

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 II

**Arrêté n° 2992 du 19 août 2025 relatif à l'exploitation technique
des aéronefs civils**

Arrêté n° 2992 du 19 août 2025 relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils

La 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 du 25 juin 2008 ;

Vu le règlement n° 05/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 portant adoption du code de l'aviation civile des États membres de la CEMAC ;

Vu le règlement n° 07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 fixant les règles communes en matière de la sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en zone 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° 2010-825 du 31 décembre 2010 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2021-300 du 12 mai 2021 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2021-335 du 6 juillet 2021 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Vu le décret n° 2025-1 du 10 janvier 2025 portant nomination des membres du Gouvernement,

Arrête :

Article premier : Le présent arrêté fixe les règles applicable à l'exploitation technique des aéronefs civils.

Article 2 : Les règles applicables à l'exploitation technique, sont fixées à l'annexe du 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 ou contraires, notamment l'arrêté n° 4359 du 31 mars 2014, relatif à l'exploitation technique des aéronefs modifié par l'arrêté n° 11 049/MTACMM/CAB du 13 juin 2019, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 19 août 2025

Ingrid Olga Ghislaine EBOUKA-BABACKAS

ANNEXE A L'ARRETE RELATIF A L'EXPLOITATION TECHNIQUE
DES AERONEFS CIVILS

**PARTIE 2- AVIATION GENERALE INTERNATIONALE - VOLS
D'AVIATION GENERALE**

Edition du 1^{er} juin 2025

AMENDEMENTS				
N°		Applicable le	inscrit le	par
OACI	ANAC			ANAC
1-41	0	Incorporés dans la présente édition		

RECAPITULATIFS			
N°	applicable Le	inscrit le	Par

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence du document	Sources	Titre du document	N° Amendement
Annexe 6, 2 ^e partie	OACI	Exploitation technique des aéronefs, Partie 2- aviation générale internationale - vols d'aviation générale	11 ^e édition, amendement 41

TABLE DES MATIÈRES

1. GÉNÉRALITÉS

1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

1.1.2 DÉFINITIONS

1.1.3 ABRÉVIATIONS

1.1.4 SYMBOLES

2. VOLS D'AVIATION GENERALE

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES

2.1.2 RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES D'UN ETAT PAR UN EXPLOITANT ETRANGER

2.1.3 MARCHANDISES DANGEREUSES

2.1.4 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

2.2 PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

2.2.1 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

2.2.2 GESTION DE L'EXPLOITANT

2.2.3 PRÉPARATION DES VOLS

2.2.4 PROCÉDURES EN VOL

2.2.5 FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

2.2.6 BAGAGES À MAIN

2.3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

2.3.1 GÉNÉRALITÉS

2.4 MAINTENANCE DES AVIONS

2.4.1 RESPONSABILITES DU PROPRIETAIRE EN MATIERE DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

2.4.2 ENREGISTREMENTS DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

2.4.3 MODIFICATIONS ET REPARATIONS

2.4.4 FICHE DE MAINTENANCE

2.5 ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

2.5.1 COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

2.5.2 QUALIFICATIONS

2.6 MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

2.6.1 MANUEL DE VOL

2.6.2 CARNET DE ROUTE

2.6.3 ETATS DE L'EQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE TRANSPORTE A BORD

2.7 SURETE

2.7.1 SÛRETÉ DE L'AVION

2.7.2 RAPPORT SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

3. APPENDICES

APPENDICE 1 : APPROBATION PARTICULIERE DE L'AVIATION GENERALE

APPENDICE 2: RÉSERVE D'OXYGÈNE À EMPORTER ET EMPLOI DE L'OXYGENE

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Les dispositions du présent règlement sont applicables à tous les avions qui exécutent des vols internationaux d'aviation générale comme il est décrit aux Parties 2 et 3.

1.2 DÉFINITIONS

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

(1) **Actes d'intervention illicite.** Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, c'est-à-dire :

- capture illicite d'un aéronef en vol ;
- capture illicite d'un aéronef au sol ;
- prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
- intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

(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) **Aérodrome de dégagement.** Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome 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 aérodromes de dégagement suivants :

Aérodrome de dégagement au décollage. Aérodrome 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'aérodrome de départ.

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

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

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

(4) **Aérodrome isolé.** Aérodrome de destination pour lequel il n'y a pas d'aérodrome de dégagement à destination approprié pour le type d'avion utilisé.

(5) **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. _____

(6) **Aéronef avancé.** Aéronef doté d'équipement supplémentaire par rapport à celui qui exigé à bord d'un aéronef de base, pour un décollage, une approche ou un atterrissage donné.

(7) **Aéronef de base.** Aéronef doté d'équipement minimal nécessaire à l'exécution du décollage, de l'approche ou de l'atterrissage prévus.

(8) **Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC).** Désigne l'administration autonome de l'aviation civile, autorité compétente en matière d'administration d'aviation civile en République du Congo.

(9) **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.

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.

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.

Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/ hauteur de décision » et abrégées « DA/H ».

(10) **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.

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 classique, 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.

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 ».

(11) **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.

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.

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.

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 ».

(12) **Approche finale en descente continue (CDFA)**. Technique compatible avec les procédures d'approche stabilisée, selon laquelle le segment d'approche finale (FAS) d'une procédure d'approche classique aux instruments (NPA) 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 commence la manœuvre d'arrondi pour le type d'aéronef considéré ; dans le cas du FAS d'une procédure NPA suivie d'une approche indirecte, la technique CDFA s'applique jusqu'à ce que les minimums d'approche indirecte (OCA/H d'approche indirecte) ou l'altitude/ hauteur de manœuvre à vue soient atteints.

(13) **Approbation particulière**. Approbation indiquée dans les spécifications d'exploitation de transport aérien commercial ou dans la liste des approbations particulières dans le cas des exploitations non commerciales.

(14) **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.

(15) **Avion lourd**. Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg.

(16) **Base d'exploitation**. Lieu à partir duquel le contrôle d'exploitation est assuré.

base d'exploitation est normalement le lieu où le personnel intervenant dans les activités d'exploitation d'un avion travaille et où les dossiers relatifs à l'exploitation se trouvent. Une base d'exploitation a un degré de permanence supérieur à celui d'une escale ordinaire.

(17) **Codes de pratiques de l'industrie.** Éléments d'orientation produits par un organisme de l'industrie à l'intention d'un secteur particulier du transport aérien pour l'aider à se conformer aux normes et aux pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à d'autres exigences en matière de sécurité aéronautique et aux meilleures pratiques jugées appropriées.

(18) **Communication basée sur la performance (PBC).** Communication basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Une spécification RCP comprend les exigences en matière de performance de communication qui sont attribuées aux composants de système pour ce qui concerne la communication à assurer ainsi que le temps de transaction, la continuité, la disponibilité, l'intégrité, la sécurité et la fonctionnalité connexes nécessaires à l'opération proposée dans le contexte d'un concept d'espace aérien particulier.

(19) **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.

(20) **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.

(21) **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.

(22) **Crédit opérationnel.** Crédit autorisé pour l'exploitation d'un aéronef avancé, qui permet un minimum opérationnel d'aérodrome plus bas que celui qui serait normalement autorisé pour un aéronef de base, fondé sur les performances des systèmes de l'aéronef avancé qui utilisent l'infrastructure externe disponible.

(23) **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 :

ELT automatique fixe [ELT(AF)]. ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.

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.

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.

(24) **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.

(25) **Enregistrements de maintien de la navigabilité.** Enregistrements relatifs au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe.

(26) **Enregistreur de bord.** Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les enquêtes sur les accidents et incidents.

(27) **Enregistreur de bord automatique largable (ADFR).** Enregistreur combiné installé sur un aéronef, qui peut être largué automatiquement de l'aéronef.

(28) **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.

(29) **Erreur verticale totale (TVE).** Différence géométrique, mesurée suivant l'axe vertical, entre l'altitude-pressure réelle à laquelle se trouve un aéronef et l'altitude-pressure qui lui est assignée (niveau de vol).

(30) **État de l'aérodrome.** État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé.

(31) **État d'immatriculation.** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

(32) **État de l'établissement principal d'un exploitant d'aviation générale.** État dans lequel l'exploitant d'un aéronef d'aviation générale a son siège principal, ou à défaut, sa résidence permanente.

(33) **Exploitant.** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Dans le contexte du présent règlement, l'exploitant n'est pas engagé dans le transport de passagers, de fret ou de poste contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

(34) **Fiche de maintenance.** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante conformément au règlement applicable de navigabilité.

(35) **Maintenance.** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défaut et intégration d'une modification ou d'une réparation.

(36) **Maintien de la navigabilité.** Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice 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.

(37) **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.

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

(39) **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.

(40) **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.

(41) **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.

(42) **Minimum opérationnel d'aérodrome basé sur les performances (PBAOM).** Minimum opérationnel d'aérodrome plus bas que les minimums disponibles aux aéronefs de base, utilisable pour un décollage, une approche ou un atterrissage donné.

Les PBAOM sont déterminés en fonction des possibilités combinées de l'aéronef et des installations au sol disponibles.

Les PBAOM peuvent être basés sur des crédits opérationnels.

Les PBAOM ne sont pas limités à l'exploitation en PBN.

(43) **Minimums opérationnels d'aérodrome.** Limites d'utilisation d'un aérodrome :

a) 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 ;

b) 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 ;

c) 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.

(44) **Modification.** Changement apporté à la conception de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

Une modification peut aussi comprendre l'exécution de la modification, qui est une tâche de maintenance qui doit faire l'objet d'une fiche de maintenance.

(45) **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).

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.

(47) **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.

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

(49) **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.

(50) **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 :

a) approche aux instruments bidimensionnelle (2D), n'utilisant que le guidage de navigation latérale

b) 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 :

a) une aide de radionavigation au sol ; ou

b) des données de navigation générées par ordinateur provenant d'aides de navigation au sol, spatiales ou autonomes, ou d'une combinaison de ces aides.

(51) **Opération par faible visibilité (LVO).** Approche avec RVR inférieure à 550 m et/ou DH inférieure à 60 m (200 ft), ou décollage avec RVR inférieure à 400 m.

(52) **Pilote commandant de bord.** Pilote désigné par l'exploitant ou le propriétaire comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

(53) **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.

(54) **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'avion et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes intéressés.

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

(56) **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.

(57) **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 :

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.

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.

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.

(58) **Programme de maintenance.** 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.

(59) **Règlement applicable de navigabilité.** Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.

(60) **Renseignement météorologique.** Message d'observation météorologique, analyse, prévision et tout autre élément d'information relatif à des conditions météorologiques existantes ou prévues.

(61) **Réparation.** Remise d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, conformément au règlement applicable de navigabilité.

(62) **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.

(63) **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.

(64) **Service de la circulation aérienne (ATS).** Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

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

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.

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.

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.

(66) **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).

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).

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 du présent Règlement, le concept de RNP ayant été dépassé par le concept de PBN. Dans le présent Règlement, 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.

(67) **Spécification de performance de communication requise (RCP)**. Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la communication basée sur la performance.

(68) **Spécification de performance de surveillance requise (RSP)**. Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la surveillance basée sur la performance.

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

(70) **Surveillance basée sur la performance (PBS)**. Surveillance basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Une spécification RSP comprend les exigences en matière de performance de surveillance qui sont attribuées aux composants de système pour ce qui concerne la surveillance à assurer ainsi que le temps de remise des données, la continuité, la disponibilité, l'intégrité, l'exactitude des données de surveillance, la sécurité et la fonctionnalité connexes nécessaires à l'opération proposée dans le contexte d'un concept d'espace aérien particulier.

(71) **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).

(72) **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).

(73) **Système de vision synthétique (SVS)**. Système d'affichage d'images synthétiques, issues de données, de la vue extérieure dans la perspective du poste de pilotage.

(74) **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.

(75) **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.

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

(77) **Vol à grande distance avec survol de l'eau.** Vol au-dessus de l'eau sur une distance de plus de 93 km (50 NM), ou pendant une période de 30 minutes à la vitesse de croisière normale, selon ce qui correspond au temps de vol le moins élevé, à l'écart de tout terrain permettant d'effectuer un atterrissage d'urgence.

(78) **Vol d'aviation d'affaires.** Exploitation ou utilisation non commerciale d'un aéronef par une entreprise pour le transport de passagers ou de marchandises en tant qu'aide à la conduite des affaires, assurée par un ou des pilotes professionnels employés pour piloter l'aéronef.

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

(80) **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.

1.3 ABRÉVIATIONS

(a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :

(1) ANAC	Agence nationale de l'aviation civile
(2) AC	Courant alternatif
(3) ACAS	Système anticollision embarqué
(4) ADREP	Compte rendu d'accident/incident
(5) ADRS	Système d'enregistrement de données d'aéronef
(6) ADS	Surveillance dépendante automatique
(7) AGA	Aérodromes, routes aériennes et aides au sol
(8) (AIR	Enregistreur d'images embarqué
(9) AIRS	Système d'enregistrement d'images embarqué
(10) AOC	Certificat d'exploitation aérienne
(11) APCH	Approche
(12) AR	Autorisation obligatoire
(13) ASE	Erreur de système altimétrique
(14) ATC	Contrôle de la circulation aérienne
(15) ATM	Gestion du trafic aérien
(16) ATN	Réseau de télécommunications aéronautiques
(17) ATS	service de la circulation aérienne
(18) CADV	Commandes automatiques de vol
(19) CARS	Système d'enregistrement audio de poste de pilotage
(20) CAT I	Catégorie I
(21) CAT II	Catégorie II
(22) CAT III	Catégorie III
(23) CAT IIIA	Catégorie IIIA
(24) CAT IIIB	Catégorie IIIB
(25) C AT IIIC	Catégorie IIIC
(26) CFIT	Impact sans perte de contrôle
(27) cm	Centimètre
(28) CPDLC	Communications contrôleur-pilote par liaison de données
(29) CTA	Certificat de transporteur aérien
(30) CVR	Enregistreur de conversations de poste de pilotage
(31) CVS	Système de vision combiné
(32) DA	Altitude de décision
(33) DA/H	Altitude/hauteur de décision
(34) DC	Courant continu
(35) DEL	Diode électroluminescente
(36) D-FIS	Services d'information de vol par liaison de données
(37) DH	Hauteur de décision
(38) DLR	Enregistreur de liaison de données
(39) DLRS	Système d'enregistrement de liaison de données
(40) DME	Dispositif de mesure de distance
(41) DSTRK	Route désirée
(42) EFB	Sacoche de vol électronique
(43) EFIS	Système d'instruments de vol électroniques
(44) EGT	Température des gaz d'échappement

(45) EICAS	Système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage
(46) ELT	Émetteur de localisation d'urgence ELT
(47) (AD)	ELT automatique largable .
(48) ELT(AF)	ELT automatique fixe
(49) ELT(AP)	ELT automatique portatif
(50) ELT(S)	ELT de survie
(51) EPR	Rapport de pressions moteur
(52) EUROCAE	Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile
(53) EVS	Système de vision améliorée
(54) FANS	Futurs systèmes de navigation aérienne
(55) FDR	Enregistreur de données de vol
(56) FM	Modulation de fréquence
(57) ft	Pied
(58) ft/min	Pied(s) par minute
(59) g	Accélération de la pesanteur
(60) GAP	Groupe auxiliaire de puissance
(61) GBAS	Système de renforcement au sol
(62) GCAS	Système de prévention des collisions avec le sol
(63) GLS	Système d'atterrissage GBAS
(64) GNSS	Système mondial de navigation par satellite
(65) GPS	Système mondial de localisation
(66) GPWS	Dispositif avertisseur de proximité du sol
(67) hPa	Hectopascal
(68) HUD	Visualisation tête haute
(69) IAOPA	Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs
(70) IBAC	Conseil international de l'aviation d'affaires
(71) IFR	Règles de vol aux instruments
(72) ILS	Système d'atterrissage aux instruments
(73) IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments
(74) inHg	Pouce de mercure
(75) INS	Système de navigation par inertie
(76) ISA	Atmosphère type international
(77) kg	Kilogramme
(78) kHz	Kilohertz
(79) km	Kilomètre
(80) km/h	Kilomètre(s) par heure
(81) kt	Nœud
(82) lbf	Livre-force
(83) LME	Liste minimale d'équipements
(84) LMER	Liste minimale d'équipements de référence
(85) m	Mètre
(86) mb	Millibar
(87) MDA	Altitude minimale de descente
(88) MDA/H	Altitude/hauteur minimale de descente
(89) MDH	Hauteur minimale de descente
(90) MHz	Mégahertz
(91) MLS	Système d'atterrissage hyperfréquences
(92) MNPS	Spécifications de performances minimales de navigation
(93) MOPS	Spécification de performances opérationnelles minimales
(94) m/s	Mètre par seconde
(95) N1	Régime du compresseur basse pression (compresseur à deux étages) ; régime de la soufflante (compresseur à trois étages)
(96) N2	Régime du compresseur haute pression (compresseur à deux étages) ; régime du compresseur pression intermédiaire (compresseur à trois étages)
(97) N3	Régime du compresseur haute pression (compresseur à trois étages)
(98) NAV	Navigation
(99) NM	Mille marin
(100) NVIS	Système de vision nocturne
(101) OCA	Altitude de franchissement d'obstacles
(102) OCA/H	Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles
(103) OCH	Hauteur de franchissement d'obstacles
(104) PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
(105) PBC	Communication basée sur la performance
(106) PBN	Navigation fondée sur les performances
(107) PBS	Surveillance basée sur la performance

(108) RCP	Performances de communication requises
(109) RNAV	Navigation de surface
(110) RNP	Qualité de navigation requise
(111) RNPSOR	Qualité de navigation requise et besoins opérationnels spéciaux
(112) RSP	Performance de surveillance requise
(113) RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics
(114) RVR	Portée visuelle de piste
(115) RVSM	Minimum de séparation verticale réduit
(116) SBAS	Système de renforcement satellitaire
(117) SI	Système international d'unités
(118) SICASP	Groupe d'experts sur l'amélioration du radar secondaire de surveillance et les systèmes anticollision
(119) SOP	Procédure d'exploitation normalisée
(120) SVS	Système de vision synthétique
(121) TAWS	Système d'avertissement et d'alarme d'impact
(122) TCAS	Système d'alerte de trafic et d'évitement des collisions
(123) TLA	Angle de manette de poussée/puissance
(124) TLS	Niveau de sécurité vise
(125) TVE	Erreur verticale totale
(126) UTC	Temps universel coordonné
(127) VD	Vitesse de calcul en piqué
(128) VFR	Règles de vol à vue
(129) VMC	Conditions météorologiques de vol à vue
(130) VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF
(131) VSM	Minimum de séparation verticale
(132) V _{so}	Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé en configuration d'atterrissage
(133) WXR	Conditions météorologiques

1.4 SYMBOLES

(a) Les symboles suivants sont utilisés dans le présent règlement :

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

2. VOLS D'AVIATION GENERALE

2.1 GÉNÉRALITÉS

(a) Lorsque des services internationaux sont assurés au moyen d'une flotte d'avions qui ne sont pas tous immatriculés en République du Congo, aucune des dispositions de la présente partie ne s'oppose à ce que la République du Congo et les autres Etats intéressés exercent conjointement, par accord mutuel, les fonctions qui incombent à l'Etat d'immatriculation en vertu des règlements pertinents.

