ELT automatique largable
- (41) **ELT (AF)** ELT automatique fixe
- (42) **ELT (AP)** ELT automatique portatif
- (43) **ELT (S)** ELT de survie
- (44) **EPR** Rapport de pressions moteur
- (45) **EUROCAE** Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile
- (46) **EVS** Système de vision améliorée
- (47) **FATO** Aire d'approche finale et de décollage
- (48) **FDR** Enregistreur de données de vol
- (49) **FM** Modulation de fréquence
- (50) **ft** Pied
- (51) **g** Accélération de la pesanteur
- (52) **hPa** Hectopascal
- (53) **HUD** Visualisation tête haute
- (54) **HUMS** Système de contrôle d'état et d'utilisation
- (55) **IFR** Règles de vol aux instruments
- (56) **ILS** Système d'atterrissage aux instruments
- (57) **IMC** Conditions météorologiques de vol aux instruments
- (58) **in Hg** Pouce de mercure
- (59) **kg** Kilogramme
- (60) **km** Kilomètre
- (61) **kN** Kilonewton
- (62) **kt** Noeud
- (63) **LDAH** Distance utilisable à l'atterrissage
- (64) **LDP** Point de décision à l'atterrissage
- (65) **LDRH** Distance nécessaire à l'atterrissage
- (66) **LEC** Liste d'écarts de configuration
- (67) **LED** Diode électroluminescente
- (68) **LME** Liste minimale d'équipements
- (69) **LMER** Liste minimale d'équipements de référence
- (70) **m** Mètre
- (71) **mb** Millibar
- (72) **MDA** Altitude minimale de descente
- (73) **MDA/H** Altitude/hauteur minimale de descente
- (74) **MDH** Hauteur minimale de descente
- (75) **MHz** Mégahertz
- (76) **MLS** Système d'atterrissage hyperfréquences
- (77) **MOPS** Spécification de performances opérationnelles minimales
- (78) **NAV** Navigation
- (79) **N₁** Régime du compresseur basse pression (compresseur à deux étages) ; régime de la soufflante (compresseur à trois étages)
- (80) **NM** Mille marin
- (81) **NVIS** Système de vision nocturne
- (82) **OCA** Altitude de franchissement d'obstacles
- (83) **OCA/H** Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles
- (84) **OCH** Hauteur de franchissement d'obstacles
- (85) **PANS** Procédures pour les services de navigation aérienne
- (86) **PBN** Navigation fondée sur les performances
- (87) **PNR** Point de non-retour
- (88) **psi** Livre par pouce carré
- (89) **R** Rayon du rotor
- (90) **RCP** Performances de communication requises
- (91) **RNAV** Navigation de surface
- (92) **RNP** Qualité de navigation requise
- (93) **RTCA** Radio Technical Commission for Aeronautics
- (94) **RTODR** Distance nécessaire pour le décollage interrompu
- (95) **RVR** Portée visuelle de piste
- (96) **SI** Système international d'unités
- (97) **SICASP** Groupe d'experts sur l'amélioration du radar secondaire de surveillance et les systèmes anticollision
- (98) **SOP** Procédures d'exploitation normalisées
- (99) **SVS** Système de vision synthétique
- (100) **T₄** Température des gaz d'échappement
- (101) **TDP** Point de décision au décollage
- (102) **TIT** Température à l'entrée de la turbine
- (103) **TLOF** Aire de prise de contact et d'envol
- (104) **TODAH** Distance utilisable au décollage
- (105) **TODRH** Distance nécessaire au décollage
- (106) **UTC** Temps universel coordonné
- (107) **VFR** Règles de vol à vue
- (108) **VOR** Radiophare omnidirectionnel VHF

- (109) **VMC** Conditions météorologiques de vol à vue
- (110) **V_{TROSS}** Vitesse minimale à laquelle l'hélicoptère pourra monter si le moteur le plus défavorable est hors de fonctionnement et si les autres moteurs fonctionnent dans les limites d'emploi approuvées
- (111) **V_y** Vitesse correspondant à la meilleure vitesse ascensionnelle
- (112) **WXR** Conditions météorologiques

1.1.4 SYMBOLES

- (a) Les symboles suivants sont utilisés dans le présent règlement :
- (1) °C Degré Celsius
- (2) % Pour cent

2 AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL

2.1 GÉNÉRALIÉS

2.1.1 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que ses employés soient informés, lorsqu'ils sont en fonction à l'étranger, qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des États dans le territoire desquels ses hélicoptères sont en service.
- (b) L'exploitant doit veiller à ce que tous ses pilotes connaissent les lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'ils devront traverser, aux hélistations qu'ils seront appelés à utiliser et pour les installations et services correspondants. L'exploitant veillera à ce que les autres membres de l'équipage de conduite connaissent ceux de ces règlements et celles de ces procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'hélicoptère.
- (c) Les exploitants doivent veiller à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, comme il est spécifié dans l'annexe à l'arrêté n° 4358/MTACMM/CAB, relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile.
- (d) La responsabilité du contrôle d'exploitation doit incomber à l'exploitant ou à son représentant désigné.

La disposition ci-dessus n'affecte en rien les droits ni les obligations de la République du Congo vis-à-vis de l'exploitation des hélicoptères immatriculés en République du Congo.

- (e) La responsabilité du contrôle de l'exploitation n'est déléguée qu'au pilote commandant de bord et à un agent technique d'exploitation si la méthode de contrôle et de supervision des vols approuvée par l'exploitant requiert l'emploi d'agents techniques d'exploitation.
Le RAC 01 contient les spécifications relatives à l'âge, aux compétences, aux connaissances et à l'expérience des agents techniques d'exploitation titulaires d'une licence.
- (f) S'il est le premier à avoir connaissance d'un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'hélicoptère ou des personnes, l'agent technique d'exploitation doit s'il y a lieu, dans le cadre des mesures indiquées au Chapitre 2.6., informer immédiatement les autorités compétentes de la nature de la situation et au besoin demander de l'aide.
- (g) Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'hélicoptère ou de personnes oblige à prendre des mesures qui constituent une violation d'une procédure ou d'un règlement local, le pilote commandant de bord avisera sans délai les autorités locales. Si l'État où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord rendra compte dès que possible, et en principe dans les dix jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet État ; dans ce cas le pilote commandant de bord adressera également une copie de son compte rendu, dès que possible, et en principe dans les dix jours, à l'État de l'exploitant.
- (h) Les exploitants feront en sorte que le pilote commandant de bord dispose, à bord de l'hélicoptère, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherches et de sauvetage de la région qu'il va survoler.

Ces renseignements peuvent être consignés dans le manuel d'exploitation ou fournis au pilote sous toute autre forme jugée convenable.

2.1.2 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES D'UN ÉTAT PAR UN EXPLOITANT ÉTRANGER

- (a) L'État qui constate ou soupçonne qu'un exploitant étranger ne respecte pas les lois, règlements et procédures applicables à l'intérieur de son territoire ou pose un problème de sécurité grave similaire, doit notifier immédiatement la chose à l'exploitant et, si la situation le justifie, à l'État de l'exploitant. Si l'État de l'exploitant n'est pas aussi l'État d'immatriculation, la chose doit être également notifiée à l'État d'immatriculation si la situation relève de la responsabilité de cet État et justifie l'envoi d'une notification.

- (b) Lorsqu'une notification est envoyée aux États spécifiés au paragraphe (a) ci-dessus, si la situation et sa solution le justifient, l'État sur le territoire duquel l'opération est effectuée doit entrer en consultation avec l'État de l'exploitant et, s'il y a lieu, l'État d'immatriculation au sujet des normes de sécurité suivies par l'exploitant.

2.1.3 GESTION DE LA SÉCURITÉ

L'annexe à l'arrêté n° 4365/MTACMM/CAB, relatif à la gestion de la sécurité aérienne contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les exploitants de transport aérien.

- (a) Les exploitants utilisant des hélicoptères dont la masse au décollage certifiée excède 7 000 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à neuf et qui sont équipés d'un enregistreur de données de vol doivent établir et tenir un programme d'analyse de données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

Un exploitant peut confier par contrat à un tiers le fonctionnement d'un programme d'analyse des données de vol tout en conservant la responsabilité générale de la tenue d'un tel programme.

- (b) Les programmes d'analyse des données de vol ne doivent pas être punitifs et doivent contenir des garanties adéquates pour protéger les sources de données.

Des orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité figurent dans l'annexe à l'arrêté n° 4365/ MTACMM/CAB, relatif à la gestion de la sécurité aérienne.

- (c) Les exploitants doivent établir, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre relatives des éléments indicatifs sur la création et l'organisation d'un système de documents sur la sécurité des vols sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2.1.4 MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans l'annexe à l'arrêté n° 4363/MTACMM/CAB, relatif au transport aérien des marchandises dangereuses.

2.1.5 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

- (a) Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans la section 1.6.1.6 de l'annexe à l'arrêté n° 4358/MTACMM/CAB, relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile et dans le RAC 11, Partie 1.

2.2 PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

2.2.1 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

- (a) L'exploitant doit veiller à ne pas entreprendre un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose que les installations et services à la surface disponibles et directement nécessaires à la sécurité de l'hélicoptère et à la protection des passagers sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté, et fonctionnent correctement à cette fin.

Par « moyens ordinaires », il faut entendre l'emploi des renseignements dont dispose l'exploitant au point de départ et qui sont, soit des renseignements officiels publiés par les services d'information aéronautique, soit des renseignements qu'il peut se procurer facilement à d'autres sources.

- (b) L'exploitant doit veiller à ce que toute insuffisance d'installations et services constatée au cours des vols soit signalée, sans retard excessif, aux autorités responsables des installations et services considérés.

2.2.2 PERMIS D'EXPLOITATION ET SUPERVISION

2.2.2.1 CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) L'exploitant ne peut assurer des vols de transport commercial que s'il détient un certificat de transporteur aérien en état de validité, délivré par l'ANAC.

- (b) Le certificat de transporteur aérien autorise l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux spécifications d'exploitation.

Des dispositions relatives à la teneur du certificat de transporteur aérien et des spécifications d'exploitation connexes figurent aux paragraphes (e) et (f) ci-dessous.

- (c) La délivrance d'un certificat de transporteur aérien par l'ANAC dépend de ce que l'exploitant aura démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

Le sous-chapitre 6.3.2 de l'annexe à l'arrêté n° 4361/MTACMM/CAB, relatif à la certification des exploitants aériens contient des éléments indicatifs sur la délivrance du certificat de transporteur aérien.

- (d) Le maintien de la validité d'un certificat de transporteur aérien dépend de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences du paragraphe

(c), sous la supervision de l'ANAC.

(e) Le certificat de transporteur aérien doit contenir au moins les renseignements suivants et, sa présentation graphique doit suivre le modèle figurant dans l'Annexe (NMO 6.3.2.8) à la Décision n° 054/ANAC/DG/DSA, fixant les normes de mise en œuvre relatives à la certification des exploitants aériens :

- (1) État de l'exploitant et autorité de délivrance ;
- (2) numéro et date d'expiration du certificat de transporteur aérien ;
- (3) nom de l'exploitant, nom commercial (s'il est différent du nom de l'exploitant) et adresse du siège principal d'exploitation ;
- (4) date de délivrance et nom, signature et fonction du représentant de l'autorité ;
- (5) référence exacte de l'endroit du document contrôlé emporté à bord où figurent les coordonnées permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation.

(f) Les spécifications d'exploitation liées au certificat de transporteur aérien doit comprendre au moins les renseignements énumérés au paragraphe (e) ci-dessus et leur présentation graphique doit suivre le modèle figurant dans ce paragraphe.

Les renseignements supplémentaires qui peuvent figurer dans les spécifications d'exploitation liées au certificat de transporteur aérien figurent dans l'annexe [NMO 2.2.2 (A)] à la décision n° 068/ANAC/DG/DSA, fixant les normes de mise en œuvre relatives à l'exploitation technique des aéronefs civils.

(g) Un système pour la certification et la surveillance continue de l'exploitant est établi conformément au présent règlement et à l'annexe à l'arrêté n° 4365/MTACMM/CAB, relatif à la gestion de la sécurité aérienne, afin de veiller au respect des exigences d'exploitation requises établies à la section 2.2.2 ci-dessus.

2.2.2.2 SURVEILLANCE DES OPÉRATIONS D'UN EXPLOITANT D'UN AUTRE ÉTAT

(g) Un certificat de transporteur aérien délivré par un État contractant sera reconnu valable par l'ANAC si les conditions qui ont régi la délivrance du certificat sont équivalentes ou supérieures aux normes applicables spécifiées dans le présent règlement et dans l'annexe à l'arrêté n° 4365/MTACMM/CAB, relatif à la gestion de la sécurité aérienne.

(h) Les exploitants doivent respecter les exigences fixées par l'ANAC sur le territoire de la République du Congo dans lequel ils mènent des opérations.

2.2.2.3 MANUEL D'EXPLOITATION

(i) L'exploitant doit mettre à disposition, à titre de guide et pour qu'il soit utilisé par le personnel intéressé, un manuel d'exploitation composé comme il est indiqué à la section 6.3.2.9 de l'annexe à l'arrêté n° 4361/MTACMM/CAB, relatif à la certification des exploitants aériens. Ce manuel d'exploitation doit être modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions doivent être signalé à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.

(j) Un exemplaire du manuel d'exploitation doit être remis à l'ANAC ainsi que tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation. L'exploitant doit ajouter au manuel d'exploitation les éléments obligatoires dont l'ANAC exigera l'insertion.

Certains éléments du manuel d'exploitation doivent être approuvés par l'ANAC, conformément aux normes des paragraphes de la sous-section 2.2.2 7 relative aux minima opérationnels d'hélicoptère de la présente section, de la section 2.5.3, paragraphes (a) et de la section 2.8.3 du présent règlement et de l'annexe à l'arrêté n° 4364/MTACMM/CAB, relatif aux instruments et équipements d'aéronefs.

2.2.2.4 CONSIGNES D'EXPLOITATION — GÉNÉRALITÉS

(k) L'exploitant doit veiller à ce que tous les membres du personnel d'exploitation soient convenablement instruits de leurs fonctions et de leurs responsabilités particulières, et de la place de ces fonctions par rapport à l'ensemble de l'exploitation.

(l) Un rotor d'hélicoptère ne doit pas être mis en rotation au moteur en vue d'un vol s'il n'y a pas un pilote qualifié aux commandes. L'exploitant doit fournir une formation et des procédures spécifiques adéquates à tous les membres du personnel, autres que des pilotes qualifiés, susceptibles de réaliser la mise en rotation d'un rotor au moteur à d'autres fins que l'exécution d'un vol.

(m) l'exploitant doit donner des consignes d'exploitation et fournir des renseignements sur les performances de montée de l'hélicoptère tous moteurs en fonctionnement pour permettre au pilote commandant de bord de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de décollage et de montée initiale dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements doivent être fondés sur les données du constructeur de l'hélicoptère ou sur d'autres données acceptables pour l'ANAC, et être consignés dans le manuel d'exploitation.

2.2.2.5 SIMULATION DE SITUATIONS D'URGENCE EN COURS DE VOL

- (n) L'exploitant doit veiller à ce qu'aucune situation d'urgence ou situation anormale ne soit simulée lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord.

2.2.2.6 LISTES DE VÉRIFICATION

- (o) Les listes de vérification prévues dans l'annexe [section 10.2.1.1, paragraphe (d)] à l'arrêté n° 4364/MTACMM/CAB, relatif aux instruments et équipements d'aéronefs doivent être utilisées par l'équipage de conduite avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'utilisation de l'aéronef, dans le manuel de vol ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité ainsi que dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérification doivent respecter les principes des facteurs humains.

2.2.2.7 ALTITUDES MINIMALES DE VOL (vols en IFR)

- (p) Tout exploitant doit fixer des altitudes minimales de vol sur les routes qu'il parcourt et pour lesquelles l'État survolé ou l'État responsable a fixé des altitudes minimales de vol, sous réserve que ces altitudes ne soient pas inférieures à celles établies par ledit État, ou sauf approbation expresse.
- (q) L'exploitant doit spécifier la méthode qu'il a l'intention d'adopter pour déterminer les altitudes minimales de vol sur les routes pour lesquelles l'État survolé ou l'État responsable n'a pas fixé d'altitude minimale de vol, et il indiquera cette méthode dans le manuel d'exploitation. Les altitudes minimales de vol déterminées conformément à cette méthode ne doivent pas être inférieures à la hauteur minimale spécifiée par le RAC 11.
- (r) La méthode adoptée pour établir les altitudes minimales de vol doit être approuvée par l'ANAC.
- (s) L'ANAC n'approuve cette méthode qu'après avoir étudié soigneusement l'influence probable des facteurs suivants sur la sécurité du vol considéré :
- (1) précision et fiabilité avec lesquelles la position de l'hélicoptère peut être déterminée ;
 - (2) imprécisions dans les indications des altimètres utilisés ;
 - (3) caractéristiques topographiques (par exemple accidents de terrain) ;
 - (4) probabilité de conditions atmosphériques défavorables en cours de route (par

exemple forte turbulence, courants descendants) ;

- (5) imprécision possible des cartes aéronautiques ;
- (6) réglementation de l'espace aérien.

2.2.2.8 MINIMUMS OPÉRATIONNELS OU D'EMPLACEMENT D'ATERRISSAGE D'HÉLISTATION (vols en IFR)

- (t) L'exploitant doit établir des minimums opérationnels d'hélistation pour chacune des hélistations ou chacun des emplacements d'atterrissage qu'il est appelé à utiliser, et la méthode employée pour déterminer ces minimums doit être approuvée par l'ANAC. Ces minimums ne doivent pas être inférieurs à ceux qui pourraient être établis, pour chacune de ces hélistations ou chacun de ces emplacements d'atterrissage, par l'État de l'aérodrome, sauf si cet État les a expressément approuvés.

1. — Cette disposition n'implique pas que l'État de l'aérodrome soit obligé d'établir des minimums opérationnels.

- (u) L'ANAC peut approuver un ou des crédits opérationnels pour des opérations avec hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS. Ces approbations doivent être sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments.

1. — Un crédit opérationnel inclut :

- a) aux fins d'une interdiction d'approche [sous-chapitre 2.2.4.1, paragraphe (b)], des minimums inférieurs aux minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage ;
- b) la réduction ou la satisfaction des exigences en matière de visibilité ; ou
- c) l'exigence d'un moins grand nombre d'installations au sol, celles-ci étant compensées par les capacités disponibles à bord.

2. — L'annexe (NMO 10.2.1.22) de la décision n° 065/ANAC/DG/DSA, fixant les normes de mise en œuvre relatives aux instruments et équipements d'aéronefs contient des orientations sur les crédits opérationnels pour les aéronefs équipés de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS.

3. — Le système d'atterrissage automatique — hélicoptère est une approche automatique utilisant des systèmes de bord qui assurent un contrôle automatique de la trajectoire de vol, jusqu'à un point aligné avec la surface d'atterrissage, à partir duquel le pilote peut effectuer la transition à un atterrissage en sécurité au moyen de la vision naturelle, sans utiliser de contrôle automatique.

- (v) Pour l'établissement des minimums opérationnels de chaque hélistation ou emplacement d'atterrissage qui doivent s'appliquer à une opération donnée, les éléments ci-après doivent être intégralement pris en compte :
- (1) type, performances et caractéristiques de manœuvrabilité de l'hélicoptère ;
 - (2) composition de l'équipage de conduite, compétence et expérience de ses membres ;
 - (3) caractéristiques physiques de l'hélistation et direction de l'approche ;
 - (4) mesure dans laquelle les aides au sol, visuelles et non visuelles, existantes répondent aux besoins, ainsi que leurs performances ;
 - (5) équipement disponible à bord de l'hélicoptère pour la navigation, l'acquisition de références visuelles et/ou le contrôle de la trajectoire de vol au cours de l'approche, de l'atterrissage et de l'approche interrompue ;
 - (6) obstacles situés dans les aires d'approche et d'approche interrompue et altitude/hauteur de franchissement d'obstacles à utiliser pour la procédure d'approche aux instruments ;
 - (7) moyens utilisés pour déterminer et communiquer les conditions météorologiques ;
 - (8) obstacles situés dans les aires de montée au décollage et marges de franchissement nécessaires.
- (w) Les opérations d'approche aux instruments doivent être classées en fonction des minimums opérationnels les plus bas prévus, au-dessous desquels une opération d'approche ne doit se poursuivre qu'avec la référence visuelle nécessaire, comme suit :
- (1) Type A : hauteur minimale de descente ou hauteur de décision égale ou supérieure à 75 m (250 ft) ;
 - (2) Type B : hauteur de décision inférieure à 75 m (250 ft). Les opérations d'approche aux instruments de type B se classent comme suit :
 - (i) Catégorie I (CAT I) : hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft) avec visibilité au moins égale à 800 m ou portée visuelle de piste au moins égale à 550 m ;
 - (ii) Catégorie II (CAT II) : hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et portée visuelle de piste au moins égale à 300 m ;
- (iii) Catégorie IIIA (CAT IIIA) : hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision, et portée visuelle de piste au moins égale à 175 m ;
- (iv) Catégorie IIIB (CAT IIIB) : hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft) ou sans hauteur de décision, et portée visuelle de piste inférieure à 175 m mais au moins égale à 50 m ;
- (v) Catégorie IIIC (CAT IIIC) : sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.
- 1. — Lorsque la hauteur de décision (DH) et la portée visuelle de piste (RVR) ne correspondent pas à la même catégorie, l'opération d'approche aux instruments sera exécutée dans les conditions de la catégorie la plus exigeante (exemples : si la hauteur de décision relève de la catégorie IIIA et la portée visuelle de piste, de la catégorie IIIB, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie IIIB ; si la hauteur de décision relève de la catégorie II et la portée visuelle de piste, de la catégorie I, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie II).*
- 2. — On entend par « référence visuelle nécessaire » la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans le cas d'une opération d'approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de la piste.*
- (x) Les opérations d'approche aux instruments des catégories II et III ne doivent être autorisées que si la RVR est communiquée.
- (y) Pour les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments, des minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage inférieurs à 800 m, en ce qui concerne la visibilité, ne doivent être autorisés que si l'on dispose de la RVR ou d'une mesure ou observation précise de la visibilité.
Le RAC 16, donne des éléments indicatifs sur la précision souhaitable du point de vue opérationnel et la précision actuellement réalisable des mesures et observations.
- (z) Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 2D utilisant des procédures d'approche aux instruments doivent être déterminés en fonction de l'altitude minimale de descente (MDA) ou de la hauteur minimale de descente (MDH), de la visibilité minimale et, au besoin, de la base des nuages.
- (aa) Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 3D utilisant des procédures d'approche aux instruments

doivent être déterminés en fonction de l'altitude de décision (DA) ou de la hauteur de décision (DH) et de la visibilité minimale ou de la RVR.