2.1.1 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

(a) Le pilote commandant de bord doit se conformer aux lois, règlements et procédures de l'Etat de la République du Congo et des États dans le territoire desquels le vol est effectué.

(b) Le pilote commandant de bord doit connaître les lois, les règlements et les procédures qui se rapportent à l'exercice de ses fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'il devra traverser, aux aéroports qu'il est appelé à utiliser et pour les installations et services correspondants. Il 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 est incombée au pilote commandant de bord.

(d) Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité ou la sûreté 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 l'ANAC. Le pilote commandant de bord doit envoyer un compte rendu dès que possible, et dans les

dix jours, de toute violation de ce genre ; le pilote commandant de bord doit également adresser une copie de son compte rendu, dès que possible, et dans les dix jours, à l'ANAC.

(e) Le pilote commandant de bord doit disposer, à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherche et de sauvetage des régions qu'il survolera

(f) Les membres des équipages de conduite doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques. Pour les vols internationaux, le niveau minimum 4 en Anglais est requis comme il est spécifié dans l'annexe à l'arrêté relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile.

2.1.2 MARCHANDISES DANGEREUSES

(a) Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans l'annexe à l'arrêté relatif au transport aérien des marchandises dangereuses.

2.1.3 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

(a) Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans l'annexe à l'arrêté relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile et dans l'annexe à l'arrêté relatif aux règles de l'air et services de la circulation aérienne.

2.1.4 APPROBATIONS PARTICULIERES

(a) Le pilote commandant de bord ne doit pas effectuer un vol nécessitant une approbation particulière si cette approbation n'a pas été délivrée par l'ANAC. Les approbations particulières sont conformes au modèle présenté à l'appendice 1 et contiennent au moins les renseignements qui y figurent.

2.2 PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

2.2.1 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

(a) Le pilote commandant de bord doit veiller à ne pas entreprendre un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires disponibles que les installations et services à la surface en place qui sont directement nécessaires à ce vol et à la sécurité de l'avion, y compris les moyens de télécommunication et les aides de navigation, sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté.

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.

(b) Lorsque le pilote commandant de bord décide si les installations et services en place à un aéroport prévu sont satisfaisants ou non, le pilote commandant de bord évalue le niveau de risque de sécurité lié au type de l'aéronef et à la nature du vol en fonction de la disponibilité de services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS).

2.2.2 GESTION D'EXPLOITATION

2.2.2.1 CONSIGNES D'EXPLOITATION - GÉNÉRALITÉS

(a) La conduite d'un avion sur l'aire de mouvement d'un aéroport ne doit être assurée que par un pilote ayant les qualifications nécessaires ou par une personne qui :

(1) a reçu du propriétaire ou, dans le cas d'un avion loué, du locataire, 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 requises pour utiliser la radio, si des communications radio sont nécessaires ;

(4) a reçu d'une personne compétente des instructions sur le plan de l'aéroport et, selon les besoins, des renseignements sur les itinéraires, la signalisation, les marques, le balisage lumineux ainsi que les signaux et instructions, expressions conventionnelles et procédures de l'ATC, et est en mesure de se conformer aux normes opérationnelles qu'exige la sécurité des mouvements des avions sur l'aéroport.

2.2.2.2 MINIMUMS OPERATIONNELS D'AERODROME

(a) L'exploitant doit établir des minimums opérationnels d'aérodrome compatibles avec les critères spécifiés par l'ANAC pour chaque aérodrome utilisé dans les opérations. Ces minimums ne doivent être pas inférieurs à ceux qui pourront avoir été établis pour ces aérodromes par l'État de l'aérodrome, à moins d'avoir été expressément approuvés par cet État.

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

Un crédit opérationnel inclut :

(i) aux fins d'une interdiction d'approche § 2.2.4.1(c), des minimums inférieurs aux minimums opérationnels d'aérodrome ;

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

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

(2) L'ANAC délivre une approbation particulière pour un crédit opérationnel, lorsque les conditions suivantes sont remplies :

(i) l'avion remplit les exigences de certification de navigabilité appropriées ;

(ii) l'information nécessaire au soutien effectif des tâches de l'équipage pour l'opération est dûment mise à la disposition des deux pilotes, lorsque l'équipage de conduite spécifié dans le manuel d'exploitation (ou un autre document associé au certificat de navigabilité) compte plus d'un membre ;

(iii) l'exploitant/le propriétaire a procédé à une évaluation des risques de sécurité liés aux opérations prises en charge par l'équipement ;

(iv) l'exploitant/le propriétaire a établi et documenté des procédures normales et anormales et une LME ;

(v) l'exploitant/le propriétaire a établi un programme de formation pour les membres d'équipage de conduite et le personnel approprié intervenant dans la préparation des vols ;

(vi) l'exploitant/le propriétaire a établi un système de collecte de données, d'évaluation et de suivi des tendances pour les opérations par faible visibilité visées par un crédit opérationnel ;

(vii) l'exploitant/le propriétaire a institué des procédures appropriées relativement aux pratiques et aux programmes de maintien de la navigabilité (maintenance et réparation).

(3) Dans le cas d'opérations visées par un crédit opérationnel avec des minimums supérieurs à ceux qui ont trait aux opérations par faible visibilité, l'ANAC établit des critères pour la sécurité de l'exploitation de l'avion.

(b) Les opérations d'approche aux instruments sont 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 une 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.

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).

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.

Le Manuel d'exploitation contient des éléments indicatifs sur la classification des approches pour ce qui est des opérations d'approche aux instruments, procédures, pistes et systèmes de navigation.

(c) Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 2D utilisant des procédures d'approche aux instruments sont 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.

(d) Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 3D utilisant des procédures d'approche aux instruments sont 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.

(e) L'ANAC délivre une approbation particulière pour les opérations d'approche aux instruments par faible visibilité, qui ne seront exécutées que si la RVR est communiquée.

(f) Pour les décollages par faible visibilité, l'État d'immatriculation délivrera une approbation particulière en ce qui concerne la RVR minimale.

2.2.2.3 PASSAGERS

(a) Le pilote commandant de bord 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'équipement d'alimentation en oxygène si l'emploi d'oxygène est prévu ;

(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.

(c) En cas d'urgence au cours du vol, le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les passagers reçoivent les instructions appropriées aux circonstances.

(d) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage, et chaque fois que cela est jugé nécessaire en raison de turbulence ou d'un cas d'urgence en vol, tous les passagers de l'avion soient maintenus sur leur siège par les ceintures ou harnais de sécurité fournis.

(e) L'ANAC délivre une approbation particulière pour les opérations d'approche aux instruments par faible visibilité, qui ne seront exécutées que si la RVR est communiquée.

(f) Pour les décollages par faible visibilité, l'ANAC délivre une approbation particulière en ce qui concerne la RVR minimale.

2.2.3 PREPARATION DES VOLS

(a) Un vol ne peut être entrepris avant que le pilote commandant de bord s'assure :

(1) que l'avion est apte au vol, en état de navigabilité et dûment immatriculé et que les pièces qui en font foi se trouvent à bord ;

(2) que l'avion est doté des instruments et de l'équipement approprié, compte tenu des conditions de vol prévues ;

(3) que les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du Chapitre 2.6 ;

(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 manière à ne pas compromettre la sécurité de façon sûre ;

(6) que les limites d'emploi de l'avion, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne seront pas dépassées.

(b) Le pilote commandant de bord doit disposer de renseignements suffisants sur les performances de montée tous moteurs en fonctionnement pour 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.

(c) Planification des vols :

(1) 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 conformément aux règles de vol aux instruments doit comprendre :

(i) une étude des observations et des prévisions météorologiques courantes disponibles ;

(ii) l'élaboration d'un autre plan de vol au cas où le vol ne pourrait se dérouler comme prévu en raison des conditions météorologiques.

(d) Conditions météorologiques :

(1) Un vol qui doit être effectué en VFR ne peut être entrepris que si des messages d'observations 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 en VFR seront, le moment voulu, de nature à permettre le respect de ces règles.

(2) Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments :

(i) ne peut pas décoller de l'aérodrome de départ à moins que les conditions météorologiques, au moment de l'utilisation, ne soient égales ou supérieures aux minimums opérationnels de l'aérodrome pour cette opération

(ii) ne peut décoller ou être poursuivi au-delà du point de replanification en vol à moins que, à l'aérodrome d'atterrissage prévu ou à chaque aéroport de dégagement à choisir conformément au § 2.2.3 (g), les comptes rendus météorologiques en vigueur ou une combinaison de comptes rendus en vigueur et de prévisions n'indiquent que les conditions météorologiques seront, à l'heure d'utilisation prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de l'aérodrome pour cette opération.

(e) L'ANAC a établi les critères à utiliser pour l'heure d'utilisation prévue d'un aérodrome, en incluant une marge de temps.

(f) Une marge de temps largement acceptée pour l'« heure estimée d'utilisation » est une heure avant et une heure après l'heure d'arrivée la plus proche et l'heure d'arrivée la plus tardive.

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

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 peut 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.

(h) Aérodrômes de dégagement

Aérodrome de dégagement à destination

(1) Pour un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments, au moins un aérodrome de dégagement est choisi et spécifié dans le plan de vol, sauf :

(i) si la durée du vol à partir de l'aérodrome de départ, ou du point de replanification en vol, jusqu'à l'aérodrome de destination est telle que, en tenant compte de toutes les conditions météorologiques et des renseignements opérationnels pertinents pour le vol, à l'heure d'utilisation prévue, il existe une certitude raisonnable :

(A) que des pistes distinctes seront utilisables à l'heure d'utilisation prévue de l'aérodrome de destination, dont au moins une pour laquelle il y a une procédure d'approche aux instruments opérationnelle ;

(B) que des pistes distinctes seront utilisables à l'heure d'utilisation prévue de l'aérodrome de destination, dont au moins une pour laquelle il y a une procédure d'approche aux instruments opérationnelle ;

(ii) si l'aérodrome d'atterrissage prévu est isolé :

(A) une procédure d'approche aux instruments normalisée est prescrite pour l'aérodrome d'atterrissage prévu ;

(B) un point de non-retour a été déterminé ; et

(C) un vol ne peut être poursuivi au-delà du point de non-retour à moins que les renseignements météorologiques en vigueur disponibles indiquent que les conditions suivantes existeront à l'heure d'utilisation prévue :

a. base des nuages à 300 m (1000 ft) au moins au-dessus de l'altitude minimale spécifiée dans la procédure d'approche aux instruments ;

b. visibilité de 5,5 km (3 NM) au moins ou dépassant de 4 km (2 NM) la visibilité minimale spécifiée dans la procédure d'approche aux instruments.

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.

(i) **CARBURANT ET LUBRIFIANT REQUIS**

(1) Un vol ne peut être entrepris que si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus en cours de vol, l'avion emporte une quantité de carburant et de lubrifiant suffisante pour effectuer ce vol avec sécurité. La quantité de carburant emportée doit permettre à l'avion :

(i) si le vol est effectué selon les règles de vol aux instruments et dans le cas où il n'y a pas à prévoir d'aérodrome de dégagement à destination, cas qui fait l'objet du § 2.2.3 (g), ou si le vol est effectué à destination d'un aérodrome isolé, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale ; ou

(ii) si le vol est effectué selon les règles de vol aux instruments et s'il faut prévoir un aérodrome de dégagement à destination, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis l'aérodrome de dégagement, et par la suite d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale ; ou

(iii) si le vol est effectué en VFR de jour, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 30 minutes à l'altitude de croisière normale ; ou

(iv) si le vol est effectué en VFR de nuit, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale.

(2) Aucune disposition du § 2.2.3 (h) n'empêche de modifier le plan de vol d'un avion en cours de vol pour le dérouter vers un autre aérodrome, pourvu qu'à partir du moment où ce changement de plan est décidé il soit possible de satisfaire aux spécifications de ce même paragraphe.

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

(j) AVITAILLEMENT AVEC PASSAGERS A BORD

(1) un avion ne doit être avitaillé pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord 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'avion par les moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.

(2) lorsque l'avitaillement est effectué pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord 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 supervisant l'avitaillement et le pilote commandant de bord ou le personnel qualifié dont la présence est prescrite au § 2.2.3 (j).

(3) Les dispositions du § 2.2.3 (j) n'exigent pas nécessairement de déployer l'escalier escamotable, ni d'ouvrir les issues de secours en tant que condition préalable à l'avitaillement.

(4) Des précautions supplémentaires sont nécessaires lorsque l'avion est avitaillé en carburant autre que du kérosène d'aviation ou que l'opération a pour résultat un mélange de kérosène d'aviation avec d'autres types de carburateurs, ou lorsque l'avitaillement est effectué au moyen d'un simple tuyau.

(k) RESERVE D'OXYGENE

(1) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que de l'oxygène soit mis à la disposition de l'équipage et des passagers en quantité suffisante pour tous les vols effectués à des altitudes où le manque d'oxygène risque d'amoinrir les facultés des membres de l'équipage ou d'être préjudiciable aux passagers.

(2) En atmosphère type, les altitudes correspondant approximativement aux pressions absolues indiquées dans le texte de l'appendice 2, 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

2.2.4 PROCEDURES EN VOL

2.2.4.1 MINIMUMS OPÉRATIONNELS D'AÉRODROME

(a) Un vol ne peut être poursuivi en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu que si les renseignements disponibles les plus récents indiquent qu'à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage pourra être effectué à cet aérodrome ou à l'un au moins des aérodromes de dégagement à destination, en respectant les minimums opérationnels visés par le § 2.2.2.2.

(b) Une approche aux instruments ne peut 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'aérodrome.

(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 (1 000 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 poursuivra pas son approche vers un aérodrome au-delà du point auquel les conditions d'utilisation seraient inférieures aux minimums opérationnels spécifiés.

« 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.

2.2.4.2 OBSERVATIONS METEOROLOGIQUES COMMUNIQUEES PAR LES PILOTES

(a) Les conditions météorologiques susceptibles de compromettre la sécurité d'autres aéronefs soient signalées dès que possible.

(b) Le pilote commandant de bord rend compte de l'efficacité du freinage sur la piste lorsque ce freinage n'est pas aussi efficace que ce qui a été signalé.

Les procédures relatives à l'exécution d'observations météorologiques à bord d'aéronefs en vol, ainsi qu'à la consignation et à la communication de ces observations, figurent dans l'annexe à l'arrêté relatif à l'assistance météorologique à la navigation aérienne

2.2.4.3 CONDITIONS DE VOL DANGEREUSES

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

2.2.4.4 MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE A 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) 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.

(d) Harnais de sécurité. 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.

2.2.4.5 PROCEDURES D'EXPLOITATION DE L'AVION EN RAPPORT AVEC LES PERFORMANCES D'ATTERRISSAGE

(a) Le pilote commandant de bord ne peut poursuivre son approche à l'atterrissage en dessous de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude d'un aérodrome à moins d'être assuré que, selon les informations disponibles sur l'état de la surface de la piste, les informations sur les performances de l'avion indiquent que l'atterrissage peut être fait en toute sécurité.

2.2.4.6 EMPLOI DE L'OXYGENE

(a) Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite doit utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas où l'alimentation en oxygène est prescrite, comme le prévoit le § 2.2.3 (h).

2.2.4.7 PROTECTION DE L'EQUIPAGE DE CABINE ET DES PASSAGERS A BORD DES AVIONS PRESSURISES EN CAS DE CHUTE DE PRESSION

(a) Il faut prévoir pour les membres de l'équipage de cabine des dispositions telles qu'en cas de descente d'urgence nécessitée par une dépressurisation, 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 faut également prévoir des dispositifs ou des procédures d'exploitation tels que les passagers aient de bonnes chances de survivre à l'hypoxémie consécutive à une dépressurisation

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 dépressurisation.

2.2.4.8 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 aérodrome où il peut atterrir en sécurité et de la réserve finale prévue restant dans les réservoirs.

(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 aérodrome précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers cet aérodrome, 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.

L'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) informe l'ATC que le nombre d'aérodromes où l'avion pouvait se poser a été réduit à un aérodrome en particulier et que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers cet aérodrome, 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

(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 à l'atterrissage à l'aérodrome le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué est inférieure à la réserve finale prévue.