2.2.2.9 RELEVÉS DU CARBURANT ET DU LUBRIFIANT

- (bb) L'exploitant doit tenir des relevés du carburant et du lubrifiant pour permettre à l'ANAC de s'assurer que pour chaque vol les dispositions de la sous-section 2.2.3.4 ont été respectées.
- (cc) L'exploitant doit conserver les relevés du carburant et du lubrifiant pendant trois (3) mois.

2.2.2.10 ÉQUIPAGE

- (dd) *Pilote commandant de bord.* — Pour chaque vol, l'exploitant doit désigner un pilote qui fera fonction de pilote commandant de bord.
- (ee) *Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos.* — L'exploitant doit élaborer des règles limitant le temps de vol et les périodes de service de vol et prévoyant des périodes de repos suffisantes pour tous les membres d'équipage. Ces règles doivent être conformes aux règlements élaborés par l'ANAC, ou approuvées par l'ANAC, et elles doivent figurer dans le manuel d'exploitation.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre relatives aux éléments indicatifs sur la détermination des limites sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

- (ff) L'exploitant doit tenir à jour des relevés du temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de repos de tous les membres d'équipage.

2.2.2.11 PASSAGERS

- (gg) L'exploitant doit veiller à ce que les passagers soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi :
- (1) des ceintures ou des harnais de sécurité ;
 - (2) des issues de secours ;
 - (3) des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire ;
 - (4) de l'alimentation en oxygène, si elle est prescrite pour les passagers ;
 - (5) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.
- (hh) L'exploitant doit veiller à ce que les passagers soient informés de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir.

- (ii) En cas d'urgence au cours du vol, les passagers doivent recevoir les instructions appropriées aux circonstances.

- (jj) L'exploitant doit veiller à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage, et chaque fois que du fait de la turbulence ou d'un cas d'urgence en vol cette précaution est jugée nécessaire, tous les passagers d'un hélicoptère soient maintenus sur leur siège par des ceintures ou des harnais de sécurité.

2.2.2.12 SURVOL DE L'EAU

- (kk) Tout hélicoptère survolant une étendue d'eau en environnement hostile dans les conditions indiquées aux sections 10.2.2.1 et 10.3.1.3 à l'annexe (Partie 3) à l'arrêté n° 4364/MTACMM/CAB, relatif aux instruments et équipements d'aéronefs doit être certifié pour l'amerrissage forcé. L'état de la mer doit faire partie intégrante des informations relatives à l'amerrissage forcé.

2.2.3 PRÉPARATION DES VOLS

- (a) Aucun vol ni aucune série de vols ne doivent être entrepris avant qu'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :
- (1) que l'hélicoptère est en état de navigabilité ;
 - (2) que l'hélicoptère est doté des instruments et de l'équipement prescrits dans le sous-chapitre 10.2.1 de l'annexe (Partie 3) à l'arrêté n° 4364/MTACMM/CAB, relatif aux instruments et équipements d'aéronefs pour le type de vol considéré et que ceux-ci sont suffisants pour le vol ;
 - (3) qu'il a été délivré une fiche d'entretien se rapportant à l'hélicoptère conformément aux dispositions de la section 2.4.7 ci-dessous ;
 - (4) que la masse et le centrage de l'hélicoptère permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;
 - (5) que toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre ;
 - (6) qu'il a été effectué une vérification indiquant que les limites d'emploi figurant au sous-chapitre 2.3 peuvent être respectées au cours du vol considéré ;
 - (7) que les normes de la sous-section 2.2.3.1 ci-dessous, relatives à la planification opérationnelle des vols ont été appliquées.

Une série de vols est une suite de vol qui :

- (1) *commence et se termine à l'intérieur d'une période de 24 heures ; et qui*
- (2) *est assurée par le même pilote commandant de bord.*
- (b) Après usage, les fiches de préparation de vol doivent être conservées pendant trois mois par l'exploitant.

2.2.3.1 PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE DES VOLS

- (c) Pour chaque vol ou série de vols prévus, un plan de vol exploitation doit être établi et approuvé par le pilote commandant de bord, et déposé auprès de l'autorité compétente. L'exploitant doit déterminer le moyen le plus efficace de déposer le plan de vol exploitation.
- (d) Le manuel d'exploitation doit décrire le contenu et l'utilisation du plan de vol exploitation.

2.2.3.2 HÉLISTATIONS DE DÉGAGEMENT

2.2.3.2.1 HÉLISTATION DE DÉGAGEMENT AU DÉCOLLAGE

- (e) Une hélistation de dégagement au décollage doit être choisie et spécifiée dans le plan de vol exploitation si les conditions météorologiques à l'hélistation de départ sont égales ou inférieures aux minimums opérationnels d'hélistation applicables.
- (f) Pour qu'une hélistation soit choisie comme dégagement au décollage, les renseignements disponibles doivent indiquer que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'hélistation applicables à l'opération considérée.

2.2.3.2.2 HÉLISTATION DE DÉGAGEMENT À DESTINATION

- (g) Pour un vol effectué en régime IFR, au moins un dégagement à destination doit être spécifié dans le plan de vol exploitation et le plan de vol ATC, sauf :
- (1) si la durée du vol et les conditions météorologiques dominantes sont telles qu'on puisse admettre avec une certitude raisonnable qu'à l'heure d'arrivée prévue à l'hélistation d'atterrissage prévue, ainsi que pendant un délai raisonnable avant et après ce moment, l'approche et l'atterrissage peuvent être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue prescrites par l'ANAC ;
- (2) si l'hélistation d'atterrissage prévue est isolée et si l'on ne dispose pas de dégagement approprié. On doit déterminer un point de non-retour (PNR).

- (h) Pour qu'une hélistation soit choisie comme dégagement à destination, les renseignements disponibles doivent indiquer que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'hélistation applicables à l'opération considérée.

- (i) S'il est prévu que les conditions à destination sont inférieures aux minimums opérationnels d'hélistation, deux hélistations de dégagement à destination doivent être choisies. À la première, les conditions doivent être égales ou supérieures aux minimums opérationnels applicables à une hélistation de destination, et à la seconde, elles doivent être égales ou supérieures aux minimums opérationnels applicables à une hélistation de dégagement.

2.2.3.2.3 DÉGAGEMENTS EN MER

- (j) Des dégagements en mer appropriés peuvent être spécifiés sous réserve des conditions suivantes :
- (1) ces dégagements en mer doivent être utilisés seulement après un PNR. Avant un PNR, on utilisera des dégagements à terre;
- (2) lorsqu'il doit s'agir de déterminer si le dégagement envisagé convient, on prendra en considération la fiabilité mécanique des systèmes de commande et composants critiques ;
- (3) la possibilité d'assurer la performance avec un moteur hors de fonctionnement doit être obtenue avant l'arrivée au dégagement ;
- (4) dans la mesure du possible, la disponibilité de la plate-forme doit être garantie ;
- (5) les renseignements météorologiques doivent être fiables et précis.

Il est possible que la technique d'atterrissage que le manuel de vol spécifie d'appliquer après une panne du système de commandes exclue la désignation de certaines héliplates-formes comme hélistations de dégagement.

- (k) Lorsqu'il est possible de transporter suffisamment de carburant pour atteindre un dégagement à terre, les dégagements en mer ne doivent pas être utilisés. Les dégagements en mer situés en environnement hostile ne doivent pas être utilisés.

2.2.3.3 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

- (l) Un vol qui doit s'effectuer en régime VFR ne doit être entrepris que si des observations météorologiques récentes (ou une combinaison d'observations récentes et de prévisions) indiquent que les conditions météorologiques sur la route ou partie de la route ou dans la zone d'opérations

prévue où le vol doit être effectué en régime VFR seront, le moment venu, de nature à rendre possible le respect de ces règles.

L'emploi d'un système de vision nocturne (NVIS) ou de tout autre système de vision améliorée dans le cadre d'un vol effectué en régime VFR n'amoin-drit pas l'obligation de respecter les dispositions de la sous-section 8.2.2.3.3, paragraphe (l).

- (m) Un vol qui doit s'effectuer en régime IFR ne doit être entrepris que si les renseignements disponibles indiquent que les conditions à l'hélistation d'atterrissage prévue ou, si une hélistation de décollage à destination est requise, à une hélistation de décollage au moins, doivent être, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de cette hélistation.
- (n) Un vol qui doit traverser une zone où l'on signale ou prévoit du givrage ne doit être entrepris que si l'hélicoptère est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.
- (o) Un vol qu'il est prévu d'effectuer en conditions de givrage au sol observées ou présumées ou qui risque d'être exposé à de telles conditions ne doit être entrepris que si l'hélicoptère a fait l'objet d'une inspection givrage et, au besoin, d'un traitement de dégivrage/antigivrage approprié. Les accumulations de glace et autres contaminants d'origine naturelle doivent être enlevés afin de maintenir l'hélicoptère en état de navigabilité avant le décollage.

2.2.3.4 CARBURANT ET LUBRIFIANT REQUIS

- (p) *Tous hélicoptères.* — Un vol ne doit être entrepris que si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus pour le vol, l'hélicoptère emporte une quantité de carburant et de lubrifiant suffisante pour effectuer ce vol avec sécurité. En outre, il doit emporter une réserve supplémentaire lui permettant de faire face à des besoins imprévus.
- (q) *Vols effectués en régime VFR.* — Le carburant et le lubrifiant emportés conformément aux dispositions de la sous-section 2.2.3.4, paragraphe (p), dans le cas des vols VFR, doivent permettre au moins à l'hélicoptère :
 - (1) le lieu d'atterrissage prévu dans le plan de vol ;
 - (2) d'avoir une réserve finale de carburant pour voler par la suite pendant 20 minutes à la vitesse de croisière économique;
 - (3) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulterait de toute éventualité prévue par l'exploitant avec l'approbation de l'ANAC.

(r) *Vols effectués en régime IFR.* — Le carburant et le lubrifiant emportés conformément aux dispositions de la sous-section 2.2.3.4, paragraphe (p), dans le cas des vols IFR, doivent permettre au moins à l'hélicoptère :

- (1) S'il n'y a pas lieu de prévoir un décollage, selon les dispositions de la sous-section 2.2.3.2.2, paragraphe (g), d'atteindre l'hélistation ou l'emplacement d'atterrissage prévu dans le plan de vol et d'y exécuter une approche, puis :
 - (i) d'avoir une réserve finale de carburant pour voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente, à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'hélistation de destination ou de l'emplacement d'atterrissage, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et d'atterrir ;
 - (ii) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulterait de toute éventualité prévue par l'exploitant avec l'approbation de l'ANAC.
- (2) S'il y a lieu de prévoir un décollage, d'atteindre l'hélistation ou l'emplacement d'atterrissage prévu dans le plan de vol, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, et ensuite :
 - (i) d'atteindre le décollage spécifié dans le plan de vol et d'y exécuter une approche;
 - (ii) puis d'avoir une réserve finale de carburant pour voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus du décollage, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et l'atterrissage ; et
 - (iii) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant, pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulterait de toute éventualité prévue par l'exploitant avec l'approbation de l'ANAC.
- (3) Si l'on ne dispose pas d'un décollage approprié, selon les dispositions de la sous-section 2.2.3.2.2 (par exemple, si la destination est isolée), l'hélicoptère doit emporter une quantité suffisante de carburant pour lui permettre d'atteindre la destination prévue dans le plan de vol puis de voler pendant une période qui, compte tenu des conditions géographiques et environnementales, doit lui permettre d'atterrir en sécurité.

(s) Le calcul des réserves de carburant et de lubrifiant exigées à la sous-section 2.2.3.4, paragraphe (p) doit tenir compte au moins de ce qui suit :

- (1) conditions météorologiques prévues ;
- (2) acheminement prévu par le contrôle de la circulation aérienne et retards prévus en raison de la circulation ;
- (3) dans le cas d'un vol IFR, une approche aux instruments à l'hélistation de destination, avec une remise des gaz ;
- (4) procédures prescrites dans le manuel d'exploitation pour les pannes de pressurisation, le cas échéant, ou pour la panne d'un moteur en croisière ;
- (5) toute autre éventualité risquant de retarder l'atterrissage de l'hélicoptère ou d'augmenter la consommation de carburant ou de lubrifiant.

Aucune disposition de la sous-section 2.2.3.4 n'empêche de modifier le plan de vol d'un hélicoptère en cours de vol pour le dérouter vers une autre hélistation, pourvu qu'au moment où ce changement de plan est décidé, il soit possible de satisfaire aux spécifications de la sous-section 2.2.3.4.

(t) L'utilisation de carburant, après le commencement du vol, à d'autres fins que celles initialement prévues lors de la planification avant le vol doit exiger une nouvelle analyse et, s'il y a lieu, un ajustement de l'opération planifiée.

2.2.3.5 AVITAILLEMENT EN CARBURANT AVEC PASSAGERS À BORD OU ROTORS EN MOUVEMENT

(t) Les hélicoptères ne doivent pas être avitaillés en carburant alors que des passagers embarquent, demeurent à bord, débarquent ou que le rotor tourne, à moins que l'exploitant n'ait reçu l'autorisation expresse de l'ANAC précisant les conditions dans lesquelles cet avitaillement peut être effectué.

1. — *Le RAC 07, Partie 1, contient des dispositions concernant l'avitaillement des aéronefs en carburant.*

2. — *Des précautions supplémentaires sont nécessaires lorsqu'il s'agit d'opérations d'avitaillement en carburant autre que le kérosène d'aviation, lorsque ces opérations ont pour résultat un mélange de kérosène d'aviation avec d'autres types de carburéacteurs, ou lorsqu'elles sont effectuées au moyen d'un simple tuyau.*

2.2.3.6 RÉSERVE D'OXYGÈNE

En atmosphère type, les altitudes correspondant approximativement aux pressions absolues indiquées dans le texte sont les suivantes :

Pression absolue	Mètres	Pieds
700 hPa	3 000	10 000
620 hPa	4 000	13 000
376 hPa	7 600	25 000

(u) Un vol qui doit être effectué à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa ne doit être entrepris que si la réserve d'oxygène est suffisante pour alimenter :

- (1) tous les membres de l'équipage et 10 % des passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression à l'intérieur des compartiments qu'ils occupent doit être comprise entre 700 hPa et 620 hPa, diminuée de 30 minutes ;
- (2) l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent doit être inférieure à 620 hPa.

(v) Dans le cas des hélicoptères pressurisés, un vol ne doit être entrepris que si l'hélicoptère est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage et les passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute la période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent doit être inférieure à 700 hPa. En outre, lorsqu'un hélicoptère est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa et qu'il ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, la réserve d'oxygène doit être suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins 10 minutes.

2.2.4 PROCÉDURES EN VOL

2.2.4.1 MINIMUMS OPÉRATIONNELS D'HÉLISTATION

(a) Un vol ne doit être poursuivi en direction de l'hélistation d'atterrissage prévue que si les renseignements les plus récents indiquent que, à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage peut être effectué à cette hélistation, ou à l'une au moins des hélistations de dégagement, en respectant les minimums opérationnels fixés

conformément aux dispositions de la sous-section 2.2.2.7, paragraphe (p).

- (b) Une approche aux instruments ne doit pas être poursuivie à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'hélistation ou dans le segment d'approche finale, à moins que la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle ne doivent être égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'hélistation.
- (c) Si la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle tombe au-dessous du minimum spécifié une fois que l'hélicoptère est entré dans le segment d'approche finale, ou qu'il est descendu à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'hélistation, l'approche peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H. En tout cas, un hélicoptère ne doit pas poursuivre son approche vers une hélistation au-delà du point auquel les conditions d'utilisation seraient inférieures aux minimums opérationnels spécifiés pour cette hélistation.

2.2.4.2 OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Les procédures concernant l'exécution des observations météorologiques à bord des aéronefs en vol, ainsi que l'enregistrement et la transmission de ces observations, figurent dans le RAC 16.

2.2.4.3 CONDITIONS DE VOL DANGEREUSES

- (d) Les conditions de vol dangereuses observées, autres que celles qui sont associées aux conditions météorologiques, doivent être signalées dès que possible à la station aéronautique appropriée, avec tous les détails susceptibles d'être utiles pour la sécurité des autres aéronefs.

2.2.4.4 MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE À LEUR POSTE

- (e) *Décollage et atterrissage.* — Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage doit être à son poste.
- (f) *Croisière.* — Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage doit rester à son poste, sauf s'il doit s'absenter pour accomplir des fonctions liées à la conduite de l'hélicoptère ou pour des motifs d'ordre physiologique.
- (g) *Ceintures de sécurité.* — Chaque membre de l'équipage de conduite doit veiller à ce que sa ceinture de sécurité soit bouclée lorsqu'il se trouve à son poste.
- (h) *Harnais de sécurité.* — Tout membre de l'équipage de conduite qui occupe un siège de pilote doit veiller à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage ; chacun des autres membres de l'équipage de conduite doit veiller à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les

phases de décollage et d'atterrissage à moins que les bretelles ne le gênent dans l'exercice de ses fonctions, auquel cas il pourra dégager ses bretelles, mais sa ceinture de sécurité devra rester bouclée.

Le harnais de sécurité comprend des bretelles et une ceinture qui peut être utilisée séparément.

2.2.4.5 EMPLOI DE L'OXYGÈNE

- (i) Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite doivent utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés à la sous-section 2.2.3.6, paragraphe (u) ou à la sous-section 2.2.3.6, paragraphe (v), pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

2.2.4.6 PROTECTION DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE ET DES PASSAGERS À BORD DES AÉRONEFS PRESSURISÉS EN CAS DE CHUTE DE PRESSION

- (j) Il doit être prévu pour les membres de l'équipage de cabine des dispositions telles qu'au cas d'une descente d'urgence nécessitée par une chute de pression, ils aient de bonnes chances de ne pas perdre connaissance, et de prévoir en outre des moyens de protection leur permettant d'être aptes à donner les premiers secours aux passagers quand la situation est stabilisée après la descente d'urgence. Il doit être prévu des dispositifs ou des procédures d'exploitation telles que les passagers aient de bonnes chances de survivre à l'hypoxémie consécutive à une chute de pression.

Il n'est pas envisagé que l'équipage de cabine puisse être dans tous les cas en mesure de prêter assistance aux passagers pendant les descentes d'urgence nécessitées par une chute de pression.

2.2.4.7 PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS

- (k) L'exploitant doit se conformer aux procédures d'approche aux instruments approuvées et publiées par l'ANAC pour chaque aire d'approche finale et de décollage et chaque hélistation utilisées pour des approches aux instruments.
- (l) Tous les hélicoptères exploités en régime IFR doivent se conformer aux procédures d'approche aux instruments approuvées par l'ANAC, ou par l'État dont elle relève dans le cas où l'hélistation est située hors du territoire de la République du Congo.

2.2.4.8 PROCÉDURES D'EXPLOITATION DES HÉLIPTÈRES À MOINDRE BRUIT

- (m) Les exploitants doivent veiller à ce que les procédures de décollage et d'atterrissage tiennent compte de la nécessité de réduire le plus possible l'incidence du bruit des hélicoptères.

1.1.1.9 GESTION DU CARBURANT EN VOL

- (n) L'exploitant doit mettre en place des politiques et des procédures approuvées par l'ANAC qui garantissent l'exécution des vérifications du carburant en vol et de la gestion du carburant.
- (o) Le pilote commandant de bord doit surveiller la quantité de carburant utilisable restant à bord pour s'assurer qu'elle n'est pas inférieure à la somme de la quantité de carburant requise pour se rendre jusqu'à un lieu où il pourra atterrir en sécurité et de la réserve finale prévue restant dans les réservoirs.
- (p) Le pilote commandant de bord doit informer l'ATC d'une situation de carburant minimal en utilisant l'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) si, une fois dans l'obligation d'atterrir à un lieu précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers ce lieu, ou retard causé par la circulation, risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente dans les réservoirs risque d'être inférieure à la réserve finale prévue.

1. — L'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) informe l'ATC que le nombre de lieux où l'hélicoptère pouvait se poser a été réduit à un lieu en particulier, qu'aucun lieu d'atterrissage de précaution n'est disponible et que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers ce lieu, ou retard causé par la circulation, risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente à bord soit inférieure à la réserve finale prévue. Il ne s'agit pas d'une situation d'urgence mais d'une indication qu'une situation d'urgence est possible s'il se produit un autre délai imprévu.