La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément au § 2.2.3 (h), et elle correspond à la quantité minimale de carburant qui doit se trouver dans les réservoirs à l'atterrissage à quelque aérodrome que ce soit.

Les mots « MAYDAY FUEL » (MAYDAY CARBURANT) indiquent la nature de la situation de détresse.

2.2.4.9 PROCEDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

(a) L'ANAC approuve et publie une ou plusieurs procédures d'approche aux instruments conçues pour appuyer des opérations d'approche aux instruments, pour chaque piste aux instruments ou aérodrome utilisés pour des approches aux instruments en République du Congo.

(b) Les avions exploités selon les règles de vol aux instruments doivent se conformer aux procédures d'approche aux instruments approuvées par l'Etat dans lequel l'aérodrome est situé.

Voir le § 2.2.2.2 (c) pour les classifications des opérations d'approche aux instruments.

2.2.5 FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

(a) Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite, de la sécurité et de la sûreté de l'avion ainsi que de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à bord.

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

(1) ne peut être 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 ou effets d'une substance psychoactive quelconque ;

(2) ne peut se poursuivre 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.

(c) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service compétent le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident concernant l'avion et ayant entraîné des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens.

2.2.6 BAGAGES A MAIN (DECOLLAGE ET ATERRISSAGE)

(a) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que tous les bagages introduits dans l'avion et dans la cabine soient rangés de façon sûre.

2.3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

2.3.1 GÉNÉRALITÉS

(a) L'avion doit être utilisée :

(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'ANAC ;

(3) s'il y a lieu, dans le cadre des limites de masse imposées conformément aux normes de certification acoustique applicables de l'annexe à l'arrêté relatif à la protection de l'environnement - Bruit des aéronefs, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un aéroport ou une piste où il n'existe aucun problème de bruit, par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'aéroport est situé.

(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 à l'ANAC a prescrit l'affichage, doivent être disposées à bord de l'avion.

(c) Le pilote commandant de bord doit déterminer si les performances de l'avion permettent un décollage et un départ en sécurité.

2.4 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AVIONS

(a) Dans le présent chapitre, le terme « avion » comprend : les moteurs, les hélices, les ensembles, les accessoires, les instruments, l'équipement et l'appareillage, y compris l'équipement de secours.

(b) L'ANAC effectue une évaluation de risque lorsqu'ils approuvent un programme de maintenance qui n'est pas fondé sur les recommandations de maintenance du titulaire du certificat de type.

2.4.1 RESPONSABILITES DU PROPRIETAIRE EN MATIERE DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

(a) En suivant les procédures acceptables pour l'ANAC, le propriétaire d'un avion ou, si ce dernier est loué, le locataire, doit veiller à ce que :

(1) l'avion 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'avion demeure valide.

(b) le propriétaire ou le locataire ne doit utiliser l'avion à moins que sa maintenance, y compris tout moteur, hélice et pièce connexe, ne soit effectuée :

(1) par un organisme qui satisfait aux dispositions de l'annexe à l'arrêté relatif aux organismes de maintenance aéronautique, et qui est soit agréé par l'ANAC ou soit agréé par un autre État et accepté par l'ANAC ; ou

(2) par une personne dans le cas de la maintenance en ligne conformément à des procédures qui sont acceptables par l'ANAC ; et qu'il existe une fiche de maintenance pour les travaux effectués.

(c) le propriétaire ou le locataire doit veiller à ce que la maintenance de ses avions soit effectuée conformément à un programme de maintenance acceptable pour l'ANAC.

2.4.2 ENREGISTREMENTS DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

(a) Le propriétaire d'un avion ou, si ce dernier est loué, le locataire, doit veiller à ce que les enregistrements ci-après soient conservés pendant les périodes indiquées au § 2.4.2(b) :

(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 applicables 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'avion ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposé ;

(5) situation actuelle de conformité de l'avion avec le programme de maintenance ;

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

(b) Les enregistrements dont il est question au § 2.4.2(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 enregistrements indiqués au § 2.6.2 (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 de propriétaire ou de locataire, les enregistrements doivent être mis à la disposition du nouveau propriétaire ou locataire. En cas de changement permanent de propriétaire ou de locataire, les enregistrements doivent être transférés au nouveau propriétaire ou locataire.

Dans le contexte du § 2.4.2(c), l'ANAC détermine ce qu'il convient de considérer comme un changement temporaire de propriétaire ou de locataire en fonction de la nécessité d'avoir prise sur les enregistrements, ce qui dépend de la possibilité d'y accéder et de les mettre à jour.

(d) les enregistrements conservés et transférés conformément au § 2.6.2 doivent être tenus sous une forme et dans un format qui en assurent en permanence la lisibilité, la sécurité et l'intégrité.

La forme et le format des enregistrements peuvent inclure, par exemple, des supports papier, filmiques, électroniques, ou toute combinaison de ces supports.

2.4.3 MODIFICATIONS ET REPARATIONS

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

2.4.4 FICHE DE MAINTENANCE

(a) Lorsque les travaux de maintenance sont effectués par un organisme de maintenance agréé, celui-ci remplira une fiche de maintenance conformément aux règlements de navigabilité.

(b) Lorsque les travaux de maintenance sont effectués par un organisme de maintenance agréé, celui-ci doit remplir une fiche de maintenance conformément à l'annexe à l'arrêté relatif aux organismes de maintenance aéronautique.

(c) Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, la fiche de maintenance doit contenir les renseignements :

- (1) les détails essentiels des travaux effectués ;
- (2) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
- (3) le nom de la personne ou des personnes autorisées qui ont signé la fiche.

(d) lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, une personne titulaire d'une licence appropriée doit remplir et signer une fiche de maintenance pour certifier que les travaux ont été effectués de façon satisfaisante et conformément à des données et des procédures acceptables par l'ANAC.

(e) lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, la fiche de maintenance doit comprendre les renseignements suivants :

- (1) les détails essentiels des travaux effectués ;
- (2) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
- (3) le nom de la personne ou des personnes autorisées qui ont signé la fiche.

2.5 EQUIPAGE DE CONDUITE AVIONS

2.5.1 COMPOSITION DE L'EQUIPAGE

(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.

2.5.2 QUALIFICATION

(a) Le pilote commandant de bord s'assure :

- (1) que chaque membre de l'équipage de conduite est titulaire d'une licence en cours de validité qui a été délivrée par l'ANAC, ou validée par elle, si la licence a été délivrée par un autre État ;

(2) que les membres de l'équipage de conduite possèdent les qualifications appropriées ;

(3) que les membres de l'équipage de conduite ont fait le nécessaire pour maintenir leur compétence.

(b) Le pilote commandant de bord d'un avion équipé d'un système anticollision embarqué (ACAS II) doit s'assurer que chaque membre de l'équipage de conduite a reçu une formation lui donnant la compétence nécessaire en matière d'utilisation de l'équipement ACAS II et d'évitement des collisions.

Une formation appropriée est nécessaire en matière d'utilisation de l'équipement ACAS II et d'évitement des collisions par exemple :

(1) la possession d'une qualification de type pour un avion équipé de l'ACAS II, pourvu que le programme de formation menant à cette qualification comprenne le fonctionnement et l'utilisation de l'ACAS II ;

(2) la possession d'un document délivré par un organisme de formation ou un instructeur approuvés par l'ANAC pour former les pilotes à l'utilisation de l'ACAS II, et précisant que le titulaire a été formé en conformité avec le programme de formation approuvé par l'ANAC ;

(3) un briefing complet avant le vol donné par un pilote formé à l'utilisation de l'ACAS II en conformité avec le programme de formation approuvé par l'ANAC ;

2.6 MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

2.6.1 MANUEL DE VOL

(a) La mise à jour du manuel de vol de l'avion doit se faire en y apportant les modifications imposées par l'ANAC.

2.6.2 CARNET DE ROUTE

(a) Pour chaque avion employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel doivent être portés les renseignements relatifs à l'avion, à l'équipage et à chaque vol.

(b) le carnet de route d'un avion doit comporter les rubriques suivantes :

(1) nationalité et immatriculation de l'avion ;

(2) date ;

(3) noms et fonctions des membres de l'équipage;

(4) points et heures de départ et d'arrivée ;

(5) nature du vol ;

(6) observations concernant le vol ;

(7) signature du pilote commandant de bord.

2.6.3 ETATS DE L'EQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE TRANSPORTE A BORD

(a) À tout moment, le propriétaire de l'avion ou, dans le cas d'un avion loué, le locataire, doit communiquer sans délai aux centres de coordination de sauvetage des listes contenant des renseignements sur l'équipement de secours et de sauvetage transporté dans l'avion lorsqu'il effectue un vol international. Les renseignements comprennent 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 SÛRETÉ

2.7.1 SURETE DE L'AVION

(a) Le pilote commandant de bord est responsable de la sûreté de l'avion durant son utilisation.

2.7.2 RAPPORT SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

(a) Après un acte d'intervention illicite, le pilote commandant de bord doit transmettre sans délai un rapport sur cet acte à l'ANAC.

APPENDICES**APPENDICE 1 - APPROBATION PARTICULIÈRE DE L'AVIATION GÉNÉRALE**

(Voir la section 2, chapitre 2.1, § 2.1.4)

3.1 OBJET ET PORTÉE

(a) Les approbations particulières doivent avoir une forme de présentation normalisée et doivent contenir les renseignements minimaux prescrits dans le modèle correspondant.

Lorsque les opérations à effectuer nécessitent une approbation particulière, une copie du ou des documents doit se trouver à bord (voir § 2.4.2.2(b)).

APPROBATION PARTICULIÈRE DE L'AVIATION GÉNÉRALE

Tél : (242) 22 281 02 27/ (242) 22 281 07 36
Site : *www.anaccongo.cg* – E-mail : *info@anaccongo.cg*

REF. :	Nom de l'exploitant / propriétaire :	Date d'émission :
AOC N :	Operator/Owner Name	Issue date
	Adresse :	Signature :
	Téléphone :	signature
	Courriel :	

Type d'aéronef :	Numéro de série d'aéronef :
Aircraft model :	Aircraft serial number :

APPROBATION PARTICULIÈRE	OUI	NON	DESCRIPTION	OBSERVATIONS
Marchandises dangereuses				
Opérations par faible visibilité Approche et atterrissage Décollage Crédit(s) opérationnel(s)			CAT : ____ RVR ____m DH : ____ft RVR : ____	
RVSM				
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN				
EFB				
Autres				

APPENDICE 2 : RÉSERVE D'OXYGÈNE À EMPORTER ET EMPLOI DE L'OXYGÈNE

(Complément aux dispositions du § 2.2.3 (d))

1. INTRODUCTION

(a) L'aptitude des membres de l'équipage à exercer leurs fonctions et le bien-être des passagers au cours des vols à des altitudes où le manque d'oxygène peut entraîner un amoindrissement des facultés constituent une

Volume II

préoccupation majeure. Les recherches menées en caissons d'altitude ou par exposition à l'altitude en montagne montrent qu'une relation peut être établie entre la tolérance humaine, l'altitude considérée et le temps d'exposition. Dans ces conditions et pour aider le pilote commandant de bord à assurer l'alimentation en oxygène prévue au § 2.2.3.8 de la présente Annexe, on estime qu'il y a lieu de se conformer aux principes ci-après, qui tiennent compte des obligations déjà établies dans l'Annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs.

2. RÉSERVE D'OXYGÈNE

(a) Un vol à des altitudes auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments qu'occupent les passagers et l'équipage sera inférieure à 700 hPa ne devrait être entrepris qu'avec une réserve d'oxygène suffisante pour alimenter :

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

(ii) tous les membres de l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans ces compartiments doit être inférieure à 620 hPa.

(b) Dans le cas d'un avion pressurisé, un vol ne doit être entrepris que si l'avion est doté d'une réserve d'oxygène suffisante pour alimenter tous les membres d'équipage et tous les passagers, déterminée par les 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 doit être 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 atmosphérique est supérieure à 376 hPa mais qu'il ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique doit être égale à 620 hPa, la réserve d'oxygène doit être suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins 10 minutes.

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 où, selon les indications données aux § 2 (a) et 2 (b), l'alimentation en oxygène est nécessaire.

(b) Tous les membres d'équipage de conduite d'avions pressurisés volant au-dessus d'une altitude où la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa doivent disposer à leur poste d'un masque à oxygène à pose rapide capable de fournir immédiatement de l'oxygène à la demande.

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

**PARTIE 2 – AVIATION GENERALE INTERNATIONALE –
AVIONS LOURDS ET AVIONS A TURBOREACTEUR**

TABLE DES MATIÈRES

1. GÉNÉRALITÉS

1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

1.1.2 DÉFINITIONS

2. VOLS D'AVIATION D'AFFAIRES

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES

2.1.2 GESTION DE LA SÉCURITÉ

3. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

3.1 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

3.2 GESTION DE L'EXPLOITATION

3.3 PRÉPARATION DES VOLS

3.4 PROCÉDURES EN VOL

3.5 FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

3.6 BAGAGES À MAIN (DÉCOLLAGE ET ATTERRISSAGE)

4. LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

4.1 GÉNÉRALITÉS

4.2 AVIONS DONT LE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ A ÉTÉ DÉLIVRÉ CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ANNEXE 8, PARTIES IIIA ET IIIB

5. MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AVIONS

5.1 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT EN MATIÈRE DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

5.2 MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

5.3 PROGRAMME DE MAINTENANCE

5.4 RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

5.5 FICHE DE MAINTENANCE

6. ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

6.1 COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

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

6.3 PROGRAMMES DE FORMATION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

6.4 QUALIFICATIONS

7. AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

8. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

8.1 MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

8.2 PROGRAMME DE MAINTENANCE

8.3 ENREGISTREMENTS PROVENANT DES ENREGISTREURS DE BORD

9. ÉQUIPAGE DE CABINE

9.1 FONCTIONS ATTRIBUÉES EN CAS D'URGENCE

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

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

9.4 FORMATION

10. SURETÉ

10.1 PROGRAMME DE SURETÉ

11. APPENDICES

APPENDICE 1 : Manuel d'exploitation d'entreprise

APPENDICE 2 : Autorisations

1. GENERALITIES

1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Les dispositions du présent règlement sont applicables aux vols d'aviation générale internationale effectués par :

(1) des avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ;

(2) des avions équipés d'un ou de plusieurs turboréacteurs.

(b) les vols effectués par des avions dont le nombre de sièges passagers est supérieur à neuf sont soumis aux dispositions de ce présent règlement.

(c) les entreprises utilisant, pour effectuer des vols d'affaires, trois aéronefs ou plus confiés à des pilotes employés pour piloter les aéronefs doivent se conformer aux dispositions de ce présent règlement.

1.1.2 DEFINITION

Le terme « aéronef » sert à indiquer qu'une entreprise qui utilise une combinaison d'avions et d'hélicoptères pour effectuer des vols d'affaires est soumise à cette recommandation dans la mesure où au moins un avion est utilisé.

2. VOLS D'AVIATION D'AFFAIRES

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCÉDURES

(a) L'exploitant doit veiller à ce que tous ses employés sachent qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats dans le territoire desquels les vols sont effectués.

(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 devront traverser, aux aéroports qu'ils seront appelés à utiliser et pour les installations et services correspondants.

(c) 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.

(d) La responsabilité du contrôle d'exploitation est incombée au pilote commandant de bord. L'exploitant doit décrire le système de contrôle d'exploitation dans le manuel d'exploitation et doit indiquer le rôle et les responsabilités des personnes intervenant dans le système.

(e) L'exploitant doit 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 survole.

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

(f) L'exploitant doit 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 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile.

2.1.2 GESTION DE LA SÉCURITÉ

(a) L'ANAC ne permet pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A soient utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident mené en conformité avec l'Annexe à l'arrêté relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, sauf :

(1) s'ils se rapportent à un événement de sécurité identifié dans le contexte d'un système de gestion de la sécurité, sont limités aux parties pertinentes d'une transcription anonymisée de l'enregistrement et font l'objet des protections accordées par l'Annexe à l'arrêté relatif à la gestion de la sécurité aérienne ;

(2) s'ils sont destinés à être utilisés dans le cadre de procédures pénales sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident et font l'objet des protections accordées par l'Annexe à l'arrêté relatif à la gestion de la sécurité aérienne ; ou

(3) s'ils sont utilisés pour les inspections des enregistreurs de bord prévues dans l'appendice de l'annexe à l'arrêté relatif aux instruments et équipements.

(b) L'ANAC ne permet pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de FDR, ADRS et AIR ou AIRS Classe B ou Classe C soient utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident mené en conformité avec l'Annexe 13, sauf si ces enregistrements ou transcriptions d'enregistrements font l'objet des protections accordées par l'Annexe 19 et :

(1) s'ils sont utilisés par l'exploitant à des fins de maintien de la navigabilité ou de maintenance ;

(2) s'ils sont destinés à être utilisés dans des procédures sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident ;

(3) s'ils sont dépersonnalisés ; ou

(4) s'ils sont divulgués dans le cadre de procédures de sécurité.

3. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOL

3.1 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

(a) L'exploitant doit veiller à ce qu'un vol ne soit pas entrepris avant que l'on se soit assuré par tous les moyens ordinaires disponibles que les installations et services à la surface en place qui sont directement nécessaires à ce vol et à la sécurité de l'avion, y compris les moyens de télécommunication et les aides de navigation, sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté.

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) Lorsqu'il doit décider si les installations et services en place à un aéroport prévu sont satisfaisants ou non, l'exploitant doit évaluer le niveau de risque de sécurité lié au type de l'aéronef et à la nature du vol en fonction de la disponibilité de services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS).

3.2 GESTION DE L'EXPLOITATION

3.2.1 NOTIFICATION DE L'EXPLOITANT

(a) Si l'exploitant a une base d'exploitation dans un État autre que la République du Congo, il doit notifier l'État dans le territoire duquel la base d'exploitation est située.

(b) Suite à la notification prévue au § 3.2.1(a), la supervision de la sécurité et de la sûreté doit faire l'objet d'une coordination entre l'État sur le territoire duquel se trouve la base d'exploitation et la République du Congo.

3.2.2 MANUEL D'EXPLOITATION

(a) L'exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation contenant toutes les consignes et les informations dont le personnel d'exploitation a besoin pour s'acquitter de ses fonctions. Ce manuel doit être modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions doivent être communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.

L'appendice 1 contient des éléments indicatifs sur la structure et la teneur d'un manuel d'exploitation.

3.2.3 CONSIGNES D'EXPLOITATION

3.2.3.1 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) 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.

3.2.3.2 SIMULATION DE SITUATIONS D'URGENCE EN COURS DE VOL

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

3.2.3.3 LISTES DE VÉRIFICATION

(a) Les listes de vérification 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 et le manuel de vol ou tout autre document associé au certificat de navigabilité, sinon dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérification doivent respecter les principes des facteurs humains.

3.2.3.4 ALTITUDES MINIMALES DE VOL

(a) Pour les vols qui doivent s'effectuer selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant doit spécifier la méthode d'établissement des altitudes de franchissement du relief.

3.2.3.5 MINIMUMS OPERATIONNELS D'AÉRODROME

(a) L'exploitant doit établir des minimums opérationnels d'aérodrome compatible avec les critères spécifiques par l'ANAC pour chaque aérodrome utilisé dans les opérations. Lors de l'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome, toutes les conditions éventuellement prescrites dans la liste des approbations particulières doivent être respectées. Ces minimums ne doivent pas être inférieurs à ceux qui pourront avoir été établis pour ces aérodromes par l'État de l'aérodrome, sauf s'ils sont expressément approuvés par l'ANAC.

3.2.3.6 GESTION DE LA FATIGUE

(a) L'exploitant doit établir et mettre en œuvre un programme de gestion de la fatigue qui garantit qu'aucun membre de son personnel engagé dans l'exploitation et la maintenance des aéronefs n'exercera ses fonctions quand il est fatigué. Le programme doit tenir compte des temps de vol et des périodes de service de vol et sera inclus dans le manuel d'exploitation.

(b) 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. .

(c) L'exploitant doit veiller à ce que toutes les personnes à bord soient au courant de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir

(d) L'exploitant doit veiller à ce qu'en cas d'urgence au cours du vol, les passagers reçoivent les instructions appropriées aux circonstances.

(e) L'exploitant doit veiller à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage et chaque fois que cela sera jugé nécessaire en raison de turbulence ou d'un cas d'urgence en vol, tous les passagers de l'avion soient maintenus sur leur siège par les ceintures ou harnais de sécurité fournis.

3.3 PRÉPARATION DES VOLS

(a) L'exploitant doit établir des procédures pour faire en sorte qu'un vol ne soit entrepris que si :

(1) l'avion est en état de navigabilité et dûment immatriculé et que si les pièces qui en font foi se trouvent à bord ;

(2) les instruments et l'équipement installés dans l'avion sont appropriés, compte tenu des conditions de vol prévues ;

(3) les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du chapitre 3.8 ;

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

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

(6) les limites d'emploi de l'avion, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne seront pas dépassées.

(b) L'exploitant doit mettre à disposition assez de renseignements sur les performances de montée de l'avion tous moteurs en fonctionnement pour permettre 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.

3.3.1 PLANIFICATION OPERATIONNELLE DES VOLS

(b) L'exploitant doit spécifier des procédures de planification de vol permettant d'assurer la sécurité du vol compte tenu des performances et limitations d'emploi de l'avion ainsi que des conditions pertinentes prévues en ce qui concerne la route à suivre et les aérodromes concernés. Ces procédures doivent figurer dans le manuel d'exploitation.

AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT

(a) Un aérodrome de dégagement au décollage doit être choisi et spécifié dans le plan de vol si les conditions météorologiques à l'aérodrome de départ sont inférieures aux minimums d'atterrissage applicables à l'aérodrome pour cette opération ou en cas d'impossibilité 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 être dépassé :

(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 décollages 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.

(c) Pour un aérodrome à choisir comme aérodrome de dégagement au décollage, les renseignements disponibles indiqueront que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables au vol.

3.3.3 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 déroutements par rapport au vol planifié.

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

(1) les données de consommation de carburant :

(i) communiquées par le constructeur ;

(ii) si disponibles, des données à jour propres à l'avion provenant d'un système de suivi de la consommation de carburant ;

(2) les conditions d'exploitation dans lesquelles le vol planifié doit être 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 ;

(v) effets du report d'interventions de maintenance et/ou d'écarts de configuration.

S'il n'existe pas de données spécifiques de consommation de carburant pour les conditions précises du vol, l'aéronef doit pouvoir être utilisé compte tenu des données de consommation de carburant estimée.

(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, 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 § 3. 3.3 , alinéa b(ii) ;

(3) *réserve de route* : quantité de carburant nécessaire pour faire face à des imprévus. Elle ne doit pas être inférieure à 5 % du carburant d'étape prévu.

(4) *réserve de dégagement à destination, qui doit être* :

(i) dans les cas où un aérodrome de dégagement à destination est nécessaire, la 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 ;

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

(ii) Dans le cas où le vol est effectué sans aérodrome de dégagement à la destination, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 15 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome de destination dans des conditions normales ; ou

(iii) dans les cas où l'aérodrome d'atterrissage prévu est un aérodrome isolé :

(A) si l'avion est équipé de moteurs alternatifs, la 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 ; ou

(B) si l'avion est équipé de turbomachines, la 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 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, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 45 minutes ; ou

(ii) si l'avion est équipé de turbomachines, la 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 pour permettre à l'aéronef de descendre selon les besoins et d'atterrir à un aérodrome de dégagement en cas de panne de moteur ou de dépressurisation, dans l'hypothèse où elle se produit au point le plus critique de la route ;

(7) *carburant discrétionnaire* : quantité de carburant additionnelle que le pilote commandant de bord peut demander d'emporter.

(d) Les exploitants doivent déterminer une quantité de réserve finale pour chaque type d'avion et variante de leur flotte et arrondissent à la hausse la valeur obtenue à un chiffre facile à retenir.

(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 doit exiger une nouvelle analyse et, s'il y a lieu, un ajustement de l'opération planifiée.

3.3.4 GESTION DU CARBURANT EN VOL

(a) L'exploitant doit mettre en place des politiques et des procédures qui garantissent l'exécution des vérifications du carburant en vol et de la gestion du carburant.

(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 aérodrome où il pourra effectuer un atterrissage en sécurité et de la réserve finale prévue devant rester dans les réservoirs au moment de l'atterrissage.

(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'aérodrome 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 aérodrome de dégagement ou à un aérodrome 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 aérodrome précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers cet aérodrome 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.

(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'aérodrome le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale prévue.

3.3.5 SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES APPLICABLES AUX VOLS SUR DES ROUTES SITUÉES À PLUS DE 60 MINUTES D'UN AÉRODROME DE DÉGAGEMENT EN ROUTE

(a) Les exploitants qui effectuent des vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'aérodromes de dégagement en route doivent veiller :

(23) à ce que des aérodromes de dégagement en route soient désignés ;

(24) à ce que le pilote commandant de bord ait accès aux renseignements en vigueur sur les aérodromes de dégagement en route désignés, y compris l'état opérationnel et les conditions météorologiques.

3.3.6 AVITAILLEMENT AVEC PASSAGERS À BORD

(a) Un avion ne doit pas être avitaillé pendant 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 par les moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.

(b) Lorsque l'avitaillement est effectué pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, 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 supervisant l'avitaillement et le personnel qualifié en poste à bord de l'avion.

Les dispositions du § 3.3.3 n'exigent pas nécessairement de déployer l'escalier escamotable, ni d'ouvrir les issues de secours en tant que condition préalable à l'avitaillement.

Des précautions supplémentaires sont nécessaires lorsque l'avion est avitaillé en carburant autre que du kérosène d'aviation ou que l'opération a pour résultat un mélange de kérosène d'aviation avec d'autres types de carburateurs, ou lorsque l'avitaillement est effectué au moyen d'un simple tuyau.

3.3.7 RÉSERVE D'OXYGÈNE

(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 moins 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 atmosphérique est supérieure à 376 hPa mais 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.

3.4 PROCÉDURES EN VOL

3.4.1 APPROCHES AUX INSTRUMENTS

(a) L'exploitant doit figurer des procédures d'exploitation relatives à l'exécution d'approches aux instruments dans le manuel d'utilisation de l'aéronef visé au § 3.6.1.2.

3.4.2 EMPLOI DE L'OXYGENE

(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 au § 3.4.3.9.1 ou 3.4.3.9.2, pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

(b) Tous les membres d'équipage d'avions pressurisés utilisés au-dessus d'une altitude où la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa doit disposer, à leur poste de travail, d'un masque à oxygène à pose rapide capable de fournir immédiatement de l'oxygène à la demande.

3.4.3 PROCÉDURES D'EXPLOITATION À MOINDRE BRUIT DES AVIONS

(a) Les procédures d'exploitation à moindre bruit des avions doivent être conformes à l'annexe à l'arrêté relatif à la protection de l'environnement.

(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.

3.4.4 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, il est recommandé que les pilotes qui effectuent une montée ou une descente vers une altitude ou un niveau de vol assignés envisagent d'utiliser des procédures qui leur feront parcourir les 300 derniers mètres (1 000 ft) de la montée ou de la descente à une vitesse verticale inférieure à 8 m/s ou 1 500 ft/min (selon l'instrumentation disponible) dans les cas où ils ont été informés qu'un autre aéronef se trouve à une altitude ou un niveau de vol adjacents ou s'en approche.

3.4.5 PROCÉDURES D'EXPLOITATION DE L'AVION EN RAPPORT AVEC LES PERFORMANCES D'ATERRISSAGE

(a) Le pilote commandant de bord ne doit pas poursuivre son approche à l'atterrissage en dessous de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude d'un aérodrome à moins d'être assuré que, selon les informations disponibles sur l'état de la surface de la piste, les informations sur les performances de l'avion indiquent que l'atterrissage peut être fait en toute sécurité.

3.5 FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

(a) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les listes de vérification spécifiées au § 3.2.3.3 soient rigoureusement respectées.

(b) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler à l'autorité compétente la plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident concernant l'avion qu'il pilote et ayant entraîné des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens. En cas d'incapacité du pilote commandant de bord, c'est l'exploitant qui s'occupera de cette notification.

(c) 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'avion.

(d) Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration générale.

3.6 BAGAGES À MAIN (DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE)

(a) L'exploitant doit spécifier des procédures pour faire en sorte que tous les bagages à main introduits dans l'avion et dans la cabine de passagers soient rangés de façon appropriée et sûre.

4. LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

4.1 GÉNÉRALITÉS

(a) Pour les avions auxquels les parties IIIA et IIIB de l'annexe relatif à la navigabilité des aéronefs.

4.2 AVIONS DONT LE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ A ÉTÉ DÉLIVRÉ CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ANNEXE 8, PARTIES IIIA ET IIIB

(a) Les normes des § 4.2. (b) à 4.2 (h)s'appliquent aux avions auxquels les dispositions de l'Annexe à l'arrêté relatif à la navigabilité des aéronefs, parties IIIA et IIIB, sont applicables.

(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) L'ANAC doit prendre toutes les précautions raisonnablement 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.

(d) 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 des § 4.2(e) à 4.2 (h).

(e) 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'avion (tels que masse, procédures d'utilisation, altitude-pression correspondant à l'altitude de l'aérodrome, pente de la piste, température ambiante, vent et état de la surface de la piste à l'heure d'utilisation prévue, c'est-à-dire présence de neige fondante, d'eau ou de glace pour les avions terrestres, conditions du plan d'eau pour les hydravions). 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 complet et détaillé conformément auquel l'avion est utilisé.

(f) LIMITES DE MASSE

(1) La masse de l'avion au début du décollage ne doit pas dépasser la masse pour laquelle l'avion satisfait aux dispositions du § 4.2 (f), ni la masse pour laquelle il satisfait aux dispositions des § 4.2 (g)et 4.2 (h)en tenant compte des réductions de masse prévues en fonction de la progression du vol, du délestage de carburant envisagé pour l'application des § 4.2 (g) et 4.2 (h) et, en ce qui concerne les aérodromes de dégagement, des dispositions du § 4.2 (e), alinéa c), et du § 4.2 (h).

(2) En aucun cas la masse de l'avion au début du décollage ne doit pas 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 dégagement à destination ne doit pas 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 dégagement à destination ne doit pas dépasser la masse maximale à laquelle il a été démontré que les normes applicables de certification acoustique de l'Annexe 16, volume I, seraient respectées, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un aérodrome ou une piste où il n'existe aucun problème de bruit, par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'aérodrome est situé.

(g) *Décollage.* En cas de défaillance du moteur le plus défavorable en un point quelconque du décollage, l'avion doit pouvoir soit interrompre le décollage et s'immobiliser sur la distance accélération arrêt utilisable, soit poursuivre le décollage et franchir tous les obstacles situés le long de la trajectoire de vol avec une marge suffisante jusqu'à ce que l'avion soit en mesure de satisfaire aux dispositions du § 4.2 (g).

Pour déterminer la longueur de piste disponible, il doit tenir 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 déroutements prévus, l'avion doit pouvoir poursuivre son vol jusqu'à un aérodrome lui permettant de satisfaire aux normes du § 4.2 (h) sans jamais descendre au-dessous de l'altitude minimale.

(i) *Atterrissage ou amerrissage*. Sur l'aérodrome d'atterrissage ou d'amerrissage prévu et sur tout aérodrome de dégagement, 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 doit tenir 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.

5. MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AVIONS

5.1 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT EN MATIÈRE DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

(a) Les exploitants se conformeront aux dispositions du § 2.4.1.

(b) Les exploitants doivent veiller à ce que tout le personnel de maintenance reçoive une formation initiale et une formation périodique qui conviennent aux tâches et aux responsabilités qui lui sont attribuées et qui doivent être acceptables pour l'ANAC. Les facteurs humains et la coordination avec les autres membres de personnel de maintenance et avec les équipages de conduite doivent être pris en compte.

5.2 MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

(a) Il est recommandé que l'exploitant doit mettre un manuel de contrôle de maintenance à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation, comme le prescrit le § 8.1, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions. La conception du manuel doit tenir compte des principes des facteurs humains.

5.3 PROGRAMME DE MAINTENANCE

(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 de maintenance acceptable pour l'ANAC, qui contient les renseignements spécifiés au § 8.2. La conception et l'application du programme de maintenance de l'exploitant doit tenir compte des principes des facteurs humains.

(b) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au programme de maintenance doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme de maintenance a été distribué.

5.4 RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

(a) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg doit veiller, comme le prescrit l'ANAC, 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 doit être communiqués comme l'exigent l'Annexe à l'arrêté relatif à la navigabilité des aéronefs.

5.5 FICHE DE MAINTENANCE

(a) Lorsque les travaux de maintenance sont effectués par un organisme de maintenance agréé, celui-ci doit remplir une fiche de maintenance conformément à l'Annexe à l'arrêté relatif à la navigabilité des aéronefs.

(b) Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, une personne titulaire d'une licence délivrée conformément à l'Annexe à l'arrêté relatif aux licences du personnel doit remplir et signer une fiche de maintenance pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués conformément au programme de maintenance ou à d'autres données et procédures acceptables pour l'ANAC.

(c) Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, la fiche de maintenance doit comprendre :

(1) les détails essentiels des travaux effectués ;

(2) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;

(3) le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.

6. ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

6.1 COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

6.1.1 DÉSIGNATION DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

(a) Pour chaque vol, l'exploitant doit désigner un pilote qui agira en qualité de pilote commandant de bord.

6.1.2 MÉCANICIEN NAVIGANT

(a) Lorsqu'un poste distinct a été prévu pour un mécanicien navigant dans l'aménagement 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, qui est titulaire d'une licence de mécanicien navigant, sans que cela nuise à l'exercice de ses fonctions normales.

6.2 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 de formation de l'exploitant doit prévoir une formation périodique à l'exécution de ces fonctions, qui comprendra un cours sur l'utilisation de l'équipement d'urgence et de secours d'emport obligatoire ainsi que des exercices d'évacuation d'urgence de l'avion.

6.3 PROGRAMMES DE FORMATION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

(a) L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation conçu de façon à permettre aux personnes qui reçoivent la formation d'acquiescer et de maintenir les compétences dont elles ont besoin pour exécuter les fonctions qui leur sont assignées, y compris des aptitudes en matière de performances humaines.

(b) Des programmes de formation au sol et en vol doivent être établis, au moyen de programmes internes ou en faisant appel à un fournisseur de services de formation ; le syllabus de ces programmes doit être inclus, ou il y sera fait référence dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

(c) Le programme de formation doit inclure une formation à la compétence pour tout l'équipement installé.

(d) Les simulateurs de vol dans toute la mesure possible pour la formation initiale et la formation périodique annuelle.

6.4 QUALIFICATIONS

6.4.1 LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

(a) L'exploitant doit s'assurer :

(1) que chaque membre de l'équipage de conduite en poste est titulaire d'une licence en cours de validité délivrée par l'ANAC, ou validée par lui, si la licence a été délivrée par un autre État contractant ;

(2) que les membres de l'équipage de conduite possèdent les qualifications appropriées ;

(3) que les membres de l'équipage de conduite ont les compétences nécessaires pour s'acquiescer des fonctions qui leur sont assignées.