2. — Par « lieu d'atterrissage de précaution », on entend un lieu d'atterrissage, autre que le lieu d'atterrissage prévu, où il est prévu qu'un atterrissage en sécurité pourra être effectué avant la consommation de la réserve finale prévue de carburant.

- (q) Le pilote commandant de bord doit signaler une situation d'urgence carburant en diffusant le message « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) si les calculs indiquent que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs au lieu d'atterrissage le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué doit être inférieure à la réserve finale prévue en application de la sous-section 2.2.3.4.

1. — La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément à la sous-section 2.2.3.4 ; il s'agit de la quantité minimale de carburant qui doit se trouver dans les réservoirs à l'atterrissage, quel que soit le lieu de l'atterrissage. L'expression « MINIMUM FUEL »

(CARBURANT MINIMAL) informe l'ATC que le nombre de lieux où l'hélicoptère pouvait se poser a été réduit à un lieu en particulier et qu'une partie de la réserve finale de carburant sera peut-être consommée avant l'atterrissage.

2. — Le pilote estime avec une certitude raisonnable que la quantité de carburant restant dans les réservoirs à l'atterrissage au lieu le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale compte tenu des plus récents renseignements dont il dispose, de la région à survoler (c.-à-d. en rapport avec la disponibilité de lieux d'atterrissage de précaution), des conditions météorologiques et d'autres situations que l'on peut raisonnablement prévoir.

3. — Les mots « MAYDAY FUEL » (MAYDAY CARBURANT) indiquent la nature de la situation de détresse, comme le prescrit au RAC 10, Partie 2, sous-section 15.5.3.2.1, paragraphe (a), alinéa (2), sous-alinéa (iii).

2.2.5 FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

- (a) Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite et de la sécurité de l'hélicoptère ainsi que de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à son bord, depuis le moment où les moteurs sont mis en marche jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les moteurs et les pales de rotor sont arrêtés.
- (b) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les listes de vérification, instituées conformément aux dispositions de la sous-section 2.2.2.5, soient rigoureusement respectées.
- (c) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'hélicoptère se trouve impliqué et entraînant des blessures ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'hélicoptère ou à d'autres biens. Le RAC 13 donne une définition de l'expression « blessure grave ».
- (d) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler à l'exploitant à la fin d'un vol tous les défauts constatés ou présumés de l'hélicoptère.
- (e) Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration générale contenant les renseignements énumérés à la section 8.2.7.4, paragraphe (a).

2.2.6 FONCTIONS DE L'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

- (a) Un agent technique d'exploitation exerçant ses fonctions dans le cadre de la méthode de contrôle et de supervision des vols citée à la section 2.2.2, paragraphe (c), doit :
- (1) aider le pilote commandant de bord dans la préparation du vol et doit lui fournir les renseignements nécessaires à cette fin ;
 - (2) aider le pilote commandant de bord dans la préparation du plan de vol exploitation et du plan de vol ATS, doit signer ces plans s'il y a lieu et remettre le plan de vol ATS à l'organisme ATS compétent ;
 - (3) au cours du vol, fournir au pilote commandant de bord, par les moyens appropriés, les renseignements qui pourraient être nécessaires à la sécurité du vol.
- (b) En cas d'urgence, l'agent technique d'exploitation doit :
- (1) déclencher les procédures indiquées dans le manuel d'exploitation en s'abstenant de prendre des mesures contraires aux procédures ATC ; et
 - (2) communiquer au pilote commandant de bord les renseignements qui pourraient être nécessaires à la sécurité du vol, notamment tout renseignement concernant les modifications qui doivent être apportées au plan de vol pendant le vol.

Il est également important que le pilote commandant de bord communique ce type de renseignements à l'agent technique d'exploitation pendant le vol, en particulier lorsqu'il y a une situation d'urgence.

2.2.7 BAGAGES À MAIN

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que tous les bagages à main introduits dans la cabine de passagers d'un hélicoptère soient rangés de façon appropriée et sûre.

2.3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES

2.3.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Les hélicoptères doivent être utilisés conformément à un règlement de performances établi par l'ANAC ; ce règlement doit être conforme aux normes applicables du présent chapitre.

1. — Le règlement de performances tient compte des diverses phases de vol ainsi que de l'environnement d'exploitation, pour la conduite des opérations.

2. — En ce qui concerne le respect des règlements de performances, la section 2.3.1, paragraphe (a) dispose que les exploitants doivent se conformer aux lois, règlements et procédures de l'ANAC.

- (b) Lorsque les conditions ne permettent pas de garantir la poursuite du vol en sécurité en cas de défaillance du moteur le plus défavorable, l'exploitation des hélicoptères doit être assurée d'une manière qui tient compte de façon appropriée de la réalisation d'un atterrissage forcé en sécurité.
Les conditions et les modalités de mise en œuvre relatives aux indications sur l'expression « tenir compte de façon appropriée » sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.
- (c) Si l'ANAC permet des vols en IMC en classe de performances 3, ces vols doivent être effectués conformément aux dispositions de la section 2.3.4.
- (d) Lorsque l'hélistation de destination ou de départ se trouve dans un environnement hostile situé en zone habitée, l'autorité compétente de l'État dans lequel se trouve l'hélistation doit spécifier les exigences à satisfaire pour que l'exploitation des hélicoptères soit assurée d'une manière qui tient compte de façon appropriée du risque lié à une défaillance de moteur.

2.3.2 HÉLICOPTÈRES DONT LE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ A ÉTÉ DÉLIVRÉ CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DU CHAPITRE 4.2 DE L'ANNEXE À L'ARRÊTÉ N° 4356/MTACMM/CAB, RELATIF À LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS CIVILS

- (a) Les normes de la section 2.3.2, paragraphe (b) à la sous-section 2.3.2.1 s'appliquent aux hélicoptères auxquels les dispositions du Chapitre 4.2 de l'annexe à l'arrêté n° 4356/ MTACMM/ CAB, relatif à la navigabilité des aéronefs civils sont applicables.
Les normes ci-après ne comportent pas de spécifications quantitatives comparables à celles qui figurent dans les règlements nationaux de navigabilité. Conformément aux dispositions de la section 2.3.1, paragraphe (a), elles doivent être complétées par des spécifications nationales établies par la République du Congo.
- (b) Le niveau de performances défini dans les parties appropriées du règlement de performances en question à la section 2.3.1, paragraphe (a) pour les hélicoptères indiqués à la section 2.3.2, paragraphe (a) doit être compatible avec le niveau général correspondant aux normes du présent chapitre.
Les conditions et les modalités de mise en œuvre des éléments indicatifs qui précisent au moyen d'un exemple le niveau de performances visé par le présent chapitre» sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

- (c) L'hélicoptère doit être utilisé conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité et dans le cadre des limites d'emploi approuvées figurant dans son manuel de vol.
- (d) L'ANAC prendra toutes les précautions logiquement possibles pour veiller au maintien du niveau général de sécurité envisagé par les présentes dispositions, dans toutes les conditions d'utilisation prévues, notamment celles qui ne sont pas expressément visées par les dispositions du présent chapitre.
- (e) Un vol ne doit être entrepris que si les performances consignées dans le manuel de vol indiquent qu'il est possible de se conformer aux normes de la section 2.3.2, paragraphe (f) et de la sous-section 2.3.2.1.
- (f) Il doit être tenu compte, pour l'application des normes du présent chapitre, de tous les facteurs qui influent sensiblement sur les performances de l'hélicoptère (tels que masse, procédures d'utilisation, altitude-pression correspondant à l'altitude de l'emplacement d'exploitation, température, vent et état de la surface). Ces facteurs doivent être traités soit directement, sous forme de paramètres d'exploitation, soit indirectement, au moyen de tolérances ou de marges, qui peuvent figurer avec les performances consignées dans le manuel de vol ou dans le règlement de performances conformément auquel l'hélicoptère est utilisé.
- (g) Limites de masse :
- (1) La masse de l'hélicoptère au début du décollage ne doit pas dépasser la masse pour laquelle l'hélicoptère satisfait au règlement de performances en question à la section 2.3.1, paragraphe (a), compte tenu des réductions de masse prévues en fonction de la progression du vol et du délestage de carburant selon qu'il convient.
 - (2) En aucun cas la masse de l'hélicoptère au début du décollage ne doit dépasser la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol de l'hélicoptère, compte tenu des facteurs spécifiés à la section 2.3.2, paragraphe (f).
 - (3) En aucun cas la masse prévue pour l'heure d'atterrissage à destination ou à tout dégageement ne doit dépasser la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol de l'hélicoptère, compte tenu des facteurs spécifiés à la section 2.3.2, paragraphe (f).
 - (4) En aucun cas la masse de l'hélicoptère au début du décollage ou à l'heure prévue d'atterrissage à destination ou à tout dégageement ne doit dépasser la masse maximale à laquelle il a été démontré que les

normes applicables de certification acoustique du RAC 20, Partie 1, doivent être respectées, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un emplacement d'exploitation où il n'existe aucun problème de bruit, par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'emplacement d'exploitation est situé.

2.3.2.1 PHASE DE DÉCOLLAGE ET DE MONTÉE INITIALE

- (h) *Exploitation en classe de performances 1.* — En cas de panne du moteur le plus défavorable constatée au point de décision au décollage ou avant, il sera possible d'interrompre le décollage et d'immobiliser l'hélicoptère dans l'aire de décollage interrompu utilisable ou, si la panne est constatée au point de décision au décollage ou après, il sera possible de poursuivre le décollage en franchissant avec une marge suffisante tous les obstacles situés le long de la trajectoire de vol, jusqu'à ce que l'on soit en mesure de se conformer aux dispositions de la sous-section 2.3.2.2, paragraphe (k).
- (i) *Exploitation en classe de performances 2.* — En cas de panne du moteur le plus défavorable à un moment quelconque après le DPATO, il sera possible de poursuivre le décollage en franchissant avec une marge suffisante tous les obstacles situés le long de la trajectoire de vol, jusqu'à ce que l'on soit en mesure de se conformer aux dispositions de la sous-section 2.3.2.2, paragraphe (k). Avant le DPATO, une panne du moteur le plus défavorable peut imposer un atterrissage forcé ; la condition énoncée à la section 2.3.1, paragraphe (b) ci-dessus doit s'appliquer alors.
- (j) *Exploitation en classe de performances 3.* — À quelque point que ce soit de la trajectoire de décollage, une panne de moteur imposera un atterrissage forcé ; la condition énoncée à la section 2.3.1, paragraphe (b) ci-dessus doit s'appliquer alors.

2.3.2.2 PHASE DE CROISIÈRE

- (k) *Exploitation en classes de performances 1 et 2.* — En cas de panne du moteur le plus défavorable à quelque moment que ce soit de la phase de croisière, il doit être possible de poursuivre le vol jusqu'à un point où les conditions de la sous-section 2.3.2.3, paragraphe (m), qui s'appliquent à l'exploitation en classe de performances 1, ou de la sous-section 2.3.2.3, paragraphe (n), qui s'appliquent à l'exploitation en classe de performances 2, peuvent être respectées, sans jamais voler au-dessous de l'altitude minimale de vol appropriée.

Si la phase de croisière se déroule au-dessus d'un environnement hostile et si le temps de déroutement jusqu'à un dégageement dépasse 2 heures, l'ANAC évaluera les risques liés à une panne du second moteur.

- (l) Exploitation en classe de performances 3. — Tous moteurs en fonctionnement, il doit être possible de poursuivre le vol sur la route ou jusqu'aux dégagements prévus dans le plan de vol sans jamais voler au-dessous de l'altitude minimale de vol appropriée. À quelque point que ce soit de la trajectoire de vol, une panne de moteur imposera un atterrissage forcé ; la condition énoncée à la section 2.3.1, paragraphe (b) doit s'appliquer alors.

2.3.2.3 PHASE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

- (m) *Exploitation en classe de performances 1.* — En cas de panne du moteur le plus défavorable constatée à quelque moment que ce soit de la phase d'approche et d'atterrissage mais avant le point de décision à l'atterrissage, il sera possible, à destination et à tout dégagement, après avoir franchi tous les obstacles situés sur la trajectoire d'approche, d'atterrir et d'immobiliser l'hélicoptère à l'intérieur de la distance d'atterrissage utilisable ou d'effectuer un atterrissage interrompu et de franchir tous les obstacles situés sur la trajectoire de vol avec une marge suffisante équivalente à celle qui est spécifiée à la sous-section 2.3.2.2, paragraphe (k). Si la panne se produit après le point de décision à l'atterrissage, il sera possible d'atterrir et d'immobiliser l'hélicoptère à l'intérieur de la distance d'atterrissage utilisable.
- (n) *Exploitation en classe de performances 2.* — En cas de panne du moteur le plus défavorable avant le DPBL, il sera possible, à destination et à tout dégagement, après avoir franchi tous les obstacles situés sur la trajectoire d'approche, soit d'atterrir et d'immobiliser l'hélicoptère à l'intérieur de la distance d'atterrissage utilisable, soit d'effectuer un atterrissage interrompu et de franchir tous les obstacles situés sur la trajectoire de vol avec une marge suffisante équivalente à celle qui est spécifiée à la sous-section 2.3.2.1, paragraphe (i). Après le DPBL, une panne de moteur peut imposer un atterrissage forcé ; la condition énoncée à la section 2.3.1, paragraphe (b) doit s'appliquer alors.
- (h) *Exploitation en classe de performances 3.* — À quelque point que ce soit de la trajectoire de vol, une panne de moteur imposera un atterrissage forcé ; la condition énoncée à la section 2.3.1, paragraphe (b) doit s'appliquer alors.

2.3.3 DONNÉES SUR LES OBSTACLES

- (a) L'exploitant doit utiliser les données disponibles sur les obstacles pour élaborer des procédures qui permettent de respecter les phases de décollage, de montée initiale, d'approche et d'atterrissage décrites dans le règlement de performances établi par l'ANAC.

2.3.4 SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES À L'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRES EN CLASSE DE PERFORMANCES 3 EN IMC, SAUF LES VOLS VFR SPÉCIAUX

- (a) Des vols en classe de performances 3 en IMC ne doivent être effectués qu'au-dessus de surfaces acceptables pour l'autorité compétente de l'État dans lequel les vols ont lieu.
- (b) Lorsque l'ANAC approuve des vols d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC, elle s'assure que les hélicoptères ont été certifiés pour l'exploitation en régime IFR et que le niveau de sécurité d'ensemble prévu par les dispositions des annexes à l'arrêté n° 4359/MTACMM/CAB, relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils et l'arrêté n° 4356/MTACMM/CAB, relatif à la navigabilité des aéronefs civils est garanti par:
- (1) la fiabilité du moteur ;
 - (2) les procédures de maintenance, les méthodes d'exploitation et les programmes de formation des équipages de l'exploitant;
 - (3) l'équipement et les autres éléments exigés.
- Les conditions et les modalités de mise en œuvre des indications sur les spécifications supplémentaires relatives à l'exploitation d'hélicoptères en classe de performances 3 dans des conditions IMC sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.*
- (c) Les exploitants qui utilisent des hélicoptères en classe de performances 3 en IMC doivent mettre en place un programme de suivi des tendances des moteurs et doivent employer les instruments, systèmes et procédures d'utilisation/de maintenance de moteur et d'hélicoptère recommandés par les constructeurs pour suivre l'état de fonctionnement des moteurs.
- (d) Pour réduire au minimum les défaillances mécaniques, les hélicoptères exploités en IMC en classe de performances 3 doivent utiliser un contrôle d'état pour les vibrations de la chaîne de transmission arrière.

2.4 ENTRETIEN DES HÉLICOPTÈRES

1. — *Dans le présent chapitre, le terme « hélicoptère » comprend : les moteurs, les systèmes de transmission, les rotors, les ensembles, les accessoires, les instruments, l'équipement et l'appareillage, y compris l'équipement de secours.*

2. — *Dans tout le présent chapitre, il est question des spécifications de l'État d'immatriculation. Lorsque la République du Congo diffère de l'État d'immatriculation, il peut être nécessaire de prendre en compte les éventuelles spécifications supplémentaires de l'ANAC.*

2.4.1 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT EN MATIÈRE DE MAINTENANCE

- (a) En suivant des procédures acceptables pour l'État d'immatriculation, l'exploitant doit veiller à ce que :
- (1) chaque hélicoptère qu'il exploite soit maintenu en état de navigabilité ;
 - (2) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement ;
 - (3) le certificat de navigabilité de chaque hélicoptère qu'il exploite demeure valide.
- (b) L'exploitant ne doit pas utiliser un hélicoptère s'il n'est pas entretenu et remis en service par un organisme agréé conformément à l'annexe à l'arrêté n° 4360/MTACMM/CAB, relatif aux organismes de maintenance aéronautique, ou dans le cadre d'un système équivalent, l'un et l'autre devant être acceptables pour l'État d'immatriculation.
- (c) Si l'État d'immatriculation accepte un système équivalent, la personne qui signe la fiche de maintenance doit être titulaire de la licence prévue à l'annexe à l'arrêté n° 4358/MTACMM/CAB, relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile.
- (d) L'exploitant doit avoir recours à une personne ou à un groupe de personnes pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de contrôle de maintenance.
- (e) L'exploitant doit veiller à ce que la maintenance de ses hélicoptères soit effectuée conformément au programme d'entretien approuvé par l'État d'immatriculation.

2.4.2 MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

- (a) L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de contrôle de maintenance acceptable pour l'État d'immatriculation et conforme de la section 2.7.2. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.
- (b) L'exploitant doit veiller à ce que le manuel de contrôle de maintenance soit modifié s'il y a lieu, de manière qu'il soit constamment tenu à jour.
- (c) Toutes les modifications apportées au manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant doivent être communiquées sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.

- (d) L'exploitant doit fournir à l'ANAC et à l'État d'immatriculation un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, et il doit incorporer dans ce manuel les dispositions obligatoires dont l'ANAC ou l'État d'immatriculation exigera l'insertion.

2.4.3 PROGRAMME D'ENTRETIEN

- (a) L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme d'entretien approuvé par l'État d'immatriculation, qui contient les renseignements spécifiés à la section 2.7.3. La conception du programme d'entretien de l'exploitant doit respecter les principes des facteurs humains.
- (b) Toutes les modifications apportées au programme d'entretien doivent être communiquées sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme a été distribué.

2.4.4 ÉTATS DE MAINTENANCE

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que les états ci-après soient conservés pendant les périodes mentionnées à la section 2.4.4, paragraphe (b) :
- (1) temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'hélicoptère et de tous les ensembles à vie limitée ;
 - (2) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
 - (3) renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations apportées à l'hélicoptère et à ses principaux ensembles ;
 - (4) temps de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'hélicoptère ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposé ;
 - (5) situation actuelle de conformité de l'hélicoptère avec le programme d'entretien ;
 - (6) états de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.
- (b) Les états dont il est question à la section 2.4.4, paragraphe (a), alinéas (1) à (5), doivent être conservés pendant au moins 90 jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les états indiqués à la section 2.4.4, paragraphe (a), alinéas (6), doivent

être conservés pendant au moins un an après la date de signature de la fiche de maintenance.

- (c) En cas de changement temporaire d'exploitant, les états doivent être mis à la disposition du nouvel exploitant. En cas de changement permanent d'exploitant, les états doivent être mis à la disposition du nouvel exploitant.

2.4.5 RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

- (a) L'exploitant d'un hélicoptère dont la masse maximale est supérieure à 3 175 kg doit suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et fournir les renseignements prescrits par l'État d'immatriculation, en employant le système spécifié au Chapitre 4.5 de l'annexe à l'arrêté n° 4356/MTACMM/CAB, relatif à la navigabilité des aéronefs civils.
- (b) L'exploitant d'un hélicoptère dont la masse maximale est supérieure à 3 175 kg doit obtenir et évaluer les renseignements et les recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'organisme responsable de la conception de type, et doit mettre ensuite en œuvre les mesures jugées nécessaires, selon une procédure acceptable pour l'État d'immatriculation.

2.4.6 MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS

- (a) Toutes les modifications et réparations doivent être conformes à des règlements de navigabilité acceptables pour l'État d'immatriculation. Des procédures doivent être établies pour assurer la conservation des renseignements attestant le respect des règlements de navigabilité.

2.4.7 FICHE DE MAINTENANCE

- (a) Une fiche de maintenance doit être remplie et signée pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux données approuvées et aux procédures décrites dans le manuel de procédures de l'organisme de maintenance.
- (b) Une fiche de maintenance doit contenir une attestation comprenant :
- (1) les détails essentiels des travaux effectués, y compris la mention détaillée des données approuvées qui ont été utilisées ;
 - (2) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
 - (3) le cas échéant, le nom de l'organisme de maintenance agréé ;
 - (4) le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.

2.4.8 ÉTATS D'ENTRETIEN

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que soient tenus des états comportant les renseignements ci-dessous
- (1) sur l'ensemble de l'hélicoptère : temps total de service ;
 - (2) sur les ensembles principaux de l'hélicoptère :
 - (i) le temps total de service ;
 - (ii) la date de la dernière révision ;
 - (iii) la date de la dernière inspection ;
 - (3) sur les instruments et l'équipement dont l'aptitude au service et la durée dépendent du temps de service :
 - (i) les indications relatives au temps de service nécessaires pour déterminer leur aptitude au service et pour calculer leur durée ;
 - (ii) la date de la dernière inspection.
- (b) Ces états doivent être conservés pendant 90 jours à partir de la date de réforme du matériel auquel ils se rapportent.