(b) L'exploitant d'un avion équipé d'un système anticollision embarqué (ACAS II) doit s'assurer que chaque membre de l'équipage de conduite a reçu une formation lui donnant la compétence nécessaire en matière d'utilisation de l'équipement ACAS II et d'évitement des collisions.

6.4.2 EXPÉRIENCE RÉCENTE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

(a) L'exploitant ne doit pas désigner comme pilote commandant de bord d'un avion un pilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois (03) 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.

6.4.3 EXPÉRIENCE RÉCENTE DU COPILOTE

(a) L'exploitant ne doit pas confier le décollage et l'atterrissage d'un avion à 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.

6.4.4 CONTRÔLE DE 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 périodiquement 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 examinateur de l'exploitant pour les contrôles internes à l'exploitant, soit devant un examinateur désigné par l'ANAC pour les contrôles affectant la mention sur la licence.

7. AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

(a) L'exploitant doit veiller à ce que toute personne remplissant les fonctions d'agent technique d'exploitation ait reçu une formation appropriée et se tienne au courant de tous les aspects de l'exploitation qui se rapportent à ses fonctions, y compris les connaissances et les aptitudes relatives aux facteurs humains.

8. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

8.1 MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

(a) Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant prévu par l'annexe à l'arrêté relatif aux instruments et équipements, qui peut être publié en parties distinctes, doit être élaboré compte tenu des codes de pratiques de l'industrie ou des éléments indicatifs de l'ANAC et qu'il doit contenir au moins des renseignements sur :

- (1) la façon de respecter les dispositions du § 5.1 (a) ;
- (2) la façon de consigner le nom et les fonctions de la personne ou des personnes exigées pour se conformer aux dispositions du § 3.8.1.1 ;
- (3) le programme de maintenance exigé par le § 3.8.3.1 ;
- (4) la description des méthodes employées pour établir et conserver les enregistrements de maintien de la navigabilité de l'exploitant exigés par le § 5.5 ;
- (5) les procédures utilisées pour respecter les spécifications de l'Annexe à l'arrêté relatif à la navigabilité des aéronefs et relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel;
- (6) Les procédures utilisées pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
- (7) le système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme de maintenance établi en vue de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter ;
- (8) les types et des modèles d'avion auxquels le manuel s'applique ;
- (9) les procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient consignées et rectifiées ;
- (10) les procédures à suivre pour notifier à l'ANAC les cas importants survenus en service.

8.2 PROGRAMME DE MAINTENANCE

(a) Le programme de maintenance de chaque avion, qui est prévu par l'annexe à l'arrêté relatif aux instruments et équipements, 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'avion ;
- (2) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale ;

(3) les procédures permettant de modifier les dispositions des alinéas a) et b) ci-dessus, ou de s'en écarter ;

(4) le cas échéant, et lorsqu'un tel programme est approuvé par l'ANAC, une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes et éléments de bord ainsi que des moteurs.

(b) Les tâches et les intervalles de maintenance qui ont été spécifiés comme étant obligatoires dans l'approbation de la conception de type, ou les modifications approuvées du programme de maintenance, seront indiqués comme tels.

(c) Le programme de maintenance 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.

8.3 ENREGISTREMENTS PROVENANT DES ENREGISTREURS DE BORD

(a) En cas d'accident ou d'incident concernant l'avion, le propriétaire de l'avion ou, si celui-ci est loué, le locataire, doit veiller, dans la mesure du possible, à la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, à la conservation des enregistreurs de bord, ainsi qu'à leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux spécifications de l'Annexe à l'arrêté relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

9. ÉQUIPAGE DE CABINE

9.1 FONCTIONS ATTRIBUÉES EN CAS D'URGENCE

(a) Les besoins en équipage de cabine de chaque type d'avion doivent être déterminés par l'exploitant en fonction du nombre de sièges ou du nombre de passagers transportés et en vue de l'exécution d'une évacuation sûre et rapide de l'avion, ainsi que des fonctions à accomplir en cas d'urgence ou de situation nécessitant une évacuation d'urgence. L'exploitant doit attribuer ces fonctions pour chaque type d'avion.

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

(a) Lorsqu'une autorité nationale impose un équipage de cabine, chaque membre de cet équipage auquel auront été attribuées des fonctions relatives à une évacuation d'urgence doit occuper un siège situé conformément aux dispositions de l'annexe à l'arrêté relatifs aux instruments et équipements pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

9.3 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.

9.4 FORMATION

(a) L'exploitant doit veiller à ce que toute personne appelée à remplir des fonctions de membre d'équipage de cabine ait suivi un programme de formation avant de se voir attribuer de telles fonctions.

(b) Les exploitants doivent établir et tenir à jour un programme de formation des membres d'équipage de cabine conçu de façon à permettre aux personnes qui reçoivent la formation d'acquérir les compétences dont elles ont besoin pour exécuter les fonctions qui leur sont assignées et qu'ils incluent ou fassent référence à un syllabus pour ce programme de formation dans le manuel d'exploitation de l'entreprise. Le programme doit prévoir une formation sur les facteurs humains.

10. SURETÉ

10.1 PROGRAMME DE SURETÉ

(a) L'ANAC veille à ce que chaque entité qui effectue des vols d'aviation générale, y compris des vols d'aviation d'affaires, en utilisant des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg, établisse, mette en œuvre et tienne à jour un programme écrit de sûreté de l'exploitant conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile.

APPENDICES**APPENDICE 1 : MANUEL D'EXPLOITATION D'ENTREPRISE***Complément aux dispositions du § 3.2.2*

(a) Voici la teneur suggérée d'un manuel d'exploitation d'entreprise. Le manuel doit être publié en plusieurs parties distinctes correspondant à des aspects précis de l'exploitation. Il doit contenir les consignes et les renseignements dont le personnel a besoin pour s'acquitter de ses fonctions en sécurité. Il doit contenir au minimum les parties suivantes :

- (1) table des matières ;
- (2) page de suivi des amendements et liste des pages en vigueur, sauf si le document complet fait l'objet d'une nouvelle publication à chaque amendement et s'il porte une date d'entrée en vigueur;
- (3) fonctions, responsabilités et succession de la direction et du personnel d'exploitation ;
- (4) système de gestion de la sécurité de l'exploitant ;
- (5) système de contrôle d'exploitation ;
- (6) procédures relatives à la LME (s'il y a lieu) ;
- (7) exploitation en conditions normales ;
- (8) procédures d'exploitation normalisées (SOP) ;
- (9) limitations liées aux conditions météorologiques ;
- (10) limites de temps de vol et de période de service de vol ;
- (11) exploitation en conditions d'urgence ;
- (12) considérations relatives aux accidents/incidents ;
- (13) qualifications et formation du personnel ;
- (14) tenue des états ;
- (15) description du système de contrôle de maintenance ;
- (16) procédures de sûreté (le cas échéant) ;
- (17) limites d'emploi relatives aux performances ;
- (18) utilisation/protection des enregistrements provenant des FDR/CVR (le cas échéant) ;
- (19) manutention des marchandises dangereuses ;
- (20) utilisation des systèmes d'atterrissage automatique, d'un HUD ou d'affichages équivalents, d'un EVS, d'un SVS ou d'un CVS, selon le cas.

APPENDICE 2 : AUTORISATIONS

(a) Une autorisation donne à un exploitant, à un propriétaire ou à un pilote commandant de bord le droit d'effectuer les opérations autorisées. Une autorisation peut prendre la forme d'une approbation particulière, d'une approbation ou d'une acceptation.

(1) APPROBATIONS PARTICULIÈRES

(i) Une « approbation particulière » indique une action formelle de la part de l'ANAC, action qui donne lieu à un ajout au modèle d'approbation particulière.

(ii) Les dispositions relatives aux éléments ci-après font explicitement référence à la nécessité d'une approbation particulière :

(A) crédits opérationnels pour l'exploitation d'aéronefs avancés, lorsqu'ils sont utilisés pour des opérations par faible visibilité [§ 2.2.2.2(a)(1)] ;

(B) opérations par faible visibilité [§ 2.2.2.2(e) et 2.2.2.(f)] ;

(C) sacoches de vol électroniques [§ 2.4.17.2.(b)] ;

(D) spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN [§ 2.5.2.5] ;

(E) minimum de séparation verticale réduit [§ 2.5.2.7, alinéa b)].

(iii) Le modèle d'approbation particulière figure à l'appendice 1.

(2) APPROBATIONS

(i) Dans le cadre d'une certification, une « approbation » indique une action plus formelle de la part de l'État qu'une « acceptation ». Certains États exigent que le directeur ou qu'un fonctionnaire subalterne de l'autorité de l'aviation civile établisse un instrument écrit pour chaque approbation. D'autres États permettent l'utilisation de divers documents comme preuve de l'approbation. Le document d'approbation délivré et l'objet de l'approbation dépendent de l'autorité qui a été déléguée au fonctionnaire. Dans ces États, l'autorité pour signer les approbations courantes est déléguée aux inspecteurs techniques. Les approbations plus complexes ou plus importantes sont normalement délivrées par des fonctionnaires de niveau supérieur.

(3) DISPOSITIONS EXIGEANT UNE APPROBATION

(i) Les dispositions relatives aux éléments énumérés ci-après exigent ou encouragent l'obtention d'une approbation de l'ANAC spécifié. L'ANAC doit fournir une approbation pour tous les éléments qui ne sont pas précédés d'un astérisque. Les éléments précédés d'un ou de plusieurs astérisques exigent l'approbation de l'ANAC (*) ou de l'État de conception (**). Cependant, l'ANAC doit prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les exploitants dont il est responsable respectent les approbations délivrées par l'État de conception et qu'ils se conforment à ses propres spécifications.

Les éléments exigeant une approbation particulière ne sont pas énumérés ci-dessous :

La liste des dispositions concernant ces éléments figure au § (1)(ii) du présent appendice

(A) Liste d'écarts de configuration (LEC) (Définitions) ;

(B) *Liste minimale d'équipements de référence (LMER) (Définitions) ;

(C) Liste minimale d'équipements (LME) pour chaque type d'aéronef (Section 3, § 3.5.1) ;

(D) Vols en navigation fondée sur les performances (autre que RNP AR) [§ 2.5.2.3] ;

(E) Vols MNPS [§ 2.5.2.6, alinéa b)] ;

(F) Procédures de gestion des données électroniques de navigation (Section 3, § 3.7.3) ;

(G) **Tâches et intervalles obligatoires de maintenance (Section 3, § 3.11.2.2).

PARTIE 3 – VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**INSCRIPTION DES AMENDEMENTS**

AMENDEMENTS				
N°		Applicable le	inscrit le	par
OACI	ANAC			ANAC
1-25	0	Incorporés dans la présente édition		

RECAPITULATIFS			
N°	applicable Le	inscrit le	Par

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence du document	Sources	Titre du document	N° Amendement
Annexe 6, 2 ^e partie	OACI	Exploitation technique des aéronefs, Partie 3- vols internationaux d'hélicoptères	11 ^e édition, amendement 25

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, REGLEMENTS ET PROCEDURES

2.1.2 RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES D'UN ETAT PAR UN EXPLOITANT ETRANGER

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 CERTIFICAT D'EXPLOITATION ET SUPERVISION

2.2.2.1 CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

2.2.2.2 SURVEILLANCE DES OPERATIONS D'UN EXPLOITANT D'UN AUTRE ETAT

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 LISTE DE VERIFICATION

2.2.2.7 ALTITUDES MINIMALES DE VOL (VOLS EN IFR)

2.2.2.8 MINIMUMS OPERATIONNELS D'HELISTATION (VOLS EN IFR)

2.2.2.9 RELEVES 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 A BORD OU ROTORS EN MOUVEMENT

2.2.3.6 RESERVE D'OXYGENE

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'EQUIPAGE DE CONDUITE A LEUR POSTE

2.2.4.5 EMPLOI DE L'OXYGÈNE

2.2.4.6 PROTECTION DE L'EQUIPAGE DE CABINE ET DES PASSAGERS A BORD DES AERONEFS PRESSURISES EN CAS DE CHUTE DE PRESSION

2.2.4.7 PROCEDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS

2.2.4.8 PROCEDURES D'EXPLOITATION DES HELICOPTERES A 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

2.2.8 GESTION DE LA FATIGUE

2.3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HELICOPTERES

2.3.1 GENERALITES

2.3.2 HELICOPTERES DONT LE CERTIFICAT DE NAVIGABILITE A ETE DELIVRE CONFORMEMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ANNEXE A L'ARRETE RELATIF A LA NAVIGABILITE DES AERONEFS CIVILS

2.3.3 PHASE DE DECOLLAGE ET DE MONTEE INITIALE

2.3.2.1 PHASE DE CROISIÈRE

2.3.2.1 PHASE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

2.3.3 DONNEES 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 MAINTENANCE DES HÉLICOPTÈRES

2.4.1 RESPONSABILITES DE L'EXPLOITANT EN MATIERE DE MAINTENANCE

2.4.2 MANUEL DE CONTROLE 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 NAVIGABILITE

2.4.6 MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS

2.4.7 FICHE DE MAINTENANCE

2.4.8 ÉTATS D'ENTRETIEN

2.5 ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HELICOPTERES

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

2.6 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

2.9 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 ILLICITE

2.10 MARCHANDISES DANGEREUSES

2.10.1 RESPONSABILITES DE L'ANAC

2.10.2 EXPLOITANT N'AYANT PAS RECU D'APPROBATION OPERATIONNELLE POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES DANGEREUSES COMME FRET

2.10.3 EXPLOITANT AYANT PAS RECU D'APPROBATION OPERATIONNELLE POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES DANGEREUSES COMME FRET

2.10.4 CHARGEMENT ET ARRIMAGE DES MARCHANDISES DANGEREUSES

2.10.5 DISTRIBUTION OU LARGAGE DE MARCHANDISES DANGEREUSES A PARTIR D'UN HELICOPTERE

2.10.6 COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS

2.10.7 VOLS INTERIEURS DE TRANSPORT COMMERCIAL

3. AVIATION GÉNÉRALE INTERNATIONALE

3.1 GÉNÉRALITÉS

3.1.1 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

3.1.2 MARCHANDISES DANGEREUSES

3.1.3 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

3.1.4 APPROBATIONS PARTICULIÈRES

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 DE LUBRIFIANT REQUIS
- 3.2.9 GESTION DU CARBURANT EN VOL
- 3.2.10 RÉSERVE D'OXYGÈNE
- 3.2.11 EMPLOI DE L'OXYGÈNE
- 3.2.12 INSTRUCTIONS EN CAS D'URGENCE EN VOL
- 3.2.13 OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES PAR LES PILOTES
- 3.2.14 CONDITIONS DE VOL DANGEREUSES
- 3.2.15 APTITUDE PHYSIQUE DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE
- 3.2.16 MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE À LEUR POSTE
 - 3.2.16.1 DÉCOLLAGE ET ATTERRISSAGE
 - 3.2.16.2 CROISIÈRE
 - 3.2.16.3 CEINTURES DE SÉCURITÉ
 - 3.2.16.4 HARNAIS DE SÉCURITÉ
- 3.2.17 PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS
- 3.2.18 INSTRUCTION DU PERSONNEL - GÉNÉRALITÉS
- 3.2.19 AVITAILLEMENT EN CARBURANT AVEC DES PASSAGERS À BORD OU ROTORS EN MOUVEMENT
- 3.2.20 SURVOL DE L'EAU
- 3.3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES
 - 3.3.1 GÉNÉRALITÉS
- 3.4 MAINTENANCE DES HÉLICOPTÈRES
 - 3.4.1 RESPONSABILITÉS
 - 3.4.2 ENREGISTREMENTS DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE
 - 3.4.3 RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ
 - 3.4.4 MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS
 - 3.4.5 FICHE DE MAINTENANCE
- 3.5 ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLICOPTÈRES
 - 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 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 relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils.

1.1.2 DÉFINITIONS

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

(1) **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.

(2) **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.

(3) **Aéronef avancé.** Aéronef doté d'équipement supplémentaire par rapport à celui qui est exigé à bord d'un aéronef de base pour un décollage, une approche ou un atterrissage donnés.

(4) **Aéronef de base.** Aéronef doté de l'équipement minimal nécessaire à l'exécution du décollage, de l'approche ou de l'atterrissage prévus

(5) **Agent technique d'exploitation.** Personne, titulaire ou non d'une licence et dûment qualifiée conformément à l'Annexe 1, 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.

(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 est destinée aux 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 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.

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.

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 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.

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.

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.

Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/ hauteur de franchissement d'obstacles » et abrégé s « OCA/H ».

(9) **Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH).** Altitude ou hauteur spécifiée, dans une approche classique ou indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

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.

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 A-2 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.

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 ».

(10) **Approbation particulière.** Approbation indiquée dans les spécifications d'exploitation de transport aérien commercial ou dans la liste des approbations particulières dans le cas des exploitations non commerciales.

(11) **Approche finale en descente continue (CDFA).** Technique compatible avec les procédures d'approche stabilisée, selon laquelle le segment d'approche finale (FAS) d'une procédure d'approche classique aux instruments (NPA) 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 commence devrait débiter la manœuvre d'arrondi pour le type d'aéronef considéré dans le cas du FAS d'une procédure NPA suivie d'une approche indirecte, la technique CDFC s'applique jusqu'à ce que les minimums d'approche indirecte (OCA/H d'approche indirecte) ou l'altitude/ hauteur de manœuvre à vue soient atteints.