2.5 ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLICOPTÈRES

2.5.1 COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) L'équipage de conduite ne doit pas être inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel d'exploitation. En plus de l'équipage minimal de conduite spécifié dans le manuel de vol, ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité, l'équipage de conduite doit comprendre les membres d'équipage de conduite qui pourront être nécessaires suivant le type de l'hélicoptère utilisé, le type d'exploitation considéré et la durée du vol entre les points où s'effectue la relève des équipages de conduite.
- (b) L'équipage de conduite doit comprendre au moins une personne qui a reçu de l'État d'immatriculation l'autorisation de manipuler l'appareillage d'émission radio qui doit être utilisé.

2.5.2 CONSIGNES AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE POUR LES CAS D'URGENCE

- (a) Pour chaque type d'hélicoptère, l'exploitant doit indiquer à tous les membres d'équipage de conduite les fonctions dont ils doivent s'acquitter en cas d'urgence ou dans une situation appelant une évacuation d'urgence. Le programme d'instruction de l'exploitant doit comporter un stage annuel d'entraînement à l'exécution de ces

fonctions et il y doit être prévu l'enseignement de l'emploi de l'équipement d'urgence et de secours dont l'emport est prescrit et des exercices d'évacuation d'urgence de l'hélicoptère.

2.5.3 PROGRAMMES DE FORMATION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

(a) L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation au sol et en vol homologué par l'ANAC, qui garantira que chaque membre de l'équipage de conduite reçoit une formation lui permettant de s'acquitter des fonctions qui lui sont confiées. Le programme de formation doit :

- (1) prévoir des moyens de formation au sol et en vol ainsi que des instructeurs dûment qualifiés, comme il aura été déterminé par l'ANAC ;
- (2) comprendre un stage d'entraînement au sol et en vol approprié au type ou aux types d'hélicoptères à bord desquels le membre d'équipage de conduite exercera ses fonctions
- (3) porter sur la coordination des tâches des membres de l'équipage de conduite et comprendre des exercices sur tous les types de situations d'urgence et de situations anormales résultant d'un mauvais fonctionnement, d'un incendie ou d'autres anomalies affectant le moteur, la transmission, le rotor, la cellule ou les systèmes de l'hélicoptère ;
- (4) porter également sur les connaissances et les aptitudes relatives aux procédures de vol à vue et de vol aux instruments pour la zone d'exploitation envisagée, sur les performances humaines, y compris la gestion des menaces et des erreurs, sur le transport des marchandises dangereuses et, s'il y a lieu, sur les procédures applicables à l'environnement dans lequel l'hélicoptère sera exploité ;
- (5) garantir que chaque membre d'équipage de conduite connaît ses fonctions et sait comment elles se relient à celles des autres membres de l'équipage de conduite, notamment en ce qui concerne les procédures anormales ou d'urgence ;
- (6) porter sur les connaissances et les aptitudes relatives à l'utilisation en exploitation des systèmes de visualisation tête haute et/ou des systèmes de vision améliorée des hélicoptères qui en sont équipés;
- (7) être donné à intervalles réguliers, déterminés par l'ANAC, et comprendre une évaluation de compétence.

1. — *La sous-section 8.2.2.2.4 interdit la simulation en cours de vol de situations d'urgence ou de situations anormales lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord.*

2. — *L'instruction en vol pourra être donnée, dans la mesure où l'ANAC le juge bon, sur un simulateur d'entraînement au vol approuvé à cet effet.*

3. — *Le programme du stage à intervalles réguliers prévu aux sections 2.5.2 et 2.5.3 peut varier et ne doit pas nécessairement être aussi étendu que l'instruction initiale donnée pour un type d'hélicoptère déterminé.*

4. — *Dans la mesure où l'ANAC jugera que cela est réalisable, l'instruction périodique au sol pourra se faire au moyen de cours par correspondance et d'examens écrits, ainsi que par d'autres moyens.*

5. — *Les dispositions qui régissent la formation dans le domaine du transport des marchandises dangereuses figurent dans l'annexe à l'arrêté n° 4363/MTACMM/CAB, relatif au transport aérien des marchandises dangereuses.*

(b) La nécessité d'un entraînement périodique en vol sur un type donné d'hélicoptère doit être considérée comme satisfaite :

- (1) par l'emploi, dans la mesure jugée possible par l'ANAC, d'un simulateur d'entraînement au vol approuvé par cet État à cette fin ;
- (2) par l'exécution, dans les délais appropriés, du contrôle de compétence spécifié au paragraphe 2.5.4 ci-dessus pour ce type d'hélicoptère.

2.5.4 QUALIFICATIONS

2.5.4.1 EXPÉRIENCE RÉCENTE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD ET DU COPILOTE

- (a) L'exploitant ne doit pas confier le décollage et l'atterrissage d'un type ou d'une variante de type d'hélicoptère à un pilote commandant de bord ou un copilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois décollages et atterrissages au cours des 90 jours précédents, sur le même type d'hélicoptère ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.
- (b) Quand un pilote commandant de bord ou un copilote pilote plusieurs variantes du même type d'hélicoptère ou différents types d'hélicoptère ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité, l'ANAC décidera des conditions auxquelles les spécifications de la sous-section 2.5.4.1, paragraphe (a) ci-dessus pour chaque variante ou chaque type d'hélicoptère peuvent être combinées.

2.5.4.2 PILOTE COMMANDANT DE BORD — QUALIFICATION OPÉRATIONNELLE

- (c) L'exploitant ne doit pas affecter comme pilote commandant de bord d'un hélicoptère un pilote qui ne possède pas la qualification requise pour l'opération envisagée tant que ce pilote ne remplira pas les conditions stipulées à la sous-section 2.5.4.2, paragraphes (c) et (d).
- (d) Le pilote doit démontrer à l'exploitant qu'il a une connaissance suffisante :
- (1) de l'opération à effectuer ; ces connaissances porteront notamment sur :
 - (i) le relief et les altitudes minimales de sécurité ;
 - (ii) les conditions météorologiques saisonnières ;
 - (iii) les installations, services et procédures de météorologie, de télécommunications et de circulation aérienne ;
 - (iv) les procédures de recherche et de sauvetage ;
 - (v) les installations et procédures de navigation de la route ou de la région de vol ;
 - (2) des procédures applicables au survol des zones à population dense et des zones à forte densité de circulation, des obstacles, de la topographie, du balisage lumineux, des aides d'approche ainsi que des procédures d'arrivée, de départ, d'attente et d'approche aux instruments et des minimums opérationnels applicables.

La partie de la démonstration relative aux procédures d'arrivée, de départ, d'attente et d'approche aux instruments peut être accomplie au moyen d'un dispositif d'instruction approprié à cette fin.

- (e) Le pilote commandant de bord doit avoir effectué un vol représentatif de l'opération qu'il est appelé à exécuter, qui doit comprendre un atterrissage à une hélistation typique, en tant que membre de l'équipage de conduite et en présence d'un pilote qualifié pour l'opération en question.
- (f) L'exploitant doit consigner, d'une manière satisfaisante pour l'ANAC, la qualification du pilote et la façon dont cette qualification a été acquise.
- (g) Un exploitant ne doit pas continuer d'utiliser un pilote comme pilote commandant de bord pour une opération donnée si, dans les 12 mois qui précèdent, ce pilote n'a pas effectué au moins

un vol représentatif de l'opération en question en tant que pilote membre de l'équipage de conduite, pilote inspecteur ou observateur dans le poste de pilotage. Si plus de 12 mois se sont écoulés sans que le pilote ait effectué de vol représentatif, il doit de nouveau, avant de reprendre ses fonctions de pilote commandant de bord pour l'opération considérée, se qualifier conformément aux dispositions de la sous-section 2.5.4.2, alinéa (d) et (e).

2.5.4.3 CONTRÔLE DE LA COMPÉTENCE DES PILOTES

- (h) L'exploitant doit veiller à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie sur chaque type ou variante de type d'hélicoptère. Lorsque les vols doivent être exécutés en régime IFR, l'exploitant doit veiller à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'ANAC. Ces contrôles doivent être effectués au moins deux fois au cours de chaque période d'un an. Deux contrôles de ce type, lorsqu'ils comportent des épreuves semblables et sont effectués à moins de quatre mois d'intervalle, ne suffiront pas à répondre à cette spécification.
- Des simulateurs d'entraînement au vol approuvés par l'ANAC peuvent être utilisés pour les épreuves aux fins desquelles ces appareils ont été spécifiquement approuvés.*
- (i) Quand un exploitant affecte des membres d'équipage de conduite à plusieurs variantes du même type d'hélicoptère ou à différents types d'hélicoptères ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité, l'ANAC décide des conditions auxquelles les spécifications de la sous-section 2.5.4.3, paragraphe (h) pour chaque variante ou chaque type d'hélicoptère peuvent être combinées.

2.5.5 ÉQUIPEMENT DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) Un membre d'équipage de conduite titulaire d'une licence dont il ne peut exercer les privilèges qu'à condition de porter des verres correcteurs doit avoir à sa portée des verres correcteurs de rechange lorsqu'il exercera les privilèges de sa licence.

2.5.6 TEMPS DE VOL, PÉRIODES DE SERVICE DE VOL ET PÉRIODES DE REPOS

- (a) Les limites applicables au temps de vol, aux périodes de service de vol et aux périodes de repos pour les membres d'équipage de conduite, doivent être suffisantes et de nature à garantir que la fatigue survenant au cours d'un vol ou de vols successifs, ou la fatigue accumulée au cours d'une certaine période en raison de ces

vols et d'autres tâches, ne compromet pas la sécurité d'un vol.

Les éléments indicatifs sur la détermination des limites sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2.6 AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

2.6.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Lorsque l'ANAC exige que les agents techniques d'exploitation employés dans le cadre de méthodes approuvées de contrôle et de supervision des vols soient titulaires d'une licence, cette licence doit être délivrée conformément aux dispositions de l'annexe à l'arrêté n° 4358/MTACMM/CAB, relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile.
- (b) Lorsqu'il accepte une attestation de qualification autre que la licence d'agent technique d'exploitation, l'ANAC, conformément à la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols, exigera que les personnes qui en sont titulaires répondent au minimum aux conditions de délivrance de la licence d'agent technique d'exploitation qui sont spécifiées dans l'annexe à l'arrêté n° 4358/MTACMM/CAB, relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile.
- (c) Un agent technique d'exploitation ne doit recevoir une affectation que s'il a :
- (1) suivi de manière satisfaisante et complète un cours de formation de l'exploitant, portant sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols spécifiée à la sous-section 2.2.2.1 ;
 - (2) dans les 12 mois précédents, effectué au moins un vol de qualification dans un hélicoptère au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols. Ce vol doit comprendre des atterrissages sur le plus grand nombre d'hélistations possible ;
- Lors du vol de qualification, l'agent technique d'exploitation doit être en mesure de surveiller de près le système d'intercommunication et les radiocommunications de l'équipage de conduite et d'observer les actions de l'équipage de conduite.*
- (3) prouvé à l'exploitant qu'il connaît :
- (i) la teneur du manuel d'exploitation ;
 - (ii) l'équipement radio des hélicoptères utilisés ;
 - (iii) l'équipement de navigation des hélicoptères utilisés ;

- (4) prouvé à l'exploitant qu'il connaît les détails suivants au sujet des vols dont il est chargé et des régions dans lesquelles il est autorisé à superviser les vols :
 - (i) conditions météorologiques saisonnières et sources de renseignements météorologiques ;
 - (ii) effets des conditions météorologiques sur la réception radio à bord des hélicoptères utilisés ;
 - (iii) particularités et limites d'emploi de chacun des systèmes de navigation utilisés par l'exploitant ;
 - (iv) instructions relatives au chargement des hélicoptères ;
 - (5) prouvé à l'exploitant qu'il possède les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines qui sont applicables aux fonctions d'agent technique d'exploitation.
 - (6) prouvé à l'exploitant qu'il est à même de remplir les fonctions spécifiées à la section 2.2.6.
- (d) Tout agent technique d'exploitation qui a reçu une affectation se maintient au courant de tous les aspects de l'exploitation qui se rapportent à son affectation, y compris les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines.
- (e) Aucun agent technique d'exploitation ne doit reprendre son service s'il en est resté éloigné 12 mois consécutifs ou plus, à moins qu'il ne satisfasse aux dispositions à la section 2.6.1, paragraphe (c) ci-dessus.

2.7 MANUELS, LIVRES DE BORD ET ÉTATS

Les manuels, livres de bord et états supplémentaires énumérés ci-dessous rentrent dans le cadre du présent règlement, mais ne figurent pas dans ce chapitre :

1. — *Relevés du carburant et du lubrifiant — voir la sous-section 2.2.2.8*
2. — *États d'entretien — voir la section 2.4.8*
3. — *Relevés du temps de vol, périodes de service de vol et période de repos — voir la sous-section 2.2.2.9, paragraphe (x)*
4. — *Fiches de préparation de vol — voir la section 2.2.3*
5. — *Plans de vol exploitation — voir la section 2.2.3, paragraphe (c)*
6. — *État des qualifications opérationnelles du*

pilote commandant de bord — voir la sous-section 2.5.4.2

2.7.1 MANUEL DE VOL

Le manuel de vol contient les renseignements spécifiés dans l'annexe à l'arrêté n° 4356/ MTACMM/CAB, relatif à la navigabilité des aéronefs civils.

- (a) Il doit être procédé à la mise à jour du manuel de vol en y apportant les changements rendus obligatoires par l'État d'immatriculation.

2.7.2 MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

- (a) Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant prévu par la section 2.4.2, qui peut être publié en parties distinctes, doit contenir les renseignements suivants :

- (1) une description des procédures exigées à la section 2.4.1, paragraphe (a), comprenant, s'il y a lieu :
 - (i) une description des arrangements administratifs entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé ;
 - (ii) une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des fiches de maintenance lorsque les travaux sont effectués dans le cadre d'un système autre que celui d'un organisme de maintenance agréé ;
- (2) les noms et fonctions de la ou des personnes dont il est question à la section 2.4.1, paragraphe (d) ;
- (3) un renvoi au programme d'entretien dont il est question à la section 2.4.3, paragraphe (a) ;
- (4) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de maintenance de l'exploitant exigés à la section 2.4.4 ;
- (5) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet conformément à la section 2.4.5, paragraphe (a) ;
- (6) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications du Chapitre 4.5 de l'annexe à l'arrêté n° 4356/ MTACMM/CAB, relatif à la navigabilité des aéronefs civils, relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;

- (7) une description des procédures à suivre pour respecter la section 2.4.5, paragraphe (b), concernant l'évaluation des renseignements relatifs au maintien de la navigabilité et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires ;

- (8) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;

- (9) une description de l'établissement et de la tenue d'un système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme d'entretien qui permette de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter ;

- (10) une description des types et des modèles d'avion auxquels le manuel s'applique ;

- (11) une description des procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient enregistrées et rectifiées ;

- (12) une description des procédures à suivre pour notifier à l'État d'immatriculation les cas importants survenus en service ;

- (13) une description des procédures destinées à contrôler la location d'aéronefs et de produits aéronautiques connexes ;

- (14) une description des procédures d'amendement du manuel de contrôle de maintenance.

2.7.3 PROGRAMME D'ENTRETIEN

- (a) Le programme d'entretien de chaque hélicoptère, qui est prévu par la section 2.4.3, doit contenir les renseignements suivants :

- (1) les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, compte tenu de l'utilisation prévue de l'hélicoptère ;

- (2) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale ;

- (3) les procédures permettant de modifier les dispositions du paragraphe (a), alinéas (1) et (2) ci-dessus, ou de s'en écarter ;

- (4) le cas échéant, une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes, des ensembles, des systèmes de transmission, des rotors et des moteurs.

- (b) Les tâches et les intervalles de maintenance qui ont été spécifiés comme obligatoires dans l'approbation de la conception de type doivent être indiqués comme tels.
- (c) Le programme d'entretien doit être fondé sur des renseignements fournis par l'État de conception ou par l'organisme responsable de la conception de type, ainsi que sur toute expérience complémentaire applicable.

2.7.4 CARNET DE ROUTE

- (a) Le carnet de route d'un hélicoptère comporte les rubriques suivantes correspondant aux chiffres romains indiqués :
- (1) I — Nationalité et immatriculation de l'hélicoptère
 - (2) II — Date
 - (3) III — Noms des membres de l'équipage
 - (4) IV — Affectation des membres de l'équipage
 - (5) V — Lieu de départ
 - (6) VI — Lieu d'arrivée
 - (7) VII — Heure de départ
 - (8) VIII — Heure d'arrivée
 - (9) IX — Heures de vol
 - (10) X — Nature du vol (privé, transport régulier ou non régulier)
 - (11) XI — Incidents et observations (s'il y a lieu)
 - (12) XII — Signature de la personne responsable.
- (b) Les inscriptions au carnet de route doivent être effectuées au fur et à mesure, à l'encre ou au crayon indélébile.
- (c) Les carnets de route, une fois remplis, doivent être conservés pour permettre d'avoir un relevé complet des vols effectués au cours des six derniers mois.

2.7.5 ÉTATS DE L'ÉQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE TRANSPORTÉ À BORD

- (a) À tout moment, les exploitants doivent pouvoir communiquer sans délai, aux centres de coordination de sauvetage, des listes indiquant l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord de ceux de leurs hélicoptères qui effectuent des vols internationaux. Les indications doivent comprendre notamment le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des signaux pyrotechniques, le détail des fournitures médicales de secours, les réserves d'eau potable, ainsi que le type de l'équipement radio portatif de secours et les fréquences utilisées.

2.7.6 ENREGISTREMENTS PROVENANT DES ENREGISTREURS DE BORD

- (a) En cas d'accident ou d'incident survenant à l'hélicoptère, l'exploitant doit assurer, dans toute la

mesure possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, la conservation des enregistreurs de bord en cause, ainsi que leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux spécifications du RAC 13.

2.8 ÉQUIPAGE DE CABINE

2.8.1 FONCTIONS ATTRIBUÉES EN CAS D'URGENCE

- (a) L'exploitant doit déterminer, avec l'approbation de l'ANAC et d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine nécessaire dans chaque type d'hélicoptère pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence. L'exploitant doit attribuer ces fonctions pour chaque type d'hélicoptère.

2.8.2 PROTECTION DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE PENDANT LE VOL

- (a) Chaque membre de l'équipage de cabine doit occuper un siège et boucler sa ceinture ou, si le siège en est doté, son harnais de sécurité pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

La disposition ci-dessus n'empêche pas le pilote commandant de bord d'ordonner que la ceinture de sécurité seulement soit bouclée, à d'autres moments que pendant le décollage et l'atterrissage.

2.8.3 FORMATION

- (a) L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation approuvé par l'État de l'exploitant, qui devra être suivi par toute personne à laquelle sont attribuées des fonctions de membre de l'équipage de cabine, avant sa prise de fonctions. Les membres de l'équipage de cabine doivent suivre chaque année un programme de formation. L'exploitant doit veiller, par ces programmes de formation, à ce que chaque personne :
- (1) ait la compétence voulue pour remplir les fonctions en matière de sécurité qui sont attribuées aux membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence ou de situation appelant une évacuation d'urgence ;
 - (2) soit exercée à utiliser l'équipement de secours et de sauvetage dont le transport est exigé, tel que les gilets de sauvetage, les radeaux de sauvetage, les toboggans d'évacuation, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxy-

gène, les trousseaux de premiers soins et de prévention universelle, et les défibrillateurs externes automatisés ;

- (3) si elle est en service dans des hélicoptères volant au-dessus de 3 000 m (10 000 ft), connaisse les effets de l'hypoxémie et, dans le cas des hélicoptères pressurisés, les phénomènes physiologiques qui accompagnent une décompression ;
- (4) connaisse les attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions ;
- (5) connaisse les types de marchandises dangereuses qu'il est permis, et ceux qu'il est interdit, de transporter dans une cabine de passagers ;
- (6) soit bien informée des performances humaines intéressant les fonctions remplies en cabine qui sont liées à la sécurité, y compris en ce qui concerne la coordination entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine.

Les dispositions relatives à la formation des membres d'équipage de cabine en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses sont énoncées dans le programme de formation concernant les marchandises dangereuses qui figure dans l'annexe à l'arrêté n° 4363/MTACMM/CAB, relatif au transport aérien des marchandises dangereuses.

2.8.4 TEMPS DE VOL, PÉRIODE DE SERVICE DE VOL ET PÉRIODES DE REPOS

- (a) L'ANAC établit des règlements spécifiant les limites applicables au temps de vol, aux périodes de service de vol et aux périodes de repos pour les membres de l'équipage de cabine.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des éléments indicatifs sur la détermination des limites sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2.9 SÛRETÉ

Au sens du présent chapitre, le mot « sûreté » désigne la prévention d'actes illicites dirigés contre l'aviation civile.

2.9.1 LISTE TYPE DES OPÉRATIONS DE FOUILLE DE L'HÉLICOPTÈRE

- (a) L'exploitant doit veiller à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations à effectuer pour la recherche d'une bombe en cas de menace de sabotage. Cette liste doit être fondée sur des éléments indicatifs concernant la marche à suivre

en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect.

2.9.2 PROGRAMMES DE FORMATION

- (a) L'exploitant doit instituer et appliquer un programme de formation qui permette aux membres d'équipage de réagir de la manière la mieux appropriée pour réduire le plus possible les conséquences d'actes d'intervention illicite.
- (b) L'exploitant doit instituer et appliquer aussi un programme de formation afin d'enseigner aux employés appropriés des mesures et des techniques de dépistage applicables aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, aux équipements et aux provisions de bord destinés à un transport par hélicoptère pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage et autres formes d'intervention illicite.

2.9.3 RAPPORT SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

- (a) Après un acte d'intervention illicite, le pilote commandant de bord doit présenter sans délai un rapport sur cet acte à l'autorité locale désignée.

3 AVIATION GÉNÉRALE INTERNATIONALE

3.1 GÉNÉRALITÉS

3.1.1 GÉNÉRALITÉS

Lorsque des services internationaux sont assurés au moyen d'hélicoptères qui ne sont pas tous immatriculés en République du Congo, aucune des dispositions de la présente section ne s'oppose à ce que les États intéressés exercent conjointement, par accord mutuel, les fonctions qui incombent à l'État d'immatriculation en vertu des règlements pertinents.

3.1.2 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

- (a) Le pilote commandant de bord doit se conformer aux lois, règlements et procédures de l'ANAC.
 1. — *L'État d'immatriculation peut imposer des mesures plus restrictives, à condition qu'elles ne soient pas en contravention des dispositions de la section 3.1.2, paragraphe (a) ci-dessus.*
 2. — *Les règlements régissant le survol de la haute mer figurent dans le RAC 11, Partie 1.*
- (b) Le pilote commandant de bord doit être responsable de la conduite et de la sécurité de l'hélicoptère ainsi que de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à son bord, depuis le moment où les moteurs sont mis en marche jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les moteurs et les pales de rotor sont arrêtés.

(c) Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'hélicoptère ou des personnes nécessite des mesures qui amènent à violer une procédure ou un règlement local, le pilote commandant de bord doit en aviser sans délai les autorités locales. Si l'État où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord doit rendre compte dès que possible, et en principe dans les dix jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet État ; dans ce cas, le pilote commandant de bord doit adresser également une copie du rapport dès que possible, et en principe dans les dix jours, à l'État d'immatriculation.

(d) Le pilote commandant de bord doit avoir la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'hélicoptère se trouve impliqué et lors duquel des personnes sont tuées ou grièvement blessées ou lors duquel des dégâts importants sont infligés à l'hélicoptère ou à d'autres biens.

Le RAC 13 donne une définition de l'expression « blessure grave ».

(e) Le pilote commandant de bord doit disposer, à bord de l'hélicoptère, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherche et de sauvetage des régions qu'il est appelé à survoler.

3.1.3 MARCHANDISES DANGEREUSES

Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans l'annexe à l'arrêté n° 4363/ MTACMM/CAB, relatif au transport aérien des marchandises dangereuses.

3.1.4 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans la section 6.1.6 de l'annexe à l'arrêté n° 4358/MTACMM/CAB, relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile et dans le RAC 11, Partie 1.

3.2 PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

3.2.1 SUFFISANCE DES INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

(a) Le pilote commandant de bord ne doit pas entreprendre un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose que les installations et services à la surface disponibles et directement nécessaires à ce vol et à la sécurité de l'hélicoptère sont satisfaisants, y compris les moyens de télécommunication et les aides de navigation.

Par « moyens ordinaires », il faut entendre l'emploi des renseignements dont dispose le pilote commandant de bord au point de départ et qui

sont, soit des renseignements officiels publiés par les services d'information aéronautique, soit des renseignements qu'il peut se procurer facilement à d'autres sources.

3.2.2 MINIMUMS OPÉRATIONNELS D'HÉLISTATION OU D'EMPLACEMENT D'ATTERRISSAGE

(a) Le pilote commandant de bord doit établir des minimums opérationnels compatibles avec les critères spécifiés par l'ANAC pour chaque hélistation ou emplacement d'atterrissage utilisé dans les opérations. Ces minimums ne doivent pas être inférieurs à ceux qui pourront avoir été établis par l'ANAC, à moins d'avoir été expressément approuvés par l'ANAC.

Cette norme n'exige pas que l'ANAC établisse des minimums opérationnels.

(b) L'État d'immatriculation peut approuver un ou des crédits opérationnels pour des opérations avec des hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissage automatiques, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS. Ces approbations doivent être sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments.

1. — Un crédit opérationnel inclut :

a) *aux fins d'une interdiction d'approche [sous-section 3.2.6.3, paragraphe (e)], des minimums inférieurs aux minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage ;*

b) *la réduction ou la satisfaction des exigences en matière de visibilité ; ou*

c) *l'exigence d'un moins grand nombre d'installations au sol, celles-ci étant compensées par les capacités disponibles à bord.*

2. — L'annexe (NMO 10.2.1.22) de la décision n° 065/ANAC/DG/DSA, fixant les normes de mise en œuvre relatives aux instruments et équipements d'aéronefs contient des orientations sur les crédits opérationnels pour les aéronefs équipés de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS.

3. — Le système d'atterrissage automatique — hélicoptère est une approche automatique utilisant des systèmes de bord qui assurent un contrôle automatique de la trajectoire de vol, jusqu'à un point aligné avec la surface d'atterrissage, à partir duquel le pilote peut effectuer la transition à un atterrissage en sécurité au moyen de la vision naturelle, sans utiliser de contrôle automatique.

3.2.3 CONSIGNES

(a) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que l'équipage et les passagers soient mis au courant, au moyen d'un exposé verbal ou d'une autre façon, de l'emplacement et du mode d'emploi :

(1) *des ceintures ou des harnais de sécurité ; et, selon le cas,*

- (2) des issues de secours ;
 - (3) des gilets de sauvetage ;
 - (4) de l'équipement d'alimentation en oxygène ;
 - (5) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.
- (b) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que tous les occupants soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi général de l'équipement collectif essentiel de secours de bord.

3.2.4 APTITUDE AU VOL DE L'HÉLICOPTÈRE ET MESURES DE SÉCURITÉ

- (a) Aucun vol ne doit être entrepris avant que le pilote commandant de bord se soit assuré :
- (1) que l'hélicoptère est apte au vol, dûment immatriculé et que les pièces qui en font foi se trouvent à bord ;
 - (2) que l'hélicoptère est doté des instruments et de l'équipement appropriés, compte tenu des conditions de vol prévues ;
 - (3) que les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du sous-chapitre 3.4 ;
 - (4) que la masse et le centrage de l'hélicoptère permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;
 - (5) que la charge est répartie à bord et arrimée de manière à ne pas compromettre la sécurité
 - (6) que les limites d'emploi de l'hélicoptère, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne seront pas dépassées.

3.2.5 OBSERVATIONS ET PRÉVISIONS MÉTÉOROLOGIQUES

- (a) Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord doit prendre connaissance de tous les renseignements météorologiques disponibles pour le vol projeté. La préparation d'un vol hors du voisinage du lieu de départ ou de tout vol effectué selon les règles de vol aux instruments doit comprendre :
- (1) l'étude des observations et des prévisions météorologiques courantes disponibles ; et

- (2) l'élaboration d'un autre plan de vol au cas où le vol ne pourrait se dérouler comme prévu en raison des conditions météorologiques.

Les dispositions relatives aux plans de vol figurent dans le RAC 11, Partie 1.

3.2.6 LIMITES IMPOSÉES PAR LES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

3.2.6.1 VOL EFFECTUÉ EN RÉGIME VFR

- (a) À l'exception des vols de caractère purement local effectués en conditions météorologiques de vol à vue, un vol qui doit s'effectuer en régime VFR ne sera entrepris que si les observations météorologiques récentes disponibles, ou une combinaison d'observations récentes et de prévisions, indiquent que les conditions météorologiques le long de la route (ou de la partie de la route qui doit être parcourue en régime VFR) seront, le moment venu, de nature à rendre possible l'application de ces règles.

3.2.6.2 VOL EFFECTUÉ EN RÉGIME IFR

- (b) *Cas où il faut prévoir une hélistation de dégagement.* — Un vol qui doit s'effectuer en régime IFR ne doit être entrepris que si les renseignements disponibles indiquent que les conditions météorologiques à l'hélistation d'atterrissage prévue et à une hélistation de dégagement au moins, seront, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de cette hélistation.
- (c) *Cas où il n'y a pas à prévoir une hélistation de dégagement.* — Un vol qui doit s'effectuer en régime IFR sans qu'il y ait à prévoir d'hélistation de dégagement ne doit être entrepris que si les renseignements météorologiques disponibles indiquent que, à partir de deux heures avant l'heure d'arrivée prévue — ou à partir de l'heure effective de départ, si cette dernière est plus rapprochée de l'heure d'arrivée — et jusqu'à deux heures après l'heure d'arrivée prévue, les conditions météorologiques ci-après existeront à l'arrivée :
- (1) base des nuages à 120 m (400 ft) au moins au-dessus de l'altitude minimale spécifiée dans la procédure d'approche aux instruments ;
 - (2) visibilité dépassant de 1,5 km au moins la visibilité minimale spécifiée dans la procédure.

Il convient de considérer ces chiffres comme des valeurs minimales lorsqu'ils sont associés à une veille météorologique fiable et continue. S'il s'agit d'une prévision du type « prévision de zone », il convient de les augmenter en conséquence.

3.2.6.3 MINIMUMS OPÉRATIONNELS D'HÉLISTATION

- (d) Un vol ne doit être poursuivi en direction de l'hélistation d'atterrissage prévue que si les renseignements météorologiques les plus récents indiquent que les conditions météorologiques à cette hélistation ou à l'une au moins des hélistations de dégagement seront, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels spécifiés pour ces hélistations.
- (e) Une approche aux instruments ne doit pas être poursuivie à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'hélistation, ou dans le segment d'approche finale, à moins que la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle soient égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'hélistation.
- (f) Si la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle tombe au-dessous du minimum spécifié une fois que l'hélicoptère est entré dans le segment d'approche finale, ou qu'il est descendu à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'hélistation, l'approche peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H. En tout cas, un hélicoptère ne doit pas poursuivre son approche vers une hélistation au-delà du point auquel les conditions d'utilisation seraient inférieures aux minimums opérationnels spécifiés pour cette hélistation.

3.2.6.4 VOL EN CONDITIONS GIVRANTES

- (g) Un vol qui doit traverser une zone où l'on signale ou prévoit du givrage ne doit être entrepris que si l'hélicoptère est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.

3.2.7 HÉLISTATIONS DE DÉGAGEMENT

- (a) Pour effectuer un vol en régime IFR, au moins un dégagement approprié doit être spécifié dans le plan de vol exploitation et le plan de vol ATC, sauf :
- (1) si les conditions météorologiques sont celles qui sont indiquées à la sous-section 3.2.6.2, paragraphe (c) ; ou si
 - (2) les conditions suivantes sont réunies :
 - (i) l'hélistation d'atterrissage prévue est isolée et que l'on ne dispose pas de dégagement approprié ;
 - (ii) une procédure d'approche aux instruments est prescrite pour l'hélistation d'atterrissage prévue qui est isolée ; et
 - (iii) un point de non-retour (PNR) est déterminé en cas de destination en mer.

- (b) Des dégagements en mer appropriés peuvent être spécifiés sous réserve des conditions suivantes :

- (1) ces dégagements en mer seront utilisés seulement après avoir passé un PNR. Avant un PNR, on utilisera des dégagements à terre ;
- (2) lorsqu'il s'agira de déterminer si le dégagement envisagé convient, on prendra en considération la fiabilité mécanique des systèmes de commande et composants critiques
- (3) la possibilité d'assurer la performance avec un moteur hors de fonctionnement sera obtenue avant l'arrivée au dégagement ;
- (4) dans la mesure du possible, la disponibilité de la plateforme sera garantie ; et
- (5) les renseignements météorologiques devront être fiables et précis.

Il est possible que la technique d'atterrissage que le manuel de vol spécifie d'appliquer après une panne du système de commandes exclue la désignation de certaines héliplates-formes comme hélistations de dégagement.

- (c) Des dégagements en mer ne doivent pas être utilisés lorsqu'il est possible de transporter suffisamment de carburant pour atteindre un dégagement à terre. Le dégagement en mer situé en environnement hostile ne doit pas être utilisé.

3.2.8 CARBURANT ET DE LUBRIFIANT REQUIS

- (a) *Tous hélicoptères.* — Un vol ne doit être entrepris que si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus pour le vol, l'hélicoptère emporte une quantité de carburant et de lubrifiant suffisante pour effectuer ce vol avec sécurité. En outre, il doit emporter une réserve supplémentaire lui permettant de faire face à des besoins imprévus.
- (b) *Vols en régime VFR.* — Le carburant et le lubrifiant emportés conformément aux dispositions de la section 3.2.8, paragraphe (a), dans le cas des vols VFR, doivent permettre au moins à l'hélicoptère :
- (1) d'atteindre le lieu d'atterrissage prévu dans le plan de vol ;
 - (2) d'avoir une réserve finale de carburant pour voler par la suite pendant 20 minutes à la vitesse de croisière économique;
 - (3) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut

- résulter d'imprévus, fixée par l'ANAC et spécifiée dans la réglementation nationale régissant l'aviation générale.
- (c) *Vols effectués en régime IFR.* — Le carburant et le lubrifiant emportés conformément aux dispositions de la section 3.2.8, paragraphe (a), dans le cas des vols IFR, doivent permettre au moins à l'hélicoptère :
- (1) S'il n'y a pas lieu de prévoir un dégagement, selon les dispositions de la sous-section 3.2.6.2, paragraphe (c), d'atteindre l'hélistation ou l'emplacement d'atterrissage prévu dans le plan de vol et d'y exécuter une approche, puis :
 - (i) d'avoir une réserve de carburant finale pour voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'hélistation de destination ou de l'emplacement d'atterrissage, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et d'atterrir ;
 - (ii) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus.
 - (2) S'il y a lieu de prévoir un dégagement, selon les dispositions de la sous-section 8.3.2.6.2, paragraphe (b), d'atteindre l'hélistation ou l'emplacement d'atterrissage prévu dans le plan de vol, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, et ensuite :
 - (i) d'atteindre le dégagement spécifié dans le plan de vol et d'y exécuter une approche;
 - (ii) puis de voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus du dégagement, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et l'atterrissage ; et
 - (iii) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant, pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus.
 - (3) Si l'on ne dispose pas d'un dégagement approprié (c'est-à-dire si l'hélistation d'atterrissage prévue est isolée et si l'on ne dispose pas d'un dégagement approprié), d'atteindre l'hélistation prévue dans le plan de vol puis de voler pendant une période spécifiée par l'ANAC.
- (d) Le calcul des réserves de carburant et de lubrifiant exigées à la section 8.3.2.8, paragraphe (a) doit tenir compte au moins de ce qui suit :
- (1) conditions météorologiques prévues ;
 - (2) acheminement prévu par le contrôle de la circulation aérienne et retards prévus en raison de la circulation ;
 - (3) dans le cas d'un vol IFR, une approche aux instruments à l'hélistation de destination, avec une remise des gaz ;
 - (4) procédures prescrites pour les pannes de pressurisation, le cas échéant, ou pour la panne d'un moteur en croisière ;
 - (5) toute autre éventualité risquant de retarder l'atterrissage de l'hélicoptère ou d'augmenter la consommation de carburant ou de lubrifiant.
- Aucune disposition de la section 3.2.8 n'empêche de modifier le plan de vol d'un hélicoptère en cours de vol pour le dérouter vers une autre hélistation, pourvu qu'au moment où ce changement de plan est décidé il soit possible de satisfaire aux spécifications de ladite section.*
- (e) L'utilisation de carburant, après le commencement du vol, à d'autres fins que celles initialement prévues lors de la planification avant le vol exigera une nouvelle analyse et, s'il y a lieu, un ajustement de l'opération planifiée.
- ### 3.2.8 GESTION DU CARBURANT EN VOL
- (a) Le pilote commandant de bord doit surveiller la quantité de carburant utilisable restant à bord pour s'assurer qu'elle n'est pas inférieure à la somme de la quantité de carburant requise pour se rendre jusqu'à un lieu où il pourra atterrir en sécurité et de la réserve finale prévue restant dans les réservoirs.
- La protection de la réserve de carburant finale est destinée à assurer un atterrissage en sécurité à n'importe quelle hélistation ou n'importe quel emplacement d'atterrissage en cas de circonstances imprévues empêchant de terminer un vol en sécurité comme prévu initialement.*
- (b) Le pilote commandant de bord doit informer l'ATC d'une situation de carburant minimal en utilisant l'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) si, une fois dans l'obligation d'atterrir à un lieu précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers ce lieu, ou retard causé par la circulation, risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente dans les réservoirs risque d'être inférieure à la réserve finale prévue.
- 1. — L'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) informe l'ATC que le nombre de lieux où l'hélicoptère pouvait se poser a été réduit à un lieu en particulier, qu'aucun lieu d'atterrissage de précaution n'est disponible et que toute*

modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers ce lieu, ou retard causé par la circulation, risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente à bord soit inférieure à la réserve finale prévue. Il ne s'agit pas d'une situation d'urgence mais d'une indication qu'une situation d'urgence est possible s'il se produit un autre délai imprévu.

2. — Par « lieu d'atterrissage de précaution », on entend un lieu d'atterrissage, autre que le lieu d'atterrissage prévu, où il est prévu qu'un atterrissage en sécurité pourra être effectué avant la consommation de la réserve finale prévue de carburant.

- (c) Le pilote commandant de bord doit signaler une situation d'urgence carburant en diffusant le message « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) si les calculs indiquent que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs au lieu d'atterrissage le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale prévue en application de la section 3.2.8.

1. — *La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément à la section 8.3.2.8 ; il s'agit de la quantité minimale de carburant qui doit se trouver dans les réservoirs à l'atterrissage, quel que soit le lieu de l'atterrissage. L'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) informe l'ATC que le nombre de lieux où l'hélicoptère pouvait se poser a été réduit à un lieu en particulier et qu'une partie de la réserve finale de carburant sera peut-être consommée avant l'atterrissage.*

2. — *Le pilote estime avec une certitude raisonnable que la quantité de carburant restant dans les réservoirs à l'atterrissage au lieu le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale compte tenu des plus récents renseignements dont il dispose, de la région à survoler (c.-à-d. en rapport avec la disponibilité de lieux d'atterrissage de précaution), des conditions météorologiques et d'autres situations que l'on peut raisonnablement prévoir.*

3. — *Les mots « MAYDAY FUEL » (MAYDAY CARBURANT) indiquent la nature de la situation de détresse, comme le prescrit le RAC 15, Partie 02, section 5.3.2.1, paragraphe (b), alinéa (3).*

3.2.10 RÉSERVE D'OXYGÈNE

En atmosphère type, les altitudes correspondant approximativement aux pressions absolues indiquées dans le texte sont les suivantes :

Pression absolue	Mètres	Pieds
700 hPa	3 000	10 000
620 hPa	4 000	13 000

- (a) Un vol qui doit être effectué à des altitudes auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa ne doit être entrepris

que si la réserve d'oxygène est suffisante pour alimenter :

- (1) tous les membres de l'équipage et 10 % des passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression à l'intérieur des compartiments qu'ils occupent doit être comprise entre 700 hPa et 620 hPa, diminuée de 30 minutes ;

- (2) l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent doit être inférieure à 620 hPa.

- (b) Dans le cas des hélicoptères pressurisés, un vol ne doit être entrepris que si l'hélicoptère est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage, ainsi qu'une certaine proportion des passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute la période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa.

3.2.11 EMPLOI DE L'OXYGÈNE

- (a) Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite doivent utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés à la section 3.2.9, paragraphe (a) ou la section 3.2.9, paragraphe (b), pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

3.2.12 INSTRUCTIONS EN CAS D'URGENCE EN VOL

- (a) En cas d'urgence au cours du vol, le pilote commandant de bord doit veiller à ce que tous les occupants reçoivent les instructions appropriées aux circonstances.

3.2.13 OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES PAR LES PILOTES

- (a) Les conditions météorologiques susceptibles de mettre en danger la sécurité d'autres aéronefs doivent être signalées dès que possible.

3.2.14 CONDITIONS DE VOL DANGEREUSES

- (a) Les conditions de vol dangereuses, autres que celles qui sont associées aux conditions météorologiques, rencontrées en cours de route doivent être signalées dès que possible, avec tous les détails susceptibles d'être utiles pour la sécurité des autres aéronefs.

3.2.15 APTITUDE PHYSIQUE DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce qu'un vol :

- (1) ne soit pas entrepris si l'un quelconque des membres de l'équipage de conduite n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions pour des motifs tels que blessure, fatigue, maladie, effets de l'alcool ou d'agents pharmacodynamiques ;
- (2) ne se poursuive pas au-delà de l'hélicoptère d'atterrissage convenable la plus proche lorsque l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exercer leurs fonctions est sensiblement diminuée par suite d'un amoindrissement de leurs facultés résultant de fatigue, de maladie ou d'un manque d'oxygène.

3.2.16 MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE À LEUR POSTE

3.2.16.1 DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE

- (a) Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage doit être à son poste.

3.2.16.2 CROISIÈRE

- (b) Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage doit demeurer à son poste, sauf s'il doit s'absenter pour accomplir des fonctions liées à la conduite de l'hélicoptère ou pour des motifs d'ordre physiologique.

3.2.16.3 CEINTURES DE SÉCURITÉ

- (c) Chaque membre de l'équipage de conduite doit veiller à ce que sa ceinture de sécurité soit bouclée lorsqu'il se trouve à son poste.

3.2.16.4 HARNAIS DE SÉCURITÉ

- (d) Lorsque des harnais de sécurité sont installés, tout membre de l'équipage de conduite qui occupe un siège de pilote doit veiller à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage ; chacun des autres membres de l'équipage de conduite doit veiller à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage à moins que les bretelles ne le gênent dans l'exercice de ses fonctions, auquel cas il peut dégager ses bretelles, mais sa ceinture de sécurité doit rester bouclée.

Le harnais de sécurité comprend des bretelles et une ceinture qui peut être utilisée séparément.