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

(13) **Autorité ATS compétente.** L'autorité appropriée désignée par l'État chargé de fournir les services de la circulation aérienne dans un espace aérien donné.

(14) **Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC).** Désigne l'administration autonome de l'aviation civile, autorité compétente en matière d'administration d'aviation civile en République du Congo.

(15) **Catégories spéciales de passagers (SCP).** Les personnes nécessitant des conditions, une assistance et/ ou des dispositifs particuliers lorsqu'elles sont transportées à bord d'un vol, il s'agit notamment :

- les personnes à mobilité réduite (PRM) en raison d'un handicap physique, sensoriel ou locomoteur, permanent ou temporaire, ou en raison d'un handicap ou d'une déficience intellectuelle, ou de toute autre cause de déficience, ou de l'âge ;

- les bébés et les enfants non accompagnés; et les personnes expulsées, les passagers non admissibles ou les personnes en état d'arrestation.

(16) **Certificat de remise en service ou Fiche de maintenance.** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante au règlement applicable de navigabilité.

(17) **COMAT.** Matériel de l'exploitant transporté sur un aéronef de l'exploitant pour les propres besoins de l'exploitant.

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

(19) **Communication basée sur la performance (PBC).** Communication basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Une spécification RCP comprend les exigences en matière de performance de communication qui sont attribuées aux composants de système pour ce qui concerne la communication à assurer ainsi que le temps de transaction, la continuité, la disponibilité, l'intégrité, la sécurité et la fonctionnalité connexes nécessaires à l'opération proposée dans le contexte d'un concept d'espace aérien particulier.

(20) **Composition de l'équipage.** L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'hélicoptère en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

(21) **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.

(22) **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 pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent à l'annexe à l'arrêté relative aux règles de l'air.

(23) **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.

(24) **Crédit opérationnel.** Crédit autorisé pour l'exploitation d'un aéronef avancé, qui permet un minimum opérationnel d'aérodrome plus bas que celui qui est normalement autorisé pour un aéronef de base, fondé sur les performances des systèmes de l'aéronef avancé qui utilisent l'infrastructure externe disponible.

(25) **Date de délivrance du premier certificat de navigabilité individuel (ou de type).** sauf mention contraire, date de première délivrance d'un certificat de navigabilité individuel (ou de type) à l'hélicoptère (ou au type) en question, où que ce soit dans le monde.

(26) **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 :

ELT automatique fixe (ELT[AF]). ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.

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.

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

(27) **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.

(28) **Enregistrements de maintien de la navigabilité.** Enregistrements relatifs au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'un rotor ou d'une pièce connexe.

(29) **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.

Enregistreur de bord automatique largable (ADFR). Enregistreur combine installé sur un aéronef, qui peut être largué automatiquement de l'aéronef.

(30) **Environnement hostile.** Environnement dans lequel :

a) un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface et son environnement proche ne sont pas adéquats ;

- b) les occupants de l'hélicoptère ne peuvent pas être adéquatement protégés des éléments ;
- c) le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'exposition prévu ;
- d) le risque de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est inacceptable.

(31) **Environnement hostile en zone habitée.** Environnement hostile situé à l'intérieur d'une zone habitée.

(32) **Environnement hostile hors zone habitée.** Environnement hostile situé à l'extérieur d'une zone habitée.

(33) **Environnement non hostile.** Environnement dans lequel :

a) un atterrissage forcé en sécurité peut être accompli parce que la surface et son environnement proche sont adéquats ;

b) les occupants de l'hélicoptère peuvent être adéquatement protégés des éléments ;

c) le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage sont appropriés au temps d'exposition prévu ;

d) 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.

(34) **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.

(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. **Exploitant.** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

(37) **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.

(38) **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.

(39) **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 est nécessaire.

(40) **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'une personne et sa capacité à s'acquitter dûment de fonctions opérationnelles liées à la sécurité.

(41) **Fiche de maintenance.** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, conformément au règlement applicable de navigabilité.

(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.

(43) **Héliplate-forme.** Hélistation située sur une structure en mer, flottante ou fixe.

(44) **Héliport.** Aérodrome, zone définie au sol ou sur l'eau, ou structure utilisée ou dont l'utilisation est prévue dans sa totalité ou partiellement pour l'arrivée, le départ et les mouvements en surface d'hélicoptères. Il peut donc s'agir soit d'un aérodrome principalement destiné aux aéronefs à voilure fixe, le cas échéant à des empla-

cements réservés ou désignés à cet effet, soit d'une hélistation (aérodrome équipé pour recevoir exclusivement les hélicoptères), soit d'une hélisurface (emplacement situé en dehors des aérodromes), les deux dernières pouvant être situées à terre ou en mer.

(45) **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.

(46) **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, où les services et installations nécessaires sont disponibles, où les exigences de l'aéronef en matière de performances peuvent être respectées et qui est opérationnel à l'heure d'utilisation prévue. On distingue les hélistations de dégagement suivantes :

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.

Hélistation de dégagement en route. Hélistation de dégagement où un hélicoptère peut atterrir si un déroutement devient nécessaire pendant la phase en route.

Hélistation de dégagement à destination. Hélistation de dégagement où un hélicoptère peut atterrir s'il devient impossible ou inopportun d'utiliser l'hélistation d'atterrissage prévue.

(47) **Hélistation en terrasse.** Hélistation située sur une construction érigée à terre.

(48) **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.

(49) **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.

(50) **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.

(51) **Maintenance.** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe. 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.

(52) **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.

(53) **Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant/Manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (MME).** 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.

(54) **Manuel des procédures de l'organisme de maintenance (MOE).** 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.

(55) **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.

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

(57) **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.

(58) **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.

(59) **Masse maximale.** Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

(60) **Membre d'équipage.** Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

(61) **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'exerce pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

(62) **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.

(63) **Minimum opérationnel d'aérodrome basé sur les performances (PBAOM).** Minimum opérationnel d'aérodrome plus bas que les minimums disponibles aux aéronefs de base, utilisable pour un décollage, une approche ou un atterrissage donnés.

Les PBAOM sont déterminés en fonction des possibilités combinées de l'aéronef et des installations au sol disponibles.

Les PBAOM peuvent être basés sur des crédits opérationnels.

Les PBAOM ne sont pas limités à l'exploitation en PBN

(64) **Minimums opérationnels d'hélistation.** Limites d'utilisation d'une hélistation :

a) 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 ;

b) 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 ;

c) 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) ;

d) 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.

(65) **Modification.** Changement apporté à la conception de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

(66) **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).

(67) **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.

(68) **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.

(69) **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.

(70) **Opération.** Activité, ou groupe d'activités présentant les mêmes dangers ou des dangers similaires, qui exigent 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.

(71) **Opérations d'approche et d'atterrissage utilisant des procédures d'approche aux instruments.** Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments sont classées comme suit :

Approche et atterrissage classiques. Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral mais n'utilisent pas de guidage vertical.

Approche et atterrissage avec guidage vertical. Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral et vertical mais qui ne satisfont pas les critères établis pour les opérations d'approche et d'atterrissage de précision.

Approche et atterrissage de précision. Approche et atterrissage aux instruments utilisant un guidage de précision latéral et vertical, les minimums étant déterminés par la catégorie d'opération.

(72) **Opérations 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 :

- a) approche aux instruments bidimensionnelle (2D), n'utilisant que le guidage de navigation latérale
- b) 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 :

- a) une aide de radionavigation au sol ; où
- b) des données de navigation générées par ordinateur provenant d'aides de navigation au sol, spatiales ou autonomes, ou d'une combinaison de ces aides

(73) **Opération par faible visibilité (LVO).** Approche avec RVR inférieure à 550 m et/ou DH inférieure à 60 m (200 ft), ou décollage avec RVR inférieure à 400 m.

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

(75) **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.

(76) **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.

(77) **Période de service de vol :** Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu de se présenter pour le service qui comprend un vol ou une série de vols, et qui se termine au moment où l'aéronef s'immobilise et après l'arrêt des moteurs à la fin du dernier vol sur lequel il assure des fonctions de membre d'équipage.

(78) **Permis d'exploitation aérienne (PEA/AOC).** Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

(79) **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.

(80) **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.

(81) **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.

(82) **Pilote commandant de bord.** Pilote désigné par l'exploitant, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

(83) **Pilote commandant de bord sous supervision.** Copilote ayant effectué l'ensemble des tâches et des fonctions d'un commandant de bord au cours d'un vol, de telle sorte qu'aucune intervention du pilote commandant de bord n'a été nécessaire.

(84) **Plan de vol.** Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol.

L'expression « plan de vol » peut être suivie des mots « préliminaire », « déposé », « en vigueur » ou « exploitation », qui indiquent le contexte et les différents stades d'un vol.

L'expression ci-dessus, lorsqu'elle est précédée des mots « message de », désigne la teneur et la forme des données de plan de vol en vigueur transmises par un organisme à un autre.

(85) **Plan de vol déposé (FPL ou eFPL).** Plan de vol le plus récent soumis par le pilote, un exploitant ou un représentant désigné, destiné à être utilisé par les organismes ATS.

Le FPL est un plan de vol déposé partagé au moyen du service fixe aéronautique, et l'eFPL, un plan de vol déposé partagé au moyen des services FF-ICE. L'eFPL permet la mise à disposition de renseignements supplémentaires qui ne figurent pas dans le FPL.

(86) **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.

(87) **Plan de vol préliminaire (PFP).** Informations sur un vol soumises par un exploitant ou par un représentant désigné chargé de s'occuper de la planification collaborative d'un vol, avant le dépôt du plan de vol.

(88) **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.

(89) **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.

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

(91) **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.

(92) **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.

(93) **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

(94) **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.

(95) **Procédure d'approche aux instruments (IAP).** Série de manoeuvres 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 :

Procédure d'approche classique (NPA). Procédure d'approche aux instruments conçue pour les opérations d'approche aux instruments 2D de type A.

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.

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

(96) **Programme de maintenance.** 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.

(97) **Programme national de sécurité.** Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

(98) **Règlement applicable de navigabilité.** Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un Etat contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.

(99) **Réparation.** Remise d'un aéronef, d'un moteur ou d'une pièce connexe dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, conformément au règlement applicable de navigabilité.

(100) **Résumé de l'accord.** Lorsqu'un aéronef est exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis conclu entre l'Etat d'immatriculation et un autre Etat, le résumé de l'accord, qui indique brièvement et clairement les fonctions et obligations qui sont transférées par l'Etat d'immatriculation à l'autre Etat, est communiqué avec l'accord au titre de l'article 83 bis enregistré auprès du Conseil de l'OACI.

(101) **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.

(102) **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.

(103) **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.

(104) **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.

(105) **Service de la circulation aérienne.** Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

(106) **Simulateur d'entraînement au vol.** L'un quelconque des trois (3) types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

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.

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.

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.

(107) **Site d'intérêt public.** Site utilisé pour des opérations d'intérêt public.

Les opérations d'intérêt public sont :

(i) les opérations de SMUH,

(ii) les opérations depuis ou vers des sites d'intérêt public situés dans un Etat qui applique un dispositif réglementaire analogue et définis comme tels par l'Autorité de l'Etat.

(108) **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 (2) 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).

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).

(109) **Spécification de performance de communication requises (RCP).** Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la communication basée sur la performance.

(110) **Spécification de performance de surveillance requise (RSP).** Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la surveillance basée sur la performance.

(111) **Spécifications d'exploitation.** Autorisations, indiquant les approbations particulières, les conditions et les restrictions applicables au permis d'exploitation aérienne et dépendant des conditions figurant dans le manuel d'exploitation.

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

(113) **Surveillance basée sur la performance (PBS).** Surveillance basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Une spécification RSP comprend les exigences en matière de performance de surveillance qui sont attribuées aux composants de système pour ce qui concerne la surveillance à assurer ainsi que le temps de remise des données, la continuité, la disponibilité, l'intégrité, l'exactitude des données de surveillance, la sécurité et la fonctionnalité connexes nécessaires à l'opération proposée dans le contexte d'un concept d'espace aérien particulier.

(114) **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.

(115) **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.

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

(117) **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.

(118) **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.

(119) **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).

(120) **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.

(121) **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.

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

(123) **Vol d'hélicoptère (H.H.O.).** Vol effectué par un hélicoptère, dont le but est de faciliter le transfert de personnes ou de fret au moyen d'un treuil.

(124) **Vol de proximité.** Vol d'une ou plusieurs étapes, effectué dans une même journée, dans une zone locale définie acceptable par l'Autorité de l'aviation civile, sur des routes navigables par repérage visuel au sol

(125) **Vol S.M.U.H. basique.** Vol S.M.U.H ne nécessitant pas d'abaissement des minimums opérationnels.

(126) **Vol S.M.U.H. spécial.** Vol S.M.U.H nécessitant un abaissement des minimums opérationnels, et pour lequel des exigences supplémentaires sont appliquées.

(127) **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.

(128) **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.

(129) 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.

(130) **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

(b) 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) EICAS 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 Nœud
- (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) N Régime	Régime du compresseur basse pression (compresseur à deux étages) ; régime de la soufflante (compresseur à trois étages)
(80) NM	Mille mari
(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) T 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) VMC Conditions météorologiques de vol à vue
- (109) VOR Radiophare omnidirectionnel VHF
- (110) 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
- (111) V_y Vitesse correspondant à la meilleure vitesse ascensionnelle
- (112) WXR Conditions météorologiques
- (113) Zone habitée.- En rapport avec une cité, une ville ou un groupe d'habitations, toute zone utilisée dans une large mesure

1.1.1 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 GÉNÉRALITÉS

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 doit veiller 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 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.

L'annexe à l'arrêté relatif aux licences du personnel aéronautique, 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., doit 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 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'État de l'exploitant.

(h) Les exploitants doivent faire 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

(b) Lorsque l'ANAC constate ou soupçonne qu'un exploitant étranger ne respecte pas les lois, règlements et procédures applicables en République du Congo 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.

(c) Lorsqu'une notification est envoyée aux États spécifiés au paragraphe (a) ci-dessus, si la situation et sa solution l'ANAC 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 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 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.

(d) L'ANAC ne permet pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A soient utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec l'annexe à l'arrêté relatif aux enquêtes et incidents d'aviation civile, sauf :

(1) s'ils se rapportent à un événement de la sécurité identifié dans le contexte d'un système de gestion de la sécurité, sont limités aux parties pertinentes d'une transcription anonymisée de l'enregistrement et font l'objet des protections accordées par l'annexe à l'arrêté relatif à la gestion de la sécurité aérienne ;

(2) s'ils sont destinés à être utilisés dans le cadre de procédures pénales sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident et font l'objet des protections ; ou

(3) s'ils sont utilisés pour les inspections des enregistreurs de bord.

(e) L'ANAC ne permet pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de FDR, ADRS, AIR Classe B et C et AIRS Classe B et C soient utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec l'annexe à l'arrêté relatif aux accidents et incidents d'aviation, sauf si ces enregistrements ou transcriptions d'enregistrements font l'objet des protections et :

(4) s'ils sont utilisés par l'exploitant à des fins de maintien de la navigabilité ou de maintenance ;

(5) s'ils sont utilisés par l'exploitant dans l'exécution d'un programme d'analyse des données de vol prévu à la section II de la présente Annexe ;

(6) s'ils sont destinés à être utilisés dans des procédures sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident ;

(7) s'ils sont dépersonnalisés ; ou

(8) s'ils sont divulgués dans le cadre de procédures de sécurité.

2.1.4 MARCHANDISES DANGEREUSES

Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans l'annexe à l'arrêté relatif au transport aérien des marchandises dangereuses.

2.1.5 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans l'annexe à l'arrêté relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile, dans l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation techniques des aéronefs Partie I et dans l'annexe à l'arrêté relatif aux règles de l'air et services de la circulation aérienne.

2.2 PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

2.2.1 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

(c) 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.

(d) 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 CERTIFICAT D'EXPLOITATION ET SUPERVISION

2.2.2.1 CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(5) 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.

(6) 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 (f) et (g) ci-dessous.

(7) 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.

L'annexe à l'arrêté relatif à la certification des exploitants aériens contient des éléments indicatifs sur la délivrance du certificat de transporteur aérien

(8) L'exploitant doit établir des politiques et des procédures pour les tiers qui effectuent des travaux pour son compte.

(9) 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.

(10) Le certificat de transporteur aérien doit contenir au moins les renseignements suivants et, sa présentation graphique doit suivre le modèle figurant dans l'Annexe à l'arrêté relatif 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.

(11) Les spécifications d'exploitation liées au certificat de transporteur aérien doit comprendre au moins les renseignements énumérés au paragraphe (g) 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 à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils, Partie 1.

(12) 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 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

(a) Un certificat de transporteur aérien délivré par un État contractant est 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 relatif à la gestion de la sécurité aérienne.

(b) L'ANAC a mis en place un programme comprenant des procédures pour surveiller les opérations effectuées en République du Congo par des exploitants étrangers et prendre les mesures appropriées pour préserver la sécurité lorsque cela est nécessaire.

(c) 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

(a) L'exploitant doit mettre à disposition établir, à titre de guide et pour qu'il soit utilisé par le personnel intéressé, un manuel d'exploitation composé comme il est indiqué à l'annexe 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 signalées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.

(b) Un exemplaire du manuel d'exploitation doit être remis à l'ANAC ainsi que tous les amendements ou révisions dont ce manuel fait 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 exige l'insertion.

Certains éléments du manuel d'exploitation doivent être approuvés par l'ANAC, conformément aux normes de l'annexe à l'arrêté relatif aux instruments et équipements d'aéronefs.

2.2.2.4 CONSIGNES D'EXPLOITATION - GÉNÉRALITÉS

(a) 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.

(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) 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.