3.2.17 PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS

- (a) L'exploitant doit se conformer aux procédures d'approche aux instruments approuvées et publiées par l'ANAC pour chaque aire d'approche finale et de décollage et chaque hélistation utilisées pour des approches aux instruments.

- (b) Tous les hélicoptères exploités en régime IFR doivent se conformer aux procédures d'approche aux instruments approuvées par l'ANAC ou par l'État dont elle relève dans le cas où l'hélistation est située hors du territoire de la République du Congo.

Voir la sous-section 2.2.2.8, paragraphe (v), pour les classifications des opérations d'approche aux instruments.

3.2.18 INSTRUCTION DU PERSONNEL — GÉNÉRALITÉS

- (a) Un rotor d'hélicoptère ne doit pas être mis en rotation au moteur en vue d'un vol s'il n'y a pas un pilote qualifié aux commandes.

3.2.19 AVITAILLEMENT EN CARBURANT AVEC DES PASSAGERS À BORD OU ROTORS EN MOUVEMENT

- (a) Un hélicoptère ne doit être avitaillé en carburant pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, ou pendant que le rotor tourne, que si le pilote commandant de bord ou d'autres personnes qualifiées sont présents à bord, prêts à déclencher et à conduire une évacuation de l'hélicoptère en se servant des moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.
- (b) Lorsque des opérations d'avitaillement sont en cours pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, des communications bilatérales doivent être assurées au moyen du système d'intercommunication de l'hélicoptère ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol chargée de ces opérations et le pilote commandant de bord ou le personnel qualifié dont la présence est prescrite à la section 3.2.18, paragraphe (a).

1. — Le RAC 07, Partie 1, contient des dispositions concernant l'avitaillement des aéronefs en carburant.

2. — Des précautions supplémentaires sont nécessaires lorsqu'il s'agit d'opérations d'avitaillement en carburant autre que le kérosène d'aviation ou lorsque ces opérations ont pour résultat un mélange de kérosène d'aviation avec d'autres types de carburateurs, ou lorsqu'elles sont effectuées au moyen d'un simple tuyau.

3.2.20 SURVOL DE L'EAU

- (a) Tout hélicoptère survolant une étendue d'eau située en environnement hostile dans les conditions indiquées à la sous-section 10.3.1.3.1 de l'annexe (Partie 3) à l'arrêté n° 4364/MTACMM/CAB, relatif aux instruments et équipements d'aéronefs doit être certifié pour l'amerrissage forcé. L'état de la mer doit faire partie intégrante des informations relatives à l'amerrissage forcé.

3.3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES

3.3.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) L'hélicoptère doit être utilisé :
- (1) conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité ou de tout document similaire agréé ;
 - (2) dans le cadre des limites d'emploi prescrites par le service responsable de la délivrance des certificats dans l'État d'immatriculation ;
 - (3) dans le cadre des limites de masse imposées conformément aux normes de certification acoustique applicables du RAC 20, Partie 1, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour une hélistation où il n'existe aucun problème de bruit, par l'ANAC.
- (b) Des plaques indicatrices, des listes, des marques sur les instruments ou des combinaisons de ces éléments, indiquant les limites d'emploi dont le service responsable de la délivrance des certificats dans l'État d'immatriculation a prescrit l'affichage, doivent être disposées à bord de l'hélicoptère.
- Les règles de l'annexe à l'arrêté n° 4356/MTACMM/CAB, relatif à la navigabilité des aéronefs civils s'appliquent à tous les hélicoptères qui sont destinés au transport international de passagers, de marchandises ou de poste.*
- (c) Lorsque les hélicoptères sont exploités à destination ou en provenance d'hélistations situées dans un environnement hostile en zone habitée, les précautions nécessaires pour maîtriser le risque lié à une défaillance de moteur doivent être prises.
- Les conditions et les modalités de mise en œuvre des performances des hélicoptères liées aux limites d'emploi sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.*

3.4 ENTRETIEN DES HÉLICOPTÈRES

Dans le présent chapitre, le terme « hélicoptère » comprend : les moteurs, les systèmes de transmission, les rotors, les ensembles, les accessoires, les instruments, l'équipement et l'appareillage, y compris l'équipement de secours.

3.4.1 RESPONSABILITÉS

- (a) Le propriétaire d'un hélicoptère ou, si ce dernier est loué, le locataire, doit veiller à ce que :
- (1) l'hélicoptère soit maintenu en état de navigabilité ;
 - (2) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement ;

- (3) le certificat de navigabilité de l'hélicoptère demeure valide ;
 - (4) la maintenance de l'hélicoptère soit effectuée conformément à un programme d'entretien acceptable pour l'État d'immatriculation ;
- (b) L'hélicoptère ne doit pas être utilisé s'il n'est pas entretenu et remis en service dans le cadre d'un système acceptable pour l'État d'immatriculation.

- (c) Si la fiche de maintenance n'est pas délivrée par un organisme agréé conformément à l'annexe (Partie 1) à l'arrêté n° 4359/MTACMM/CAB, relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils, la personne qui signe la fiche de maintenance doit être titulaire de la licence prévue à l'annexe à l'arrêté n° 4358/MTACMM/CAB, relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile.

3.4.2 ÉTATS DE MAINTENANCE

- (a) Le propriétaire doit veiller à ce que les états ci-après soient conservés pendant les périodes mentionnées à la section 3.4.2, paragraphe (b) :
- (1) temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'hélicoptère et de tous les ensembles à vie limitée ;
 - (2) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
 - (3) renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations apportées à l'hélicoptère et à ses principaux ensembles ;
 - (4) temps de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'hélicoptère ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposé ;
 - (5) situation actuelle de conformité de l'hélicoptère avec le programme d'entretien ;
 - (6) états de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.
- (b) Les états dont il est question à la section 3.4.2, paragraphe (a), alinéas (1) à (5), doivent être conservés pendant au moins 90 jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les états indiqués à la section 3.4.2, paragraphe (a), alinéa (6), doivent être conservés pendant au moins un an après la date de signature de la fiche de maintenance.

- (c) Le locataire d'un hélicoptère doit se conformer, selon le cas, aux spécifications de la section 3.4.2, paragraphes (a) et (b) pendant la durée de la location.

3.4.3 RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

- (a) Le propriétaire d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg ou, si l'hélicoptère est loué, le locataire, doit veiller, comme le prescrit l'État d'immatriculation, à ce que les renseignements résultant de l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité soient communiqués comme l'exigent les dispositions du Chapitre 4.5 de l'annexe à l'arrêté n° 4356/MTACMM/CAB, relatif à la navigabilité des aéronefs civils.

3.4.4 MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS

- (a) Toutes les modifications et réparations doivent être conformes à des règlements de navigabilité acceptables pour l'État d'immatriculation. Des procédures doivent être établies pour assurer la conservation des renseignements attestant le respect des règlements de navigabilité.

3.4.5 FICHE DE MAINTENANCE

- (a) Une fiche de maintenance doit être remplie et signée comme le prescrit l'État d'immatriculation pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon satisfaisante.
- (b) Une fiche de maintenance doit contenir une attestation comprenant :
- (1) les détails essentiels des travaux effectués;
 - (2) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
 - (3) le cas échéant, le nom de l'organisme de maintenance agréé ;
 - (4) le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.

3.5 ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLICOPTÈRES

3.5.1 QUALIFICATIONS

- (a) Le pilote commandant de bord doit s'assurer que les licences de chacun des membres de l'équipage de conduite ont bien été émises ou validées par l'État d'immatriculation, comportent les qualifications appropriées et sont en cours de validité. Il doit s'assurer en outre que les membres de l'équipage de conduite ont fait le nécessaire pour maintenir leur compétence.

3.5.2 COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) L'équipage de conduite ne doit pas être inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel de vol ou tout autre document associé au certificat de navigabilité.

Arrêté n° 4360 du 31 mars 2014 relatif aux organismes de maintenance aéronautique

Le ministre d'Etat, ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Vu la Constitution ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, *signée* à Chicago le 7 décembre 1944

Vu le Traité *révisé* instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;

Vu le règlement n°07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la *CEMAC* ;

Vu le décret n°78/288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n°2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;

Vu le décret n°2009-392 du 13 octobre 2009, relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

vu le décret n°2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement;

Vu l'arrêté n° 6051/MTAC-CAB du 25 septembre 2008, portant approbation des règlements aéronautiques du Congo.

Arrête :

Article premier : Le présent arrêté détermine les conditions d'agrément des organismes de maintenance aéronautique

Article 2 : Les conditions d'agrément des organismes de maintenance aéronautique sont fixées à l'annexe jointe au présent arrêté.

Article 3 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Article 4 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo

Fait à Brazzaville, le 31 mars 2014

Rodolphe ADADA

ANNEXE**ORGANISMES DE MAINTENANCE
AERONAUTIQUE****TABLE DES MATIÈRES****1 GÉNÉRALITÉS****1.1 Généralités**

- 1.1.1 Domaine d'application
- 1.1.2 Définitions
- 1.1.3 Abréviations

2 CERTIFICATION**2.1 Certificat et dispositions spécifiques d'exploitation**

- 2.1.1 Exigences
- 2.1.2 Teneur du certificat d'OMA
- 2.1.3 Mentions sur le certificat d'OMA
- 2.1.4 Dispositions spécifiques d'exploitation

2.2 Publicité

- 2.2.1 Exigences en matière de publicité de l'OMA

2.3 Dérogations aux procédures

- 2.3.1 Accord de dérogation
- 2.3.2 Demande de dérogation
- 2.3.3 Notification de la dérogation au personnel de maintenance par l'OMA

2.4 Demande de certificat d'agrément

- 2.4.1 Dossier de demande
- 2.4.2 Délivrance d'un certificat d'agrément

2.5 Durée et renouvellement du certificat

- 2.5.1 Durée
- 2.5.2 Renouvellement

2.6 Maintien de la validité / restitution du certificat

- 2.6.1 Maintien de la validité
- 2.6.2 Restitution du certificat

2.7 Évolutions de L'OMA et amendements du certificat

- 2.7.1 Notification des évolutions à l'Autorité
- 2.7.2 Amendements du Certificat
- 2.7.3 Décision de l'ANAC

2.8 Qualifications de l'OMA

- 2.8.1 Qualifications
- 2.8.2 Qualifications restreintes de l'OMA

3 LOCAUX, ÉQUIPEMENTS, ET MATÉRIEL

- 3.1.1 Généralités
- 3.1.2 Exigences en matière de locaux et installations
- 3.1.3 Équipements, outillages et matériel

4 ADMINISTRATION

- 4.1.1 Exigences en matière du personnel et de formation
- 4.1.2 Limitations des temps de travail et de repos des personnes assurant les fonctions de maintenance dans un OMA
- 4.1.3 Dossiers du personnel habilité à certifier l'état de navigabilité

5 RÈGLES DE FONCTIONNEMENT DE L'OMA**5.1 Généralités**

- 5.1.1 Domaine d'application
- 5.1.2 Exigences

5.2 Manuel des spécifications de l'organisme d'entretien (MOE)

- 5.2.1 Spécifications
- 5.2.2 Teneur du Manuel des spécifications de l'organisme d'entretien

5.3 Gestion de la sécurité

- 5.3.1 Gestion de la sécurité

5.4 Procédures de maintenance et système qualité indépendant

- 5.4.1 Procédures de maintenance et système qualité

5.5 Liste de capacité

- 5.5.1 Liste des capacités de l'OMA

5.6 Privilèges de l'organisme de maintenance agréé

- 5.6.1 Privilèges
- 5.6.2 Maintenance sur site autre que celui de l'OMA

5.7 Limitations d'activité de l'organisme de maintenance agréé

- 5.7.1 Limites d'activité

5.8 Certificat de remise en service

- 5.8.1 Généralités
- 5.8.2 Teneur du certificat de remise en service

5.9 Dossiers de travaux de maintenance

- 5.9.1 Conservation des dossiers
- 5.9.2 Enregistrement des travaux

5.10 Données de navigabilité

- 5.10.1 Données de navigabilité d'aéronef / élément d'aéronef

5.11 Compte rendu d'état d'inaptitude au vol

- 5.11.1 Exigences

5.12 Inspections par l'ANAC

- 5.12.1 Inspections par l'ANAC
- 5.12.2 Normes de performance

ANNEXE I.**MODÈLE DE CERTIFICAT D'AGRÈMENT D'ORGANISME DE MAINTENANCE****1 GÉNÉRALITÉS****1.1 GÉNÉRALITÉS****1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) Le présent règlement prescrit les exigences réglementaires pour la délivrance des agréments d'organismes de maintenance. En outre il prescrit les règles générales de fonctionnement d'un organisme de maintenance agréé (OMA).

1.1.2 DÉFINITIONS

- (a) Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

- (1) **Appareil de mesure Étalon.** — Équipement de mesure étalonné qui est destiné à être utilisé pour contrôler, mesurer ou calibrer d'autres équipements de mesure. Il ne doit pas être utilisé pour contrôler, mesurer ou calibrer un produit aéronautique.
- (2) **Autorité.** — Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo (ANAC).
- (3) **Calibrage.** — Un ensemble d'opérations, exécutées conformément à des procédures définies, qui comparent la mesure effectuée par un instrument de mesure ou une norme de travail dans le but de détecter, d'enregistrer ou d'éliminer par des réglages les marges d'erreurs dans le dispositif de mesure, norme de travail, ou élément d'aéronef testé.

- (4) **Certifié en état de navigabilité.** — Un certificat d'approbation émis par un représentant agréé de l'organisme de maintenance qui stipule que la maintenance effectuée sur un aéronef ou un élément d'aéronef a été exécutée en utilisant les méthodes, techniques, et pratiques, prescrites dans le manuel de maintenance à jour du constructeur ou instructions pour le maintien de la navigabilité élaborées par son fabricant, ou en utilisant d'autres méthodes, techniques, et pratiques acceptables pour l'Autorité.

- (5) **Composant.** — Tout élément, incluant mais non limité à un aéronef, cellule, moteur d'aéronef, hélice, appareillage, accessoire, ensemble, sous-ensemble, système, sous-système, composant, équipement, produit, ou pièce.

- (6) **Dirigeant Responsable (Maintenance).** — Le Dirigeant qui détient l'autorité pour garantir que la totalité de la maintenance exigée par le propriétaire/l'exploitant peut être financée et effectuée suivant les normes requises par l'Autorité. Le dirigeant responsable peut déléguer cette responsabilité par écrit à une autre personne de l'organisme qui devient ainsi Dirigeant Responsable délégué avec l'accord de l'Autorité.

- (7) **Dispositions spécifiques d'exploitation.** — Les dispositions spécifiques d'exploitation décrivent les qualifications (Classe et/ou limitations restreintes) en détail et devront contenir ou référencer le matériel et les spécifications des procédés utilisés dans l'exécution des travaux de maintenance, ainsi que toutes restrictions de l'organisme de maintenance. Le Dirigeant Responsable et l'Autorité signent ce document.

- (8) **Données approuvées.** — Information technique approuvée par une autorité compétente.

- (9) **Étalon de référence.** — Un étalon qui est utilisé pour calibrer les étalons de travail.

- (10) **Étalon de transfert.** — Tout étalon qui est utilisé pour comparer un procédé de mesure, système, ou dispositif sur un site ou niveau avec un autre procédé de mesure, système ou dispositif sur un autre site ou niveau.

- (11) **Étalon de travail.** — Un étalon calibré qui est utilisé dans l'exécution des travaux de maintenance et/ou de calibrages de toute zone de travail dans le but de former la base d'acceptation de produit ou pour faire un constat de navigabilité

(certification en état de navigabilité) d'un aéronef ou élément d'aéronef. Un étalon de travail peut être maintenu par comparaison avec des étalons primaires, étalons secondaires, étalons de référence ou étalons de transfert selon le cas.

- (12) **Étalon primaire.** — Un étalon défini et conservé par l'autorité compétente d'un État et utilisé pour calibrer les étalons secondaires.
- (13) **Étalon secondaire.** — Un étalon calibré par comparaison avec un étalon primaire.
- (14) **Étalon.** — Un objet, procédé, outillage, équipement de contrôle, système, ou expérience qui intègre, incorpore ou sinon fournit une quantité physique, qui sert de base pour la mesure de quantité. Il inclut aussi un document descriptif des opérations et procédés devant être effectués afin d'atteindre un but.
- (15) **Fiche de maintenance ou certificat de remise en service.** — Document de l'organisme de maintenance agréé signé par un représentant habilité de l'organisme de maintenance agréé qui stipule que l'article ayant fait l'objet des travaux est certifié en état de navigabilité du fait des travaux d'entretien, de maintenance préventive, ou de modification effectués :
Fournissent les moyens convenables de stockage, ségrégation, et protection du matériel, des pièces, et fournitures.
- (16) **Installations.** — Espace physique, incluant terrain, bâtiments, et équipements, fournissant les moyens d'effectuer la maintenance de tout article.
L'étalon de travail ne doit pas être utilisé pour contrôler, mesurer, ou calibrer d'autres étalons de travail ou appareils de mesure.
- (17) **Locaux.** — Bâtiments, hangars, et autres structures abritant l'équipement nécessaire et le matériel de l'organisme de maintenance qui :
- (18) **Maintenance spécialisée.** — Toute maintenance non effectuée normalement par un organisme de maintenance agréé (exemple, rechapage des pneus, métallisation, etc.).
- (19) **Matériaux composites.** — Matériaux structuraux faits de substances incluant mais non limitées au bois, métal, céramique, plastique, matériaux en fibre renforcée, graphite, bore ou résine avec des éléments de renforcement incorporés qui se présentent sous forme de filaments, de feuilles, poudres, ou des petits lambeaux

de feuilles, de matériaux différents.

Le "Dirigeant Responsable" peut-être soit l'administrateur principal ou un représentant officiel d'un haut niveau de la société ayant la responsabilité financière d'assurer les fonctions de maintenance pour le compte de tout l'organisme. Cette personne peut être aussi l'équivalent soit du propriétaire de l'OMA ou le représentant officiel de la société qui signe la demande initiale du certificat d'agrément de l'organisme de maintenance.

- (20) **Organisme de Maintenance Agréé.** — Organisme de maintenance approuvé par l'Autorité.
- (21) **Outillages, équipement et équipement de contrôle.** — Utilisés par l'organisme de maintenance agréé pour effectuer la maintenance ou le calibrage d'un produit aéronautique :
- (i) procurent l'espace de travail pour effectuer la maintenance, pour laquelle l'organisme de maintenance est agréé ; et
- (ii) procurent les structures pour la protection convenable des aéronefs et éléments d'aéronef pour effectuer la maintenance ;
- (22) **Signature.** — Une identification unique d'un individu utilisée comme moyens d'authentifier un enregistrement ou une fiche de maintenance. Une signature peut être manuelle, électronique, ou sous toute autre forme acceptable pour l'Autorité.
- (23) **Système informatique.** — Tout système électronique ou automatisé capable de réception, stockage, et traitement des données externes, et de transmission et présentation de telles données sous un format convenable pour l'accomplissement d'une fonction spécifique.
- (24) **Traçabilité.** — Une caractéristique d'un calibrage, analogue à un historique. La traçabilité d'un calibrage est atteinte lorsque chaque équipement de mesure et étalon de travail, a lui-même été correctement calibré et les résultats correctement renseignés dans une relation hiérarchique rapportée à l'étalon national. La documentation fournit l'information requise pour montrer que toute la chaîne des calibrages a été effectuée convenablement.

1.1.3 ABRÉVIATIONS

- (a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :
- (1) **ANAC** Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo
 - (2) **CTA** Certificat de transporteur aérien
 - (3) **MOE** Manuel des spécifications de l'organisme d'entretien
 - (4) **OMA** Organisme de maintenance agréé
 - (5) **PEA** Permis d'exploitation aérienne
 - (6) **PMA** Approbation de fabrication de pièces de remplacement ou de modification (Part Manufacturing Authorization)
 - (7) **TMA** Technicien de maintenance d'aéronef
 - (8) **TSO** Norme de performance minimale (Technical Standard Order)

2 CERTIFICATION

2.1 CERTIFICAT ET DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES D'EXPLOITATION

2.1.1 EXIGENCES

- (a) L'exercice de l'activité de maintenance sur un aéronef immatriculé en République du Congo est soumis au préalable à un agrément délivré par l'ANAC.
- (b) Nul ne peut effectuer la maintenance sur un aéronef immatriculé en République du Congo, sans être détenteur d'un certificat d'organisme de maintenance agréé ou un agrément délivré dans le cadre d'un système équivalent, l'un et l'autre devant être acceptables pour l'ANAC .
- (c) Un OMA ne peut effectuer la maintenance que sur un aéronef ou élément d'aéronef pour lequel il est qualifié et dans le respect strict des dispositions spécifiques d'exploitation accordées par l'ANAC.

2.1.2 TENEUR DU CERTIFICAT D'OMA

- (a) Le certificat de l'OMA sera composé de deux documents :
- (1) un certificat d'une page signé par l'ANAC ; et
 - (2) un document de plusieurs pages comprenant les dispositions spécifiques d'exploitation signé par le Dirigeant Responsable et l'ANAC avec les termes, conditions et habilitations.

5.2.1.3 MENTIONS SUR LE CERTIFICAT D'OMA

- (a) Le certificat de l'OMA doit mentionner :
- (1) le N° du certificat spécifique à l'OMA ;
 - (2) le nom et l'emplacement de l'organisme
 - (3) la date de délivrance et la période de validité ;
 - (4) les qualifications de l'OMA ; et
 - (5) la signature de l'ANAC.

Voir Annexe I au présent règlement pour le modèle du certificat d'agrément d'organisme de maintenance.

2.1.4 DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES D'EXPLOITATION

- (a) Les dispositions spécifiques d'exploitation de l'OMA doivent comprendre :
- (1) le N° du certificat spécialement attribué à l'OMA ;
 - (2) la classe ou les catégories ou les qualifications restreintes délivrées dans le détail, y compris les habilitations spéciales et les restrictions ;
 - (3) la date de délivrance ou de révision ; et
 - (4) les signatures du Dirigeant Responsable et de l'ANAC.
- (b) Le certificat délivré pour chaque OMA doit être disponible sur place pour inspection par le public et l'ANAC.

2.2 PUBLICITÉ

2.2.1 EXIGENCES EN MATIÈRE DE PUBLICITÉ DE L'OMA

- (a) Aucun organisme de maintenance n'est autorisé à se proclamer organisme de maintenance agréé tant qu'un certificat d'agrément n'ait été délivré à cette installation.
- (b) Aucun organisme de maintenance agréé ne peut faire de déclaration, écrite ou orale sur son propre compte qui serait fautive ou de nature à induire quelqu'un en erreur.
- (c) À chaque fois qu'une publicité d'un organisme de maintenance indique qu'il est agréé, la publicité doit clairement mentionner le numéro du certificat agrément.

2.3 DÉROGATIONS AUX PROCÉDURES

2.3.1 ACCORD DE DÉROGATION

- (a) L'ANAC peut, sous la considération de circonstances d'un organisme de maintenance particulier, accorder une dérogation sur les procédures en allégeant des sections spécifiques du présent règlement, pourvu que l'ANAC trouve que les circonstances présentées garantissent la dérogation aux procédures et que le niveau de sécurité sera maintenu égal à celui fourni par la règle pour laquelle l'autorisation de déviation aux procédures a été accordée. Ladite autorisation doit être émise comme une lettre d'autorisation de déviation aux procédures.
- (b) L'ANAC peut mettre fin à la dérogation aux procédures ou l'amender à tout moment.

2.3.2 DEMANDE DE DÉROGATION

- (a) La demande de dérogation aux procédures doit être faite sous une forme et d'une manière acceptable pour l'ANAC. Elle doit être adressée nécessairement à l'ANAC au moins 60 jours avant l'échéance de la date à laquelle la dérogation aux procédures définies dans les sections spécifiques de ce présent règlement concernant les travaux de maintenance est projetée. Une demande de dérogation aux procédures doit comporter la description complète des circonstances et des justifications relatives à la dérogation aux procédures demandées, et démontrer que le niveau de sécurité sera maintenu égal à celui fourni par la règle pour laquelle l'autorisation a été recherchée.

2.3.3 NOTIFICATION DE LA DÉROGATION AU PERSONNEL DE MAINTENANCE PAR L'OMA

- (a) Tout organisme de maintenance agréé qui reçoit une lettre d'autorisation de dérogation aux procédures doit disposer de moyens de notifier au commandement, personnel habilité à certifier l'état de navigabilité et personnel concerné par la dérogation y compris son étendue, sa date limite de validité ou d'amendement.

2.4 DEMANDE DE CERTIFICAT D'AGRÈMENT

2.4.1 DOSSIER DE DEMANDE

- (a) Le postulant à un certificat d'agrément doit soumettre à l'ANAC, un dossier comprenant les documents ci-après :
- (1) une demande sous un format prescrit par l'ANAC ;
 - (2) deux exemplaires de son manuel des spécifications de l'organisme d'entretien ;
 - (3) les dispositions spécifiques d'exploitation;

- (4) une liste des tâches de maintenance devant être effectuées pour son compte, sous contrat par un autre OMA ;
- (5) une liste de tous les certificats et qualifications d'OMA relatifs à ces certificats délivrés par tout état contractant autre que la République du Congo ; et
- (6) toute information additionnelle que l'ANAC exige du postulant.

- (b) Le postulant doit s'acquitter des droits prescrits pour l'obtention de l'agrément dès soumission de sa demande ;

- (c) La demande d'amendement d'un certificat existant d'OMA doit être conforme aux prescriptions de l'ANAC.

Les conditions et modalités de mise en œuvre du modèle de formulaire de demande de certificat d'agrément d'OMA sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2.4.2 DÉLIVRANCE D'UN CERTIFICAT D'AGRÈMENT

- (a) Si, après étude des manuels et évaluation de la conformité, l'ANAC juge que le postulant satisfait aux règles et normes exigées au présent Règlement et aux dispositions du RAC 21, l'ANAC délivre un certificat d'agrément au postulant.

- (b) Le document d'agrément doit contenir au moins les renseignements suivants :

- (1) nom et emplacement de l'organisme ;
- (2) date de délivrance et période de validité ; et
- (3) conditions de l'agrément.

- (c) Le maintien de la validité de l'agrément dépendra de la capacité de l'organisme de continuer à respecter les dispositions prescriptions du paragraphe (a) ci-dessus et les dispositions applicables du RAC 21 concernant les organismes de maintenance agréés.

2.5 DURÉE ET RENOUVELLEMENT DU CERTIFICAT

2.5.1 DURÉE

- (a) Un certificat délivré à un organisme de maintenance agréé prend effet à partir de la date d'émission jusqu'au dernier jour du 24^{ème} mois après cette date sauf renonciation, suspension ou révocation.

- (b) Le détenteur d'un certificat qui expire ou qui fait l'objet d'une renonciation, d'une suspension ou d'un retrait par l'ANAC doit restituer ce certificat et les dispositions spécifiques d'exploitation à l'ANAC.

2.5.2 RENOUELEMENT

- (a) Un organisme de maintenance agréé qui fait une demande de renouvellement de son certificat d'agrément doit :
- (1) soumettre sa demande de renouvellement au moins 60 jours avant la date d'expiration du certificat d'agrément en cours. Si la demande du renouvellement n'est pas faite dans cette limite de temps, l'organisme de maintenance agréé doit suivre la procédure de demande prescrite par l'ANAC ; et
 - (2) s'acquitter des droits prescrits pour le renouvellement du certificat d'agrément.

2.6 MAINTIEN DE LA VALIDITÉ / RESTITUTION DU CERTIFICAT

2.6.1 MAINTIEN DE LA VALIDITÉ

- (a) À moins que l'agrément n'ait fait au préalable l'objet d'une renonciation, remplacement, révocation, ou expiration suite à un dépassement de la date limite de validité spécifiée sur le certificat d'agrément, la continuité de la validité de l'agrément dépend :
- (1) du maintien de l'OMA en conformité avec le présent règlement ;
 - (2) de la garantie d'accès de l'ANAC et de tout autre organisme de surveillance délégué par l'ANAC aux installations de l'organisme de maintenance pour en déterminer la conformité avec le présent règlement ; et
 - (3) l'acquittement de tous les droits prescrits par l'ANAC.

2.6.2 RESTITUTION DU CERTIFICAT

- (a) Le détenteur d'un certificat d'agrément arrivé à expiration ou ayant fait l'objet d'une renonciation, suspension, ou révocation doit le restituer à l'ANAC.

2.7 ÉVOLUTIONS DE L'OMA ET AMENDEMENTS DU CERTIFICAT

2.7.1 NOTIFICATION DES ÉVOLUTIONS À L'ANAC

- (a) Afin de permettre à l'ANAC de déterminer la continuité de la conformité au présent règlement, l'OMA doit notifier à l'ANAC par écrit avant ou dans un délai de 15 jours au maximum, toute(s) évolution(s) parmi les suivantes :
- (1) la raison sociale ;
 - (2) l'adresse de l'organisme ;

- (3) les locaux, les installations, les équipements, les outillages, le matériel, les procédures, le domaine d'activité et le personnel de certification de l'état de navigabilité qui peuvent affecter la ou les qualifications de l'OMA ;
- (4) les dispositions spécifiques d'exploitation de l'OMA ;
- (5) les sites additionnels de l'organisme ;
- (6) le Dirigeant Responsable ; ou
- (7) la liste du personnel de commandement identifié dans le manuel des spécifications de l'organisme d'entretien.

2.7.2 AMENDEMENTS DU CERTIFICAT

- (a) L'ANAC amende le certificat d'OMA, si l'OMA lui notifie un changement dans :
- (1) le site ou les locaux et installations ;
 - (2) les sites additionnels de l'organisme ;
 - (3) les dispositions spécifiques d'exploitation, y compris les suppressions ;
 - (4) la raison sociale de l'organisme avec le même propriétaire ; ou
 - (5) le propriétaire de l'organisme.
- (b) Le certificat d'agrément n'est pas cessible.

2.7.3 DÉCISION DE L'ANAC

- (a) L'ANAC peut :
- (1) prescrire par écrit, les conditions sous lesquelles l'OMA peut continuer de fonctionner pendant la mise en place de ces évolutions spécifiées ; et
 - (2) maintenir le certificat d'OMA en observation, si l'ANAC juge que l'approbation du certificat de l'OMA doit être différée ; l'ANAC notifie par écrit au détenteur du certificat d'OMA les raisons de cet ajournement.
- (b) Si des évolutions sont apportées aux points ci-dessus énumérés par l'OMA sans notification à l'ANAC, le certificat doit être suspendu.

2.8 QUALIFICATIONS DE L'OMA

2.8.1 QUALIFICATIONS

- (a) La liste de définition des qualifications contenues dans les dispositions spécifiques d'exploitation est fixée par une décision de l'ANAC. *Les conditions et modalités de mise en œuvre du système de classes et catégories des OMA sont*

établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2.8.2 QUALIFICATIONS RESTREINTES DE L'OMA

- (a) Chaque fois que l'ANAC le juge opportun, elle peut délivrer une qualification restreinte pour un OMA, qui entretient ou modifie un type particulier de cellule, moteur, hélice, équipement radio, instrument, accessoire, ou pièce de cette nature, ou effectue seulement une maintenance spécialisée nécessitant un équipement et des compétences que ne possède pas ordinairement un OMA détenteur de qualifications normales. Ce genre de qualification peut être limité à un modèle donné d'aéronef, moteur ou élément, ou à toute quantité de pièces fabriquées par un constructeur particulier.
- (b) La liste de définition des qualifications restreintes contenues dans les dispositions spécifiques d'exploitation est fixée par une décision de l'ANAC.

3 LOCAUX, ÉQUIPEMENTS, INSTRUMENTS ET MATÉRIEL

3.1.1 GÉNÉRALITES

- (a) Un organisme de maintenance agréé doit disposer des installations, des équipements et matériels qui répondent en quantité et en qualité aux normes requises pour la délivrance du certificat et des qualifications que détient l'organisme de maintenance agréé.

3.1.2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE LOCAUX ET INSTALLATIONS

- (a) Les locaux et les installations doivent être conformes aux exigences pour tous les types de travaux prévus et assurer une protection contre les intempéries.
- (b) Tout l'environnement de travail doit être approprié par rapport aux tâches prévues et ne doit pas affecter le rendement du personnel.
- (c) L'implantation des bureaux doit être adaptée à la gestion des travaux prévus, y compris la gestion de la qualité, de la planification, et des dossiers techniques.
- (d) Les ateliers spécialisés ainsi que les aires de travail doivent être séparés, de façon appropriée, afin d'éviter les risques de contamination de l'environnement et des zones de travail.
- (e) Les locaux de stockage doivent être prévus pour les pièces, les équipements, les outillages et le matériel.
- (f) Les conditions de stockage doivent permettre de sécuriser les pièces en bon état, de séparer les pièces en bon état des pièces défectueuses ou

litigieuses, d'éviter la détérioration et l'endommagement des éléments stockés.

- (g) Les locaux et les installations doivent être conformes aux exigences de la réglementation en matière d'hygiène et de sécurité (éclairage, aération, lutte contre l'incendie, climatisation). *Les conditions et modalités de mise en œuvre des exigences additionnelles en matière de locaux et installations sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.*

3.1.3 ÉQUIPEMENTS, OUTILLAGES ET MATÉRIEL

- (a) L'OMA doit disposer des équipements, des outillages et du matériel nécessaires à la réalisation des travaux pour lesquels il est agréé, et ces éléments doivent être sous le contrôle total de l'OMA. La disponibilité des équipements et des outillages signifie une disponibilité permanente exception faite d'un outillage ou d'équipement dont on a si rarement besoin que sa disponibilité permanente n'est pas nécessaire.
- (b) L'ANAC peut dispenser un OMA de l'obligation de posséder des outillages et des équipements spécifiques pour la maintenance d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef spécifié dans l'agrément de l'OMA, si ces éléments peuvent être acquis temporairement par un arrangement contractuel préalable, et être entièrement sous contrôle de l'OMA lorsqu'ils sont nécessaires pour l'exécution de la maintenance requise.
- (c) L'OMA doit contrôler tous les outils, les instruments et les équipements de test nécessaires utilisés pour l'acceptation du produit et/ou la détermination de la navigabilité.
- (d) L'OMA doit s'assurer que tous les outils, les instruments, et les équipements de test utilisés pour l'acceptation d'un produit et/ou la détermination de la navigabilité sont correctement calibrés par rapport à des étalons acceptables pour l'ANAC et dont la traçabilité est assurée.
- (e) La périodicité d'étalonnage doit répondre à des normes acceptables par l'ANAC.
- (f) L'OMA doit conserver tous les états de calibrage et des étalons utilisés pour le calibrage. *Les conditions et modalités de mise en œuvre des exigences détaillées concernant l'utilisation, l'entretien et la calibration des équipements et des outillages sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.*

4 ADMINISTRATION

4.1.1 EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL ET DE FORMATION

- (a) Un responsable ou un groupe de responsables acceptables pour l'ANAC doit être nommé ; il lui incombe entre autre de s'assurer que l'OMA sa-

tisfait aux exigences du présent règlement.

- (b) La ou (les) personne(s) désignée (s) représentant la structure d'encadrement au sein de l'OMA doit (ou doivent) être responsable(s) de toutes les fonctions spécifiées.
- (c) Les Responsables Désignés rendent compte directement au Dirigeant Responsable, qui doit être acceptable pour l'ANAC.
- (d) L'OMA doit employer un personnel suffisant pour planifier, réaliser, superviser, contrôler et certifier les travaux en conformité avec l'agrément.
- (e) La compétence du personnel impliqué dans la maintenance doit être établie suivant une procédure et des normes acceptables pour l'ANAC.
- (f) La personne qui signe la fiche de maintenance ou le certificat de remise en service, doit être qualifiée conformément à la réglementation en vigueur.
- (g) Le personnel de maintenance et le personnel de certification doivent satisfaire aux exigences de qualification.
- (h) Ils doivent également recevoir une formation initiale et continue appropriées aux tâches et responsabilités qui leur incombent, suivant un programme approuvé par l'ANAC.
- (i) Le programme de formation établi par l'OMA doit comprendre une formation de niveau de connaissances et d'habileté ayant rapport aux facteurs humains, y compris la coordination avec d'autres personnels de maintenance et les équipages.
Les conditions et modalités de mise en œuvre des exigences supplémentaires concernant le personnel sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

4.1.2 LIMITATIONS DES TEMPS DE TRAVAIL ET DE REPOS DES PERSONNES ASSURANT LES FONCTIONS DE MAINTENANCE DANS UN OMA

- (a) Nul ne peut effectuer ou faire effectuer des travaux de maintenance sur aéronef, sans que la personne chargée d'effectuer ces travaux n'ait eu une période de repos d'une durée minimale de 8 heures avant le début des travaux.
- (b) Nul ne peut programmer des personnes effectuant des travaux de maintenance sur aéronef pour une période d'activité supérieure à 12 heures consécutives.
- (c) En cas de dépannage non programmé, les personnes effectuant les travaux sur aéronef peuvent atteindre des amplitudes :
 - (1) de 16 heures consécutives ; et

- (2) de 20 heures cumulées en 24 heures consécutives.

- (d) Après les périodes de travaux non programmés, les personnes ayant effectué ces travaux de maintenance sur aéronef doivent disposer d'un temps obligatoire de repos d'au moins 10 heures.

4.1.3 DOSSIERS DU PERSONNEL HABILITÉ À CERTIFIER L'ÉTAT DE NAVIGABILITÉ

- (a) L'OMA doit conserver une liste de tout le personnel chargé de la certification d'état de navigabilité; cette liste doit comprendre les détails de leur domaine d'habilitation.
- (b) Le personnel chargé de certifier l'état de navigabilité doit faire l'objet d'une notification écrite par l'OMA de son domaine d'habilitation.
- (c) La liste du personnel habilité à certifier l'état de navigabilité doit être tenue à jour. L'accès à cette liste doit être réglementé et disponible à tout moment pour l'ANAC.
Les conditions et modalités de mise en œuvre des exigences supplémentaires concernant les dossiers du personnel sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

5 RÈGLES DE FONCTIONNEMENT DE L'OMA

5.1 GÉNÉRALITÉS

5.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le but du manuel des spécifications de l'organisme d'entretien (MOE) est d'établir les procédures, les moyens et les méthodes de l'organisme.
- (b) La conformité à son contenu assure la conformité aux exigences du RAC 05, qui est une condition préalable à l'obtention et au maintien du certificat d'agrément de l'organisme.

5.1.2 EXIGENCES

- (a) L'OMA doit mettre à la disposition du personnel de maintenance intéressé, un manuel des spécifications de l'organisme d'entretien pour le guider dans l'exercice de ses fonctions.
- (b) Le manuel des spécifications de l'organisme d'entretien de l'OMA et tout amendement doivent être approuvés par l'ANAC avant toute utilisation.

5.2 MANUEL DES SPÉCIFICATIONS DE L'ORGANISME D'ENTRETIEN (MOE)

5.2.1 SPÉCIFICATIONS

- (a) Le manuel des spécifications de l'organisme d'entretien de l'OMA doit spécifier le domaine d'activité requis de l'OMA.

(b) Le manuel des spécifications de l'organisme d'entretien doit :

- (1) contenir les instructions et informations nécessaires pour permettre au personnel concerné de s'acquitter de ses tâches et ses responsabilités avec un niveau acceptable de sécurité;
- (2) être présenté sous une forme facile à amender et contenir un système permettant au personnel de déterminer l'état de révision en cours ;
- (3) signaler la date de la dernière révision inscrite sur chaque page contenant la révision
- (4) se conformer à la réglementation applicable de la République du Congo ; et
- (5) faire référence à la réglementation de l'ANAC. Les détenteurs de certificats délivrés par la FAA et EASA doivent fournir un supplément au MPM.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre du supplément au Manuel des spécifications de l'organisme d'entretien (MOE) agréé sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

5.2.2 TENEUR DU MANUEL DES SPÉCIFICATIONS DE L'ORGANISME D'ENTRETIEN

(a) Le Manuel des spécifications de l'organisme d'entretien doit comporter les informations suivantes

- (1) une déclaration signée par le Dirigeant Responsable confirmant que le Manuel des spécifications de l'organisme d'entretien (MOE) et tous les manuels associés établissent la conformité de l'OMA avec le présent règlement et que ces manuels restent conformes à tout moment ;
- (2) une procédure acceptée par l'ANAC établissant et maintenant une liste à jour des titres et noms du personnel de commandement acceptée par l'ANAC ;
- (3) un état décrivant les tâches, les responsabilités du personnel de commandement, les questions qu'il est susceptible de discuter directement avec l'ANAC au nom de l'OMA ;
- (4) un organigramme montrant les chaînes de responsabilités associées du personnel de commandement ;
- (5) une procédure pour établir et maintenir une liste à jour du personnel de certification d'état de navigabilité ;

La liste du personnel de certification doit être séparée du Manuel des spécifications de l'organisme d'entretien, mais doit être maintenue à jour et disponible pour consultation par l'ANAC.

- (6) une description des procédures utilisées pour établir la compétence du personnel de maintenance ;
- (7) une description générale des ressources humaines ;
- (8) une description générale des installations situées sur chaque site spécifié dans le certificat d'agrément de l'OMA ;
- (9) une description générale de l'étendue du domaine d'activité de l'OMA dans le cadre de l'agrément ;
- (10) la procédure de notification à utiliser par l'OMA pour demander l'approbation des évolutions de l'organisation de l'OMA à l'ANAC;
- (11) la procédure d'amendement du MOE de l'OMA, y compris la soumission des amendements à l'ANAC ;
Les sous-paragraphes ci-dessus constituent la partie organisation du Manuel des spécifications de l'organisme d'entretien et peuvent donc être présentés sous forme d'un document unique.
- (12) une description de la méthode utilisée pour la clôture et la conservation des états de maintenance ;
- (13) une description de la procédure de préparation de la fiche de maintenance et les circonstances sous lesquelles elle doit être signée ;
- (14) une description des procédures pour se conformer aux exigences du système des comptes rendus d'états de non-navigabilité ;
- (15) une description de la procédure de réception, d'amendement et de diffusion à l'intérieur de l'organisme de maintenance de toutes les données de navigabilité nécessaires en provenance du détenteur du certificat de type ou de l'organisme de conception de type ;
- (16) les procédures de l'OMA, acceptables pour l'ANAC garantissant de bonnes pratiques de maintenance et la conformité avec toutes les exigences relatives au présent règlement ;
- (17) les procédures de l'OMA pour établir et maintenir un système qualité indépendant

dant, pour contrôler la conformité et l'adéquation des procédures pour garantir la bonne qualité des pratiques de maintenance et la navigabilité des aéronefs et produits aéronautiques. Le contrôle de conformité doit inclure un système de retour d'informations à la personne ou au groupe de personnes précisées en 4.1.1, et in fine au Dirigeant Responsable pour assurer, selon nécessité les actions correctives. Un tel système doit être acceptable pour l'ANAC ;

- (18) les procédures d'audits internes de l'OMA, y compris les méthodes et la fréquence de tels audits, ainsi que les procédures de comptes rendus des résultats au Dirigeant Responsable pour analyse et action ;
- (19) une liste des exploitants (si applicable) à qui l'OMA fournit une prestation de maintenance aéronef ;
- (20) une liste des organismes effectuant de la maintenance pour le compte de l'OMA ; et
- (21) une liste des sites et des procédures de maintenance en ligne de l'OMA, si applicable.