2.2.2.5 SIMULATION DE SITUATIONS D'URGENCE EN COURS DE VOL

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

(d) Les listes de vérification prévues dans l'annexe à l'arrêté 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)

(a) 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.

(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 doit indiquer 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 l'annexe à l'arrêté relatif aux règles de l'air et services de la circulation aérienne.

(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'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'ATTERRISSAGE D'HÉLISTATION (vols en IFR)

(a) 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.

Cette disposition n'implique pas que l'État de l'aérodrome soit obligé d'établir des minimums opérationnels.

(b) 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.

Un crédit opérationnel inclut :

(1) *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 ;*

(2) *la réduction ou la satisfaction des exigences en matière de visibilité ; ou*

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

L'annexe à l'arrêté relatif 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.

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.

(c) Pour la délivrance d'une approbation particulière liée à un crédit opérationnel, les conditions suivantes doivent être remplies :

(1) l'hélicoptère doit répondre aux exigences de certification de navigabilité appropriées ;

(2) l'information nécessaire au soutien effectif des tâches de l'équipage pour l'opération doit être dûment mise à la disposition des deux pilotes, lorsque l'équipage de conduite spécifié dans le manuel d'exploitation compte plus d'un membre ;

(3) c) l'exploitant doit procéder à une évaluation des risques de sécurité liés aux opérations prises en charge par l'équipement ;

(4) l'exploitant doit établir et documenter des procédures normales et anormales et une LME ;

(5) l'exploitant doit établir un programme de formation pour les membres d'équipage de conduite et le personnel approprié intervenant dans la préparation des vols ;

(6) l'exploitant doit établir un système de collecte de données, d'évaluation et de suivi des tendances pour les opérations par faible visibilité visées par un crédit opérationnel ;

(7) l'exploitant doit instituer des procédures appropriées relativement aux pratiques et aux programmes de maintien de la navigabilité (maintenance et réparation).

(d) Dans le cas des opérations visées par un crédit opérationnel concernant des minimums supérieurs à ceux qui ont trait aux opérations par faible visibilité, l'ANAC établira des critères pour la sécurité de l'exploitation de l'hélicoptère.

(e) 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 manoeuvrabilité 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.
- (9) conditions prescrites dans les spécifications d'exploitation ;
- (10) tous minimums qui pourraient être promulgués par l'État de l'aérodrome.

(f) 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 III (CAT III) : hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision, et portée visuelle de piste au moins égale à 300 m Ou sans limites de portée visuelle de piste ;

(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).

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.

(g) Les opérations d'approche particulière pour les opérations par faible visibilité ne doivent être exécutées que si la RVR est communiquée.

(h) Pour les décollages par faible visibilité, l'ANAC délivre une approbation particulière en ce qui concerne la RVR minimale.

(i) 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.

L'annexe à l'arrêté relatif à l'assistance météorologique à la navigation aérienne, donne des éléments indicatifs sur la précision souhaitable du point de vue opérationnel et la précision actuellement réalisable des mesures et observations.

(j) 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.

(k) 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

(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 de la sous-section 2.2.3.4 ont été respectées.

(b) L'exploitant doit conserver les relevés du carburant et du lubrifiant pendant trois (3) mois.

2.2.2.10 ÉQUIPAGE

(a) Pilote commandant de bord.- Pour chaque vol, l'exploitant doit désigner un pilote qui fera fonction de pilote commandant de bord.

(b) 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.

(c) 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

(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 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.

(b) 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.

(c) L'exploitant doit veiller à qu'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 hélicoptère soient maintenus sur leur siège par des ceintures ou des harnais de sécurité.

2.2.2.12 SURVOL DE L'EAU

Tout hélicoptère survolant une étendue d'eau en environnement hostile dans les conditions indiquées dans l'arrêté 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

(c) 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 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.*

(d) 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

(a) 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.

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

2.2.3.2 HÉLISTATIONS DE DÉGAGEMENT

- HÉLISTATION DE DÉGAGEMENT AU DÉCOLLAGE

(a) 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.

(b) 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.

HÉLISTATION DE DÉGAGEMENT À DESTINATION

(a) 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).

(b) 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.

(c) 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.

- HELISTATION DE DEGAGEMENT A DESTINATION EN MER

(a) Une approbation particulière pour l'utilisation opérationnelle d'hélistations de dégagement à destination en mer doit être délivrée par l'ANAC.

(b) Une héliplate-forme peut être spécifiée comme hélistation de dégagement à destination en mer lorsque le dégagement à destination à terre le plus proche se situe au-delà de la distance que peut franchir l'hélicoptère. La spécification doit être sous réserve des conditions suivantes :

(1) A une héliplate-forme doit être utilisée comme hélistation de dégagement à destination en mer seulement après le PNR et lorsqu'il n'y a pas d'aérodrome à terre disponible. Avant le PNR, on doit utiliser un aérodrome de dégagement à terre;

(2) Le manuel d'exploitation de l'exploitant doit décrire en détail le processus d'évaluation des risques liés à l'utilisation d'héliplates-formes comme hélistations de dégagement à destination en mer, et l'exploitant doit procéder à une telle évaluation avant de choisir et d'utiliser des héliplates-formes à une telle fin ;

(3) le manuel d'exploitation de l'exploitant doit contenir des procédures particulières et des programmes de formation appropriés relatifs à l'utilisation d'hélistations de dégagement à destination en mer ;

(4) L'exploitant doit avoir au préalable effectué un examen et évalué l'adéquation de toute héliplate-forme qu'il prévoit d'utiliser comme hélistation de dégagement à destination en mer, et il doit publier l'information sous une forme appropriée dans le manuel d'exploitation (y compris l'orientation de l'héliplate-forme) ;

(c) l'hélicoptère doit être capable d'atterrir avec un moteur hors de fonctionnement (OEI) à l'hélistation de dégagement à destination en mer ;

(d) la LME doit contenir des dispositions concernant expressément ce type d'opération.

(e) l'utilisation d'une hélistation de dégagement à destination en mer doit être limitée aux hélicoptères capables de vol stationnaire en effet de sol (IGE) avec un moteur hors de fonctionnement (OEI) à un régime de puissance approprié une fois arrivé à l'hélistation.

(f) dans les cas où la surface de l'héliplate-forme ou les conditions dominantes (surtout la vitesse du vent) empêchent un vol stationnaire en IGE avec OEI, une performance en vol stationnaire hors effet de sol (OGE) avec OEI à un régime de puissance approprié doit être utilisée pour calculer la masse à l'atterrissage.

(g) la masse à l'atterrissage doit être calculée à l'aide de graphiques figurant dans le manuel d'exploitation. Une fois cette masse à l'atterrissage calculée, l'exploitant doit tenir dûment compte de la configuration de l'hélicoptère, des conditions ambiantes et du fonctionnement des systèmes qui ont une incidence défavorable sur les performances.

(h) la masse à l'atterrissage prévue de l'hélicoptère, équipage, passagers, bagages, fret et réserve finale de carburant de 30 minutes compris, ne doit pas dépasser la masse à l'atterrissage avec OEI au moment de l'approche vers l'hélistation de dégagement à destination en mer.

(i) Le processus d'évaluation des risques de l'exploitant doit tenir compte au minimum :

(1) du type et des circonstances du vol ;

(2) de la zone à survoler, notamment l'état de la mer, des conditions de survivabilité et des moyens de recherche et sauvetage ;

(3) de la disponibilité et de l'adéquation de l'hélicoptère-forme comme hélistation de dégagement à destination en mer, notamment les caractéristiques physiques, les dimensions, la configuration, le franchissement des obstacles, l'effet de la direction et de la force du vent, et les turbulences ;

(4) du type d'hélicoptère utilisé ;

(5) de la fiabilité mécanique des moteurs ainsi que des systèmes de commande et composants critiques de l'hélicoptère ;

(6) de la formation et des procédures opérationnelles, notamment en ce qui a trait à l'atténuation des conséquences de défaillances techniques de l'hélicoptère ;

(7) des mesures d'atténuation particulières ;

(8) de l'équipement de l'hélicoptère ;

(9) de la réserve de capacité utile, pour l'emport de carburant supplémentaire ;

(10) des minimums météorologiques, eu égard à l'exactitude et à la fiabilité des renseignements météorologiques ;

(11) des moyens de communication et de suivi des aéronefs.

La technique d'atterrissage que le manuel de vol spécifie d'utiliser en cas de panne du système de commande peut empêcher de désigner certaines hélicoptères-formes comme hélistations de dégagement à destination en mer.

Les mesures d'atténuation particulières peuvent prendre la forme d'améliorations de l'équipement (certification en fonction d'une norme tenant compte de l'état de la mer, par exemple), d'un équipement de sécurité et d'un équipement de suivi, entre autres

(j) les programmes de formation garantissent la conformité avec les exigences du chapitre 7, § 7.4.2.2, notamment en ce qui concerne la qualification de route, la préparation du vol, le concept d'exploitation avec hélistations de dégagement à destination en mer et les critères d'utilisation correspondants. « Programme de formation » fait référence à la formation des pilotes et des autres personnels concernés par l'exploitation en question (notamment, selon qu'il convient, les observateurs météorologiques et le personnel de l'hélicoptère-forme).

(k) Dans les cas où l'utilisation d'une hélistation de dégagement à destination en mer est prévue, les observations météorologiques concernant aussi bien ces hélistations que la destination en mer doit être faites par un observateur acceptable pour l'autorité météorologique désignée.

(l) les hélistations de dégagement à destination en mer ne doit pas être utilisés pour augmenter la charge utile.

(m) Pour démontrer la fiabilité mécanique des systèmes de commande et composants critiques de l'hélicoptère, l'exploitant doit installer et utiliser un système de suivi de l'ANAC et de l'utilisation de l'hélicoptère et des critères adaptés au type d'exploitation considéré.

(n) Les minimums opérationnels de l'hélistation de destination en mer et de l'hélistation de dégagement à destination en mer exigés en vertu du § 2.2.8.2 doit tenir dûment compte de la disponibilité et de la fiabilité des renseignements météorologiques ainsi que de l'environnement géographique.

(o) L'exploitant doit spécifier des critères en matière de plafond nuageux et de visibilité qui conviennent à l'altitude topographique et à l'emplacement de l'hélicoptère-forme.

(p) Pour utiliser une hélicoptère-forme de dégagement à destination en mer, l'exploitant doit s'assurer qu'il n'y pas de brouillard présent ou prévu dans un rayon de 60 NM de l'hélicoptère-forme de destination et de l'hélicoptère-forme de dégagement durant la période commençant une heure avant et se terminant une heure après l'heure d'arrivée prévue à l'hélicoptère-forme de destination en mer ou à l'hélistation de dégagement à destination en mer.

(q) l'hélicoptère-forme/l'hélistation de dégagement à destination en mer doit se trouver à plus de 30 NM de la destination originale afin de réduire la probabilité qu'un événement météorologique localisé empêche l'atterrissage à la fois à l'hélicoptère-forme/l'hélistation de dégagement à destination en mer.

(r) Avant le franchissement du PNR, l'exploitant doit veiller à ce que les conditions suivantes soient remplies :

- (1) il a été confirmé que la navigation jusqu'à l'hélistation de destination en mer et l'hélistation de dégagement à destination en mer doit être assurée ;
- (2) un contact radio doit être établi avec l'hélistation de destination en mer et l'hélistation de dégagement à destination en mer (ou la station maîtresse) ;
- (3) les prévisions pour l'atterrissage à l'hélistation de destination en mer et l'hélistation de dégagement à destination en mer doivent être obtenues, et il doit être confirmé qu'elles sont égales ou supérieures aux minimums requis ;
- (4) les exigences relatives à un atterrissage avec OEI doivent être vérifiées en fonction des conditions météorologiques signalées les plus récentes, afin de s'assurer qu'elles peuvent être satisfaites ;
- (s) dans la mesure du possible, après examen des renseignements sur l'utilisation actuelle et prévue de l'hélistation de dégagement à destination en mer et sur les conditions dominantes, la disponibilité de l'hélistation de dégagement à destination en mer doit être garantie par le fournisseur de l'héliplate-forme jusqu'à la réalisation de l'atterrissage à destination en mer ou à l'hélistation de dégagement à destination en mer.

2.2.3.3 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

(a) 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'amointrit pas l'obligation de respecter les dispositions de la sous-section 2.2.3.3, paragraphe (a).

(b) 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 dégagement à destination est requise, à une hélistation de dégagement au moins, doivent être, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de cette hélistation.

(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 hélistation ou emplacement d'atterrissage de dégagement, l'exploitant doit spécifier une gamme de valeurs appropriée qui soit acceptable pour l'ANAC, pour la hauteur de la base des nuages et la visibilité, destinée à être ajoutée aux minimums opérationnels établis par l'exploitant pour les hélistations ou emplacements d'atterrissage concernés.

(d) 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.

(e) 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

(b) 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.

(c) 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) 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 suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulterait de toute éventualité prévue par l'exploitant avec l'approbation de l'ANAC.

(d) 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 dégagement, 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 dégagement, 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 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 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 résulterait de toute éventualité prévue par l'exploitant avec l'approbation de l'ANAC.

(3) Si l'on ne dispose pas d'un dégagement approprié, selon les dispositions de la sous-section 2.3.3.2.1 (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.

(e) 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.

(f) 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

(a) Les hélicoptères ne doivent pas être avitaillés en carburant, rotors arrêtés ou en mouvement durant des passagers l'embarquement ou le débarquement de passagers ou le remplissage d'oxygène à moins que l'exploitant n'ait reçu l'autorisation expresse de l'ANAC précisant les conditions dans lesquelles cet avitaillement peut être effectué.

L'annexe à l'arrêté relatif conception, exploitation technique et certification des aérodromes et des hélistations, contient des dispositions concernant l'avitaillement des aéronefs en carburant.

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.

(b) Durant l'avitaillement en carburant avec passagers à bord, rotors arrêtés ou en mouvement, l'hélicoptère doit être dûment surveillé par un personnel qualifié en nombre suffisant, prêt à lancer et à diriger l'évacuation de l'hélicoptère par les moyens les plus pratiques, sûrs et expéditifs disponibles. À cette fin :

(1) l'équipage de conduite doit veiller à ce que les passagers soient informés des mesures à suivre en cas d'incident durant l'avitaillement ;

(2) une communication bilatérale constante doit être maintenue par le système d'intercommunication de l'hélicoptère ou par d'autres moyens appropriés entre le personnel de piste supervisant l'avitaillement et le personnel compétent à bord de l'hélicoptère ;

La prudence s'impose dans l'usage des radiocommunications en raison des risques de courants vagabonds et de tension induite.

(3) durant un arrêt d'urgence, l'équipage de conduite doit veiller à ce que la zone des rotors soit libre de tout personnel ou passager non embarqué.

(c) L'exploitant doit établir des procédures et préciser les conditions dans lesquelles l'avitaillement peut s'effectuer.

(d) Outre les exigences du § 2.2.3.5 (b), les procédures opérationnelles devraient imposer les précautions minimales suivantes :

(1) les portes de l'hélicoptère du côté avitaillement restent fermées dans la mesure du possible, sauf si elles constituent les seules issues valides ;

(2) les portes de l'hélicoptère du côté opposé de l'avitaillement restent ouvertes, si les conditions météorologiques le permettent, sauf indications contraires du RFM ;

(3) les moyens de lutte contre l'incendie à l'échelle appropriée sont disposés de façon à permettre une utilisation immédiate en cas d'incendie ;

(4) si la présence de vapeurs de carburant est détectée à l'intérieur de l'hélicoptère, ou si tout autre danger survient durant l'avitaillement, celui-ci est immédiatement arrêté ;

(5) le sol ou la surface de la plate-forme sous les issues destinées à l'évacuation d'urgence est dégagé ;

(6) les ceintures de sécurité devraient être détachées pour faciliter une évacuation rapide ;

(7) avec les rotors en marche, seuls les passagers poursuivant leur vol devraient rester à bord.

(f) Un hélicoptère ne doit pas être avitaillé en essence d'aviation (AVGAS), en carburant de large coupe ou avec un mélange des deux types, lorsque des passagers sont à bord.

(g) Un hélicoptère ne doit pas être vidé de son carburant :

(1) lorsque des passagers sont à bord ;

(2) lorsque des passagers embarquent ou débarquent ;

(3) pendant le remplissage d'oxygène.

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

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

(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.

(a) 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 décollage, 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 sont 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 l'annexe à l'arrêté relatif à l'assistance météorologique à la navigation aérienne.

2.2.4.3 CONDITIONS DE VOL DANGEREUSES

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

(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'hélicoptère ou pour des motifs d'ordre physiologique.

(c) 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.

(d) 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

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 (1) ou à la sous-section 2.2.3.6, paragraphe (2), 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

(a) 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

(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 héliport utilisés 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'héliport est située hors du territoire de la République du Congo.

2.2.4.8 PROCÉDURES D'EXPLOITATION DES HÉLICOPTÈRES À MOINDRE BRUIT

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.

2.2.4.9 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 du carburant en vol et de la gestion du carburant.

(b) 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.

(c) 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.

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.

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.

(d) 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.

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 est peut-être consommée avant l'atterrissage.

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 est 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.

Les mots « MAYDAY FUEL » (MAYDAY CARBURANT) indiquent la nature de la situation de détresse, comme le prescrit dans l'annexe à l'arrêté relatif aux instruments et équipements

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 2.2.2.6, 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. L'annexe à l'arrêté relatif aux enquêtes et incidents d'aviation civile 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 dans l'établissement du plan de vol exploitation et du plan de vol à déposer ;

(3) s'il y a lieu, aider le pilote commandant de bord dans l'établissement du plan de vol préliminaire, et le communiqué à un organisme désigné par l'autorité ATS compétente ;

(4) signer, s'il y a lieu, et déposer le plan de vol à un organisme désigné par l'autorité ATS compétente ;

(5) 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

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.