Les conditions et modalités de mise en œuvre des exigences détaillées concernant le MOE et un modèle de format du MOE sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

5.3 GESTION DE LA SÉCURITÉ

5.3.1 GESTION DE LA SÉCURITÉ

Le RAC 21 contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les organismes de maintenance agréés.

5.4 PROCÉDURES DE MAINTENANCE ET SYSTÈME QUALITÉ INDÉPENDANT

5.4.1 PROCÉDURES DE MAINTENANCE ET SYSTÈME QUALITÉ

- (a) L'OMA doit établir des procédures acceptables pour l'ANAC, afin d'assurer de bonnes pratiques de maintenance et la conformité à toutes les exigences correspondantes du présent règlement.
- (b) L'OMA doit veiller au respect de la section 5.4.1, paragraphe (a) en mettant en place soit un système indépendant d'assurance de la qualité lui permettant de vérifier la conformité avec les procédures et le bien-fondé de celles-ci, soit un système d'inspection lui permettant de s'assurer que tous les travaux de maintenance ont été effectués convenablement.
- (c) Le système qualité doit comprendre une procédure pour la qualification initiale et des audits périodiques des organismes effectuant du tra-

vail pour le compte de l'OMA.

- (d) Le contrôle de conformité doit comprendre un système de retour d'informations à la personne du commandement ou au groupe de personnes désignées directement responsables du système qualité et in fine au Dirigeant Responsable pour assurer, selon nécessité les actions correctives.
- (e) Les procédures de maintenance doivent couvrir tous les aspects de l'activité de maintenance et décrire les normes auxquelles l'OMA a l'intention de se conformer pour l'exécution du travail. Les normes concernant l'OMA résultant de la conception d'aéronef/élément d'aéronef ainsi que les normes de l'exploitant, doivent être prises en compte.
- (f) Les procédures de maintenance doivent prendre en compte les dispositions et limitations des règlements applicables.
- (g) Le système qualité de l'OMA doit disposer de tous les moyens nécessaires pour examiner toutes les procédures de maintenance telles que décrites dans le manuel des spécifications de l'organisme d'entretien au moins une fois tous les deux ans pour chaque type d'aéronef entretenu conformément au programme approuvé(h) Le système qualité de l'OMA doit indiquer les échéances d'audits, les dates réelles de réalisation, et établir un système de rapports d'audits, qui peut être consulté sur demande par l'ANAC ou son représentant en visite. Le système d'audits doit établir de façon claire les moyens par lesquels les rapports d'audits contenant des constats de non-conformité ou niveau insuffisant de conformité sont communiqués au Dirigeant Responsable.

Les conditions et modalités de mise en œuvre des exigences détaillées concernant le système qualité et un modèle de procédures de maintenance sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

5.5 LISTE DE CAPACITÉS

5.5.1 LISTE DES CAPACITÉS DE L'OMA

- (a) Chaque organisme de maintenance agréé doit préparer et conserver une liste de capacités à jour approuvée par l'ANAC. L'organisme de maintenance agréé n'est pas autorisé à effectuer de la maintenance sur un article, tant que cet article n'est pas inscrit sur la liste de capacité.
- (b) La liste de capacités doit identifier chaque article par le fabricant, le modèle, la référence, ou autres nomenclatures définies par le fabricant de l'article.
- (c) Un article ne peut figurer sur la liste de capacités que s'il fait partie du domaine des qualifications et classes du certificat de l'organisme de maintenance agréé, et seulement après que

l'organisme de maintenance agréé ait effectué une auto évaluation de ses capacités.

- (d) L'organisme de maintenance agréé doit effectuer l'auto évaluation décrite dans le présent paragraphe pour s'assurer qu'il dispose de toutes les installations, des équipements, du matériel, des données techniques, des procédés, des locaux, et du personnel formé en place pour effectuer les travaux sur l'article conformément aux exigences du présent règlement. Si l'organisme de maintenance agréé établit ce fait, il peut inscrire l'article concerné sur sa liste de capacité.
- (e) Le document d'évaluation décrit ci-dessus doit être signé par le Dirigeant Responsable et doit être conservé par l'organisme de maintenance agréé.
- (f) En cas de rajout d'article supplémentaire sur sa liste de capacité, l'OMA doit envoyer un exemplaire de la liste à l'ANAC.
- (g) La liste de capacité doit être disponible sur place pour pouvoir être contrôlée par le public et l'ANAC.
- (h) Les rapports d'auto évaluations doivent être disponibles sur place pour pouvoir être contrôlés par l'ANAC.
- (i) L'OMA doit conserver la (les) liste(s) de capacité ainsi que le(s) rapport(s) d'auto évaluation(s) deux ans après la date d'acceptation par le Dirigeant Responsable.

5.6 PRIVILÈGES DE L'ORGANISME DE MAINTENANCE AGRÉÉ

5.6.1 PRIVILÈGES

- (a) L'organisme de maintenance agréé doit effectuer les tâches suivantes telles qu'autorisées par l'ANAC et selon le manuel des spécifications de l'organisme d'entretien de l'OMA :
- (1) assurer la maintenance de tout aéronef ou élément d'aéronef pour lequel il est qualifié, aux sites précisés sur le certificat d'agrément ;
 - (2) assurer la maintenance de tout aéronef pour lequel il est qualifié sur tout site, sous réserve que le besoin d'une telle maintenance découle d'une indisponibilité de l'aéronef ;
 - (3) décrire les activités de support à un détenteur spécifique de CTA là où ce détenteur a sollicité les services de l'OMA sur des sites autres que celui identifié sur le certificat d'agrément de l'OMA et que l'OMA a été qualifié pour entretenir l'aéronef de ce détenteur spécifique sur le site demandé, dans les dispositions d'exploitation de l'OMA approuvées par l'ANAC ; et

- (4) délivrer un certificat de l'état de navigabilité à l'issue des travaux de maintenance conformément aux restrictions applicables à l'OMA.

5.6.2 MAINTENANCE SUR UN SITE AUTRE QUE CELUI DE L'OMA

- (a) L'OMA peut effectuer la maintenance de tout article pour lequel il est qualifié sur un site autre que celui de l'OMA si :
- (1) la tâche pourrait être effectuée de la même manière que dans le site de l'OMA conformément au présent règlement ;
 - (2) tout le personnel, l'équipement, le matériel, et les normes techniques nécessaires sont disponibles sur le site où le travail doit être effectué ; et
 - (3) le manuel des spécifications de l'organisme d'entretien du site établit formellement les procédures approuvées régissant le travail à effectuer en un lieu autre que l'OMA.

5.7 LIMITES D'ACTIVITÉ DE L'ORGANISME DE MAINTENANCE AGRÉÉ

5.7.1 LIMITES D'ACTIVITÉ

- (a) L'OMA doit effectuer la maintenance d'un aéronef ou élément d'aéronef pour lequel il est agréé, seulement si tous les locaux, les installations, les équipements, les outillages, le matériel, les données techniques et le personnel de certification d'état de navigabilité nécessaires sont disponibles.

5.8 CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE (CRS)

5.8.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Un certificat de remise en service doit être émis par le personnel habilité lorsque celui-ci est convaincu que toute la maintenance exigée sur l'aéronef ou l'élément d'aéronef a été correctement effectuée par l'OMA conformément au manuel des spécifications de l'organisme d'entretien.

Un élément d'aéronef qui a fait l'objet d'une maintenance hors de l'aéronef nécessite la délivrance d'un certificat de remise en service lié au type de travaux effectués sur ce produit et un autre certificat de remise en service attestant de son installation correcte sur aéronef dans le cas d'une telle action.

5.8.2 TENEUR DU CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE

- (a) Un certificat de remise en service doit contenir :
- (1) l'identification de l'aéronef ou élément d'aéronef ; et

- (2) les principaux éléments de la maintenance effectuée ;
- (3) le lieu d'exécution de la maintenance ;
- (4) la date d'exécution de cette maintenance ; et
- (5) l'identité, y compris la référence d'agrément de l'OMA et du personnel de certification d'état de navigabilité qui délivre le certificat.

Les conditions et modalités de mise en œuvre des exigences concernant le certificat de remise en service ainsi que des modèles de certificat pour l'aéronef et élément d'aéronef sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

5.9 DOSSIERS DE TRAVAUX DE MAINTENANCE

5.9.1 CONSERVATION DES DOSSIERS

- (a) L'OMA doit conserver tous les détails de tous les travaux effectués sous une forme acceptable pour l'ANAC.
- (b) L'OMA doit fournir un exemplaire de chaque certificat de remise en service à l'exploitant de l'aéronef ainsi qu'un exemplaire de toute donnée de navigabilité spécifique utilisée pour les réparations/modifications effectuées.
- (c) L'OMA doit conserver un exemplaire de tous les états de maintenance détaillés et de toutes les données de navigabilité associées pendant deux ans à partir de la date à laquelle l'aéronef ou le produit aéronautique concerné par les dits travaux a été remis en service par l'OMA.

Lorsqu'un détenteur de CTA sous-traite à un OMA la conservation des certificats d'état de navigabilité de ses aéronefs et toutes données de navigabilité associées, la période d'archivage est celle du détenteur du CTA.

5.9.2 ENREGISTREMENT DES TRAVAUX

- (a) Toute personne qui effectue une maintenance sur un aéronef ou élément d'aéronef doit enregistrer dans les dossiers des travaux de maintenance de cet équipement :
 - (1) une description et référence aux données des travaux effectués acceptables pour l'ANAC;
 - (2) la date d'exécution des travaux effectués ;
 - (3) le nom de la personne effectuant le travail si autre que la personne spécifiée ;
 - (4) si le travail effectué sur l'aéronef/élément d'aéronef s'est déroulé de façon satisfaisante, la signature, le numéro de certifi-

cat, et type de certificat détenu par la personne approuvant le travail;

- (5) la signature autorisée, numéro du certificat d'OMA, et le type de certificat détenu par la personne qui approuve ou désapprouve la certification de l'état de navigabilité de l'aéronef/élément d'aéronef ;
 - (6) la signature constitue la certification de l'état de navigabilité uniquement pour les travaux effectués ; et
 - (7) en sus des enregistrements exigés, les réparations et les modifications majeures doivent être enregistrées sur un formulaire conçu par l'ANAC et la personne effectuant le travail doit disposer de ce formulaire.
- (b) Nul ne doit inscrire sur un document ou formulaire exigé d'enregistrement de maintenance qu'un aéronef ou un élément d'aéronef a été révisé à moins que :
 - (1) à l'aide de méthodes, de techniques et de pratiques acceptables pour l'ANAC, il ait été désassemblé, nettoyé, inspecté comme permis, réparé selon besoin et réassemblé;
 - (2) il ait été testé conformément aux normes et aux données techniques approuvées, ou conformément aux normes et données techniques en vigueur acceptables pour l'ANAC, qui ont été développées et renseignées par le détenteur du certificat de type, d'un certificat de type complémentaire, ou une approbation sous une TSO (Prescription de Norme Technique) d'un matériel, d'une pièce, d'un procédé, ou d'un appareillage.
 - (c) Nul ne doit inscrire sur un document ou formulaire exigé d'enregistrement de maintenance qu'un aéronef ou un élément d'aéronef a été restauré à moins qu'il ait été :
 - (1) désassemblé, nettoyé, inspecté comme permis ;
 - (2) réparé selon besoin ; et
 - (3) réassemblé et testé suivant les mêmes tolérances et limites qu'un nouvel élément, en utilisant ou bien des pièces neuves ou usagées conformes aux tolérances et limites des pièces neuves, ou aux côtes de réparations supérieures ou inférieures approuvées.
 - (d) Nul ne doit certifier l'état de navigabilité d'un aéronef ou élément d'aéronef ayant fait l'objet de maintenance à moins que :

- (1) l'enregistrement approprié des travaux de maintenance n'ait été fait ; et
- (2) la forme de réparation ou modification approuvée par l'ANAC ait été effectuée de la manière prescrite.
- (e) Si une réparation ou une modification aboutit à un changement quelconque des limitations opérationnelles de l'aéronef ou des données de vol contenues dans le manuel de vol approuvé, ces limitations opérationnelles ou données de vol doivent être amendées en conséquence et établies formellement tel que prescrit.
- (f) La personne approuvant ou désapprouvant l'état de navigabilité d'un aéronef/élément d'aéronef, après toute inspection effectuée conformément au présent règlement, doit noter sur les dossiers des travaux de maintenance de cet équipement les informations suivantes :
- (1) le type d'inspection et une brève description de l'étendue de cette inspection ;
- (2) la date de l'inspection et le temps total de l'aéronef en service ;
- (3) la signature autorisée, le numéro du certificat d'OMA et le type de certificat détenu par la personne approuvant ou désapprouvant l'état de navigabilité de l'aéronef ou élément d'aéronef ;
- (4) si l'aéronef est constaté et approuvé navigable, la déclaration suivante ou similaire doit être faite : Je certifie que cet aéronef a été inspecté conformément à l'inspection (insérer le type) et a été certifié en état de navigabilité ;
- (5) si l'aéronef n'est pas approuvé navigable pour cause de besoin de maintenance, non-conformité aux spécifications, consignes de navigabilité, ou autres données approuvées applicables, la déclaration suivante ou similaire doit être faite : Je certifie que cet aéronef a été inspecté conformément à l'inspection (insérer le type) et une liste datée (insérer la date) d'anomalies et éléments non navigables a été fournie au propriétaire ou à l'exploitant de l'aéronef ; et
- (6) si une inspection est conduite suivant un programme d'inspection fourni par le présent règlement, l'enregistrement doit identifier le programme d'inspection exécuté, et contenir la déclaration que l'inspection a été effectuée conformément aux inspections et procédures de ce programme particulier.
- (g) Si la personne effectuant une inspection exigée par le présent règlement trouve que l'aéro-

nef n'est pas navigable, ou ne satisfait pas aux données du certificat de type applicable, aux consignes de navigabilité, ou autres données approuvées dont dépend sa navigabilité, cette personne doit donner à l'exploitant une liste signée et datée de ces anomalies.

5.10 DONNÉES DE NAVIGABILITÉ

5.10.1 DONNÉES DE NAVIGABILITÉ D'AÉRONEF / ÉLÉMENT D'AÉRONEF

- (a) L'OMA doit recevoir de l'ANAC, de l'état de certification primaire, des organismes de conception de type d'aéronef/élément d'aéronef, de tout autre organisme approuvé de l'État de production ou de conception selon le cas, toutes les données de navigabilité applicables comme support aux travaux exécutés.
- (b) Les consignes de navigabilité de l'état de certification primaire sont classées impératives au Congo, lorsqu'elles sont applicables.
- (c) Lorsque l'OMA procède à la modification des données de navigabilité spécifiées au paragraphe (a) ci-dessus sous un format ou une présentation plus commode pour ses besoins de maintenance, l'OMA doit soumettre à l'ANAC pour approbation un amendement de son manuel des spécifications de l'organisme d'entretien pour toutes modifications proposées de ce type.
- (d) Toutes les données de navigabilité utilisées par l'OMA doivent être maintenues à jour et disponibles à tout le personnel devant avoir accès à ces données pour exécuter leurs tâches.

Les conditions et modalités de mise en œuvre des exigences concernant les données de navigabilité sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

5.11 COMPTE-RENDU D'ÉTATS D'INAPTITUDE AU VOL

5.11.1 EXIGENCES

- (a) L'OMA est tenu de rapporter à l'ANAC et à l'organisme de conception de l'aéronef de l'État de conception, tout fait identifié susceptible de présenter un sérieux danger pour l'aéronef.
- (b) Les comptes rendus doivent être établis sur un formulaire et d'une manière prescrite par l'ANAC et contenir toutes les informations relatives au fait constaté par l'OMA.
- (c) Lorsque l'OMA est lié contractuellement à un détenteur de CTA pour la maintenance, il doit rapporter au détenteur du CTA tout fait affectant l'aéronef ou l'élément d'aéronef.
- (d) Les comptes rendus doivent être établis dès que possible, et en tout état de cause dans les trois jours après la constatation par l'OMA du fait faisant l'objet du compte-rendu.

5.12 INSPECTIONS PAR L'ANAC**5.12.1 INSPECTIONS PAR L'ANAC**

- (a) Tout organisme de maintenance agréé doit permettre à tout instant, à l'ANAC de vérifier que l'organisme de maintenance et toutes les installations de maintenance avec lesquelles il est lié contractuellement sont en conformité avec le présent règlement. Les accords de maintenance avec un sous-traitant doivent comporter des dispositions pour permettre des inspections du sous-traitant par l'ANAC.

5.12.2 NORMES DE PERFORMANCE

- (a) Tout organisme de maintenance agréé qui effectue toute la maintenance pour le compte d'un détenteur de CTA doit effectuer ce travail en conformité avec les programmes de maintenance de l'exploitant.

- (b) Exception faite des dispositions ci-dessus, tout organisme de maintenance agréé doit exécuter les travaux de maintenance conformément aux normes applicables au règlement de navigabilité des aéronefs. Il doit tenir à jour tous les manuels de service du fabricant, instructions, et bulletins service relatifs aux articles dont il effectue la maintenance.

- (c) En plus, tout organisme de maintenance agréé avec une qualification avionique doit se conformer aux sections du règlement de navigabilité des aéronefs qui s'appliquent aux systèmes électroniques et doit utiliser du matériel conforme aux spécifications approuvées pour l'équipement objet de sa qualification. Il doit utiliser des bancs d'essais, des équipements d'atelier, des normes de performance, des méthodes d'essais, des modifications, et des calibrages conformes aux spécifications ou des instructions du fabricant, des spécifications approuvées, et si nulle autre spécification, aux bonnes pratiques acceptées de l'industrie avionique.

**ANNEXE I. MODÈLE DE CERTIFICAT D'AGRÈMENT
D'ORGANISME DE MAINTENANCE**

RÉPUBLIQUE DU CONGO
REPUBLIC OF CONGO

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY



CERTIFICAT D'AGRÈMENT D'ORGANISME DE MAINTENANCE
MAINTENANCE ORGANISATION APPROVAL CERTIFICATE

N°

conformément au
in accordance with

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU CONGO — RAC 05
AERONAUTICAL REGULATIONS OF CONGO — RAC 05

NOM DU TITULAIRE DU CERTIFICAT :
NAME OF CERTIFICATE HOLDER

**ADRESSE PHYSIQUE DU
TITULAIRE DU CERTIFICAT :**
LOCATION OF CERTIFICATE HOLDER

L'atelier de maintenance est autorisé à exercer comme un organisme de maintenance d'aéronefs. Les spécifications opérationnelles (Ops Specs) sont jointes à la présente autorisation et doivent être traitées dans le cadre des prescriptions juridiques. L'organisme doit exercer ses prérogatives conformément à ses spécifications opérationnelles.
The maintenance workshop is hereby authorized to operate as an Aircraft Maintenance Organization. The Operational Specifications (Ops Specs) is attached hereto as part of the approval issued to the organization below and should be treated as part of the legal requirements. The organization may only exercise privileges as stipulated in its specific operating specifications.

DATE D'EXPIRATION :
EXPIRY DATE

J'atteste que le titulaire de ce certificat d'agrément a été dûment approuvé conformément au Règlement Aéronautique du Congo (RAC 05). Ce certificat restera en vigueur sauf si annulé, suspendu, révoqué ou expiré. Ce certificat n'est pas transférable.
I hereby certify that the holder of this certificate of approval has been duly approved in accordance with Regulation Aeronautics of Congo (RAC 05). This certificate shall continue, in effect unless canceled, suspended, revoked or expired. This certificate is not transferable.

**SIGNATURE DU
DIRECTEUR GÉNÉRAL**
SIGNATURE OF
GENERAL DIRECTOR

NOM ET PRÉNOM(S)
NAME AND FIRST NAME

DATE D'ÉMISSION
DATE OF ISSUE

CAOMA — DSA/14

RÉPUBLIQUE DU CONGO
REPUBLIC OF CONGO

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY



SPÉCIFICATIONS OPÉRATIONNELLES
OPERATIONAL SPECIFICATIONS

N°
No

NOM DU TITULAIRE DU CERTIFICAT :
NAME OF CERTIFICATE HOLDER

ADRESSE PHYSIQUE DU SITE :
LOCATION OF SITE

Classe / Class	Catégorie / Rating	Limitations / Limitation	Base / Base	Ligne / Line
Aéronef / Aircraft	A1 – Avions / Dirigeables de plus de 5700 Kg			
	A2 – Avions / Dirigeables de 5700 Kg et moins			
	A3 – Hélicoptères			
Moteurs / Engines	B1 – Turbines			
	B2 – Moteurs à pistons			
	B3 – APU			
Éléments autres que le moteur complet et les APU Components other than complete engines or APUs				
Travaux spécialisés / Specialised services	D1 – Contrôles non destructifs			

Ces spécifications opérationnelles sont limitées aux produits et activités spécifiés dans la section du domaine d'application contenu dans le manuel d'organisation d'entretien.

These operational specifications are limited to products and activities specified in the section of the field of application content in the manual of maintenance organization.

SIGNATURE DU DSA
SIGNATURE OF DSA

SIGNATURE DU DR
SIGNATURE OF AM

DATE D'ÉMISSION
DATE OF ISSUE

N° de révision :
Revision No

CAOMA — DSA/14

Imprimé dans les ateliers
de l'imprimerie du Journal officiel
B.P.: 2087 Brazzaville