2.2.8 GESTION DE LA FATIGUE

(a) L'ANAC a établi des règlements aux fins de la gestion de la fatigue. Ces règlements sont fondés sur des principes scientifiques, des connaissances et l'expérience opérationnelle, le but étant de garantir que les membres des équipages de conduite et de cabine s'acquittent de leurs fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant. L'ANAC a donc établi :

(1) des règles normatives concernant des limites applicables aux temps de vol, périodes de service de vol et périodes de service, ainsi que des exigences en matière de repos ; et

(2) des règlements applicables au système de gestion des risques de fatigue (FRMS).

(b) l'exploitant doit établir, en application du § 2.2.8 (a) et aux fins de la gestion des risques de sécurité liés à la fatigue :

(1) des limites de temps de vol, de période de service de vol et de période de service ainsi que des exigences en matière de repos qui respectent les règles normatives de gestion de la fatigue établies par l'État de l'exploitant ; ou

(2) un FRMS conforme aux règles établies par l'ANAC l'ensemble de ses activités ; ou

(3) un FRMS conforme aux règles établies par l'ANAC l'ensemble de ses activités ; ou un FRMS conforme aux règles établies par l'ANAC pour une partie définie de ses activités, le reste de ses activités étant conformes aux règles normatives de gestion de la fatigue établies par l'ANAC.

L'exploitant qui respecte les règles normatives de gestion de la fatigue n'est pas dégagé de la responsabilité de gérer les risques, y compris les risques liés à la fatigue, en utilisant son système de gestion de la sécurité (SGS) conformément aux dispositions de l'annexe à l'arrêté relatif à la gestion de la sécurité.

(c) L'exploitant doit tenir des relevés du temps de vol, périodes de service de vol, périodes de service et périodes de repos de tous ses membres d'équipage de conduite et de cabine et les conserver pendant une période fixée par l'État de l'exploitant.

(d) Dans le cas d'un exploitant qui respecte les règles normatives de gestion de la fatigue dans le cadre de la fourniture d'une partie ou de l'ensemble de ses services, l'ANAC :

(1) exige que l'exploitant fasse connaître aux membres de son personnel intervenant dans la gestion de la fatigue leurs responsabilités et les principes de gestion de la fatigue ;

(2) peut approuver, dans des circonstances exceptionnelles, des dérogations par rapport à ces règles, sur la base d'une évaluation des risques fournie par l'exploitant. Les dérogations approuvées garantiront un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui qui est assuré par les règles normatives de gestion de la fatigue.

(e) Dans le cas d'un exploitant qui met en oeuvre un FRMS pour gérer les risques de sécurité liés à la fatigue dans le cadre de la fourniture d'une partie ou de l'ensemble de ses services, l'ANAC :

(1) exige que l'exploitant dispose de processus permettant d'intégrer les fonctions du FRMS avec ses autres fonctions de gestion de la sécurité ;

(2) exige que l'exploitant fixe des limites maximales de temps de vol, de période de service de vol et de période de service, et des limites minimales de période de repos ;

(3) approuve le FRMS de l'exploitant avant que le FRMS ne remplace totalement ou partiellement des règles normatives de gestion de la fatigue. Un FRMS approuvé garantira un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui qui est assuré par les règles normatives de gestion de la fatigue.

2.3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES

2.3.1 GÉNÉRALITÉS

(d) 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.

Le règlement de performances tient compte des diverses phases de vol ainsi que de l'environnement d'exploitation, pour la conduite des opérations.

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.

(e) 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.

(f) Indépendamment des dispositions de la sous-section 2.3.1 paragraphe (b) , l'ANAC peut, sur la base des résultats d'une évaluation du risque, permettre que des écarts par rapport à la nécessité de l'exécution en sécurité d'un atterrissage forcé soient pris en compte dans le règlement de performances établi en application de la sous-section 2.3.1 paragraphe (a). L'évaluation du risque doit tenir compte au minimum des éléments suivants :

(1) type de l'opération et circonstances du vol ;

(2) région/relief survolé ;

(3) probabilité de panne du moteur le plus défavorable, longueur de l'exposition à une telle panne et tolérabilité d'un tel événement ;

(4) procédures et systèmes visant à surveiller et maintenir la fiabilité du ou des moteurs ;

(5) formation et procédures opérationnelles visant à atténuer les conséquences d'une panne du moteur le plus défavorable ;

(6) équipement de l'hélicoptère.

(g) 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.

(h) 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 DE L'ANNEXE À L'ARRÊTÉ 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 de l'annexe à l'arrêté 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.

(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 dégagement 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 dégagement ne doit dépasser la masse maximale à laquelle il a été démontré que les normes applicables de certification acoustique dans l'annexe à l'arrêté relatif à la protection de l'environnement, 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

(a) 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 est 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 est 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).

(b) Exploitation en classe de performances 2. - En cas de panne du moteur le plus défavorable à un moment quelconque après le DPATO, il est 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 con-

former 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.

(c) Exploitation en classe de performances 3. — À quelque point que ce soit de la trajectoire de décollage, une panne de moteur impose 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

(a) *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 dégagement dépasse 2 heures, l'ANAC évalue les risques liés à une panne du second moteur.

(b) 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 impose 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

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 est 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 est possible d'atterrir et d'immobiliser l'hélicoptère à l'intérieur de la distance d'atterrissage utilisable.

Exploitation en classe de performances 2. — En cas de panne du moteur le plus défavorable avant le DPBL, il est 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.

Exploitation en classe de performances 3. — À quelque point que ce soit de la trajectoire de vol, une panne de moteur impose 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

(b) 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 relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils et l'arrêté 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.

(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 MAINTENANCE 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.

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

1. En suivant des procédures acceptables pour l'État d'immatriculation, l'exploitant doit veiller à ce que :

1.1 chaque hélicoptère qu'il exploite soit maintenu en état de navigabilité ;

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

1.3 le certificat de navigabilité de chaque hélicoptère qu'il exploite demeure valide.

2. 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 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.

3. 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 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile.

4. 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.

5. 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 2.5.2. 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 fait l'objet, et il doit incorporer dans ce manuel les dispositions obligatoires dont l'ANAC ou l'État d'immatriculation exige 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'ANAC, qui contient les renseignements spécifiés à la section 2.5.3. 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 ENREGISTREMENTS DE MAINTENANCE DE LA NAVIGABILITE

(a) L'exploitant doit veiller à ce que les enregistrements ci-après soient conservés pendant les périodes mentionnées dans l'annexe à l'arrêté relatif aux instruments et équipements :

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

(b) Les enregistrements dont il est question doivent être conservés pendant au moins 90 jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les enregistrements dans l'annexe à l'arrêté relatif aux instruments et équipements, 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 enregistrements 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.

(d) Les enregistrements conservés et transférés conformément à l'annexe à l'arrêté relatif aux instruments et équipements doivent être entretenus sous une forme et dans un format qui en assurent en permanence la lisibilité, la sécurité et l'intégrité.

La forme et le format des enregistrements peuvent inclure, par exemple, des supports papier, filmiques, électroniques, ou toute combinaison de ces supports.

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 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'ANAC.

2.4.6 MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS

(a) Toutes les modifications et réparations doivent être conformes à des règlements de navigabilité acceptables pour l'ANAC. 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 ENREGISTREMENTS

(a) L'exploitant doit veiller à ce que soient tenus des enregistrements 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 enregistrements 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 HÉLIPTÈRES

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'acquies 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 exerce 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 est 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 6.2.2.4 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 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 juge 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 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 dans l'annexe à l'arrêté relatif aux instruments et équipements pour ce type d'hélicoptère.

2.5.4 QUALIFICATIONS

2.5.4.1 EXPÉRIENCE RÉCENTE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD ET DU COPI- LOTE

(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 décol-

lages 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 décide des conditions auxquelles les spécifications citées dans l'annexe à l'arrêté relatif aux instruments et équipements 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 dans l'annexe à l'arrêté relatif aux instruments et équipements.

(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 l'annexe à l'arrêté relatif aux instruments et équipements.

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 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 exerce les privilèges de sa licence.

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 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, exige 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 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 2.4.1, 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 :

Relevés du carburant et du lubrifiant - voir la sous-section 2.2.2.8

États d'entretien

Relevés du temps de vol, périodes de service de vol et période de repos — voir la sous-section 2.2.2.9, paragraphe (x)

Pilote commandant de bord

2.7.1 MANUEL DE VOL

Le manuel de vol contient les renseignements spécifiés dans l'annexe à l'arrêté 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 dans l'annexe à l'arrêté relatif aux instruments et équipements, 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 ;

(3) un renvoi au programme d'entretien ;

(4) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de maintenance de l'exploitant ;

(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 ;

(6) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications du Chapitre 4.5 de l'annexe à l'arrêté relatif à la navigabilité des aéronefs civils, relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;

(7) une description des procédures à suivre 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 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) A 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 de l'annexe à l'arrêté relatif aux enquêtes et incidents d'aviation civile.

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 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.

2.8.3 FORMATION

(a) 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 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 ;

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 ;

(2) 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 ;

(3) 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 ;

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

(5) 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 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses.

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.

2.10 MARCHANDISES DANGEREUSES

2.10.1 RESPONSABILITÉS DE L'ANAC

5.- Le Chapitre 19.11 de l'Annexe à l'Arrêté 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.

6.- Les responsabilités de l'exploitant en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses figurent à l'Annexe à l'Arrêté 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.

7.- Les dispositions relatives aux membres d'équipage ou aux passagers transportant des marchandises dangereuses à bord d'aéronefs sont énoncées dans l'Annexe à l'Arrêté relatif au transport aérien des marchandises dangereuses, Chapitre 1, des Instructions techniques.

8.- 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 l'Annexe à l'Arrêté relatif au transport aérien des marchandises dangereuses Partie 1, des Instructions techniques (p. ex. pièces d'aéronef telles que générateurs d'oxygène chimique et régulateurs carburant, extincteurs, huiles, lubrifiants, produits de nettoyage).

2.10.2 EXPLOITANTS N'AYANT PAS REÇU D'APPROBATION OPÉRATIONNELLE POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES DANGEREUSES COMME FRET

(b) 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 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 ;

(2) 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 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses, des Instructions techniques et de la réglementation de la République du Congo, pour permettre au personnel ;

(3) d'identifier et de refuser les marchandises dangereuses non déclarées, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse ;

(4) de signaler aux autorités compétentes de l'État de l'exploitant et de l'État d'occurrence :

(iii) tous cas où des marchandises dangereuses non déclarées ont été découvertes dans le fret ou la poste ;

(iv) tous les accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses.

2.10.3 EXPLOITANTS AYANT UNE APPROBATION OPERATIONNELLE 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 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses et des Instructions techniques, pour permettre au personnel :

(1) d'identifier et de refuser les marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse ;

(2) 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 ;

(3) 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 ;

(4) d'accepter, manutentionner, stocker, transporter, charger et décharger des marchandises dangereuses, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse, comme fret aérien ;

(5) 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'annexe à l'Arrêté relatif au transport aérien des marchandises dangereuses traite de restrictions concernant le fret (cargaison).

2.10.4 CHARGEMENT ET ARRIMAGE DES MARCHANDISES DANGEREUSES

(a) Les colis ou les suremballages de marchandises dangereuses qui portent l'étiquette « Aéronef cargo seulement » doivent être chargés dans des hélicoptères effectuant uniquement des vols cargo conformément à l'annexe à l'Arrêté relatif au transport aérien des marchandises dangereuses.

2.10.5 DISTRIBUTION OU LARGAGE DE MARCHANDISES DANGEREUSES A PARTIR D'UN HELICOPTERE

(a) Chaque exploitant doit établir et tenir à jour à l'intention des membres d'équipage de conduite, du personnel de maintenance et du personnel au sol concernés par les opérations de distribution et de largage de marchandises dangereuses, un manuel contenant des lignes directrices opérationnelles et des procédures de manutention destinées à les guider dans l'exercice de leurs fonctions.

(b) Aucune personne autre qu'un membre d'équipage de conduite dont la présence est obligatoire ou une personne nécessaire pour manipuler ou larguer les marchandises dangereuses ne doit se trouver à bord de l'aéronef.

(c) L'exploitant de l'aéronef doit obtenir au préalable des propriétaires de tous les aéroports utilisés une permission pour distribuer ou larguer des marchandises dangereuses.

2.10.6 COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS

(a) 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 ou le déchargement de fret soit informé de l'approbation opérationnelle de l'exploitant et de ses limitations concernant le transport de marchandises dangereuses.

2.10.7 VOLS INTERIEURS DE TRANSPORT COMMERCIAL

(a) L'ANAC applique les normes et pratiques recommandées internationales énoncées dans le présent chapitre également aux vols intérieurs de transport commercial.

3. AVIATION GÉNÉRALE INTERNATIONALE

3.1 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.

3.1.1 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

(a) Le pilote commandant de bord doit se conformer aux lois, règlements et procédures de l'ANAC.

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.

Les règlements régissant le survol de la haute mer figurent dans l'annexe à l'arrêté relatif aux règles de l'air.

(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.

l'annexe à l'arrêté relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation 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.

3.1.2 MARCHANDISES DANGEREUSES

Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans l'annexe à l'arrêté relatif au transport aérien des marchandises dangereuses.

3.1.3 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans l'annexe à l'arrêté relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile, dans l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs Partie I et dans l'annexe à l'arrêté relatif aux règles de l'air,.

3.1.4 APPROBATIONS PARTICULIÈRES

Le pilote commandant de bord ne doit pas effectuer un vol pour lequel une approbation particulière est exigée si cette approbation n'a pas été délivrée par l'ANAC.

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.

Un crédit opérationnel inclut :

(1) 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 ;

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

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

L'annexe à l'arrêté relatif 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.

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.

(c) Lorsqu'il délivre une approbation particulière liée à un crédit opérationnel, l'ANAC veille à ce que les conditions suivantes soient remplies :

(6) l'aéronef doit remplir les exigences de certification de navigabilité appropriées ;

(7) l'information nécessaire au soutien effectif des tâches de l'équipage pour l'opération doit être dûment mise à la disposition des deux pilotes, lorsque l'équipage de conduite spécifié dans le manuel d'exploitation (ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité) compte plus d'un membre ;

(8) l'exploitant/le propriétaire doit procéder à une évaluation des risques de sécurité liés aux opérations prises en charge par l'équipement ;

(9) l'exploitant/le propriétaire doit établir et documenté des procédures normales et anormales et une LME ;

(10) l'exploitant/le propriétaire doit établir un programme de formation pour les membres d'équipage de conduite et le personnel approprié intervenant dans la préparation des vols ;

(11) l'exploitant/le propriétaire doit établir un système de collecte de données, d'évaluation et de suivi des tendances pour les opérations par faible visibilité visées par un crédit opérationnel ;

(12) l'exploitant/le propriétaire doit instituer des procédures appropriées relativement aux pratiques et aux programmes de maintien de la navigabilité (maintenance et réparation).

(d) Dans le cas des opérations visées par un crédit opérationnel concernant des minimums supérieurs à ceux qui ont trait aux opérations par faible visibilité, l'État d'immatriculation établira des critères pour la sécurité de l'exploitation de l'hélicoptère.

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, des issues de secours;

(2) des gilets de sauvetage;

(3) de l'équipement d'alimentation en oxygène ;

(3) 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 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 l'annexe à l'arrêté relatif aux règles de l'air.

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 doit être 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

(a) 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.

(b) 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

(a) 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.

(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 soient 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.

3.2.6.4 VOL EN CONDITIONS GIVRANTES

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.

(d) 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 doit utiliser des dégagements à terre ;

(2) lorsqu'il s'agit de déterminer si le dégagement envisagé convient, on doit prendre 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 plateforme doit être garantie ; et

(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.

(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 exige une nouvelle analyse et, s'il y a lieu, un ajustement de l'opération planifiée.

3.2.9 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.

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.

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 doit être inférieure à la réserve finale prévue en application de la section 3.2.8.

La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément à la section 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 est peut-être consommée avant l'atterrissage.

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 est 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.

Les mots « MAYDAY FUEL » (MAYDAY CARBURANT) indiquent la nature de la situation de détresse, comme le prescrit dans l'annexe à l'arrêté relatif aux communications aéronautiques, Partie 02,.

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

(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.

(c) 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 est 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 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

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

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'héliport 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.

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

(a) 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

(a) 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

(a) 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 héliport 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'héliport 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).

L'annexe à l'arrêté relatif aux aérodromes contient des dispositions concernant l'avitaillement des aéronefs en carburant.

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

Tout hélicoptère survolant une étendue d'eau située en environnement hostile dans les conditions indiquées à l'arrêté 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 dans l'annexe à l'arrêté relatif à la protection de l'environnement, , 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 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.

3.4 MAINTENANCE 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 de maintenance acceptable par l'ANAC ;

(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 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 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile.

3.4.2 ENREGISTREMENTS DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

(a) Le propriétaire doit veiller à ce que les états ci- après soient conservés pendant les périodes mentionnées à la section 3.6.2, 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 ; renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations apportées à l'hélicoptère et à ses principaux ensembles ;

(3) 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 ;

(4) situation actuelle de conformité de l'hélicoptère avec le programme d'entretien;

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

(b) Les enregistrements 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.

(d) les enregistrements conservés et transférés doivent être entretenus sous une forme et dans un format qui en assurent en permanence la lisibilité, la sécurité et l'intégrité.

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'ANAC, 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 de l'annexe à l'arrêté 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'ANAC 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.

Imprimé dans les ateliers
de l'imprimerie du Journal officiel
B.P.: 2087 Brazzaville

Volume II