SOIXANTE-ET-UNIEME ANNEE- N° 74

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
UNION - DISCIPLINE - TRAVAIL

LUNDI 16 SEPTEMBRE 2019

JOURNAL OFFICIEL

DE LA

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

paraissant les lundi et jeudi de chaque semaine

ABONNEMENT	6 MOIS	UN AN
Côte d'Ivoire et pays de la CAPTEAO : voie ordinaire :	22.000	42.000
voie aérienne :	28.000	39.000
communs : voie ordinaire	25.000	35.000
voie aérienne	30.000	50.000
Etranger : France et pays extérieurs communs : voie ordinaire	25.000	35.000
voie aérienne	30.000	50.000
Autres pays : voie ordinaire	25.000	35.000
voie aérienne	40.000	50.000

Prix du numéro de l'année courante 1.000
Au-delà du cinquième exemplaire 800
Prix du numéro d'une année antérieure 1.500
Prix du numéro légalisé 2.000
Pour les envois par poste, affranchissement en plus.

ABONNEMENT ET INSERTIONS

Adresser les demandes d'abonnement au chef du **Service des Journaux officiels de la République** de Côte d'Ivoire, B.P. V 70 Abidjan, **BCEAO A 0005 0002.**

Les abonnés désireux de recevoir un reçu sont priés d'ajouter à leur envoi le montant de l'affranchissement.

Les insertions au J.O.R.C.I. devront parvenir au Service des *Journaux officiels* au plus tard le jeudi précédant la date de parution du « J.O.»

ANNONCES ET AVIS

La ligne décomposée en corps 8 de 62 lettres en signe : Interligne et blancs compris ..... **2.500 francs**
Pour chaque annonce répétée, la ligne **1.500 francs**

Il n'est jamais compté moins de 10 lignes ou perçu moins de..... **25.000 francs** pour les annonces.

Pour les exemplaires à certifier et à légaliser, il sera perçu en plus du prix du numéro les frais de timbre et de légalisation en vigueur.

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

2019 ACTES PRESIDENTIELS

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

8 août ... Décret n°2019-714 portant ratification de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-délà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, fait à New York le 4 décembre 1995. 998

26 août ... Décret n°2019-723 portant intérim du Premier Ministre, Chef du Gouvernement. 998

2019 ACTES DU GOUVERNEMENT

MINISTERE DES TRANSPORTS

6 août ... Arrêté n°0048/MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux recherches et sauvetage, dénommé RACI 5006. 999

6 août ... Arrêté n°0049/MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux télécommunications aéronautiques, dénommé RACI 5004-VOLUMES 3, SYSTEME DE TELECOMMUNICATION. 999

6 août ... Arrêté n°0050/MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux télécommunications aéronautiques, dénommé RACI 5004-VOLUMES 5, EMPLOI DU SPECTRE DES RADIOFREQUENCES AERONAUTIQUES. 1000

6 août ... Arrêté n°0051/MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux services d'information aéronautique, dénommé RACI 5007. 1000

6 août ... Arrêté n°0052/MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux règles de conception, de publication et d'exploitation des procédures de vol à vue et de vol aux instruments, dénommé RACI 5012. 1001

6 août ... Arrêté n°0053/MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation des avions, dénommé RACI 3002, AVIATION GENERALE INTERNATIONALE. 1001

6 août ... Arrêté n°0054/MT/CAB portant approbation du Règlement d'application du RACI 3000 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public, dénommé RACI 3006. 1002

6 août ... Arrêté n°0055/MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, dénommé RACI 3004. 1002

6 août ... Arrêté n°0056/MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public, dénommé RACI 3007. 1003

6 août ... Arrêté n°0057/MT/CAB portant approbation du Règlement d'application du RACI 3007 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public, dénommé RACI 3008. 1003

6 août ... Arrêté n°0058/MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux aéronefs civils télépilotés, dénommé RACI 3009. 1004

6 août ... Arrêté n°0059/MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs, dénommé RACI 4000. 1004

6 août ... Arrêté n°0060/MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la navigabilité des aéronefs, dénommé RACI 4006. 1005

PARTIE NON OFFICIELLE

Avis et annonces. 1005

PARTIE OFFICIELLE

ACTES PRESIDENTIELS

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

DECRET n° 2019-714 du 8 août 2019 portant ratification de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, fait à New York le 4 décembre 1995.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la Constitution ;

Vu l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982 relatives à la Conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, fait à New York le 4 décembre 1995 ;

Vu la loi n° 2019-663 du 23 juillet 2019 autorisant le Président de la République à ratifier l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982 relatives à la Conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, fait à New York le 4 décembre 1995 ;

Vu le décret n° 61-157 du 18 mai 1961 relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la Côte d'Ivoire ;

Vu le décret n° 2018-614 du 4 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2018-617 du 10 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement, en qualité de ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat ;

Vu le décret n° 2018-618 du 10 juillet 2018 portant nomination des membres du Gouvernement, tel que modifié par le décret n° 2018-914 du 10 décembre 2018 ;

Vu le décret n° 2018-648 du 1er août 2018 portant attributions des membres du Gouvernement,

DECRETE :

Article 1.— Est ratifié l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, fait à New York le 4 décembre 1995.

Art. 2.— Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Fait à Abidjan, le 8 août 2019.

Alassane OUATTARA.

DECRET n°2019-723 du 26 août 2019 portant intérim du Premier Ministre, Chef du Gouvernement.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la Constitution ;

Vu le décret n°2018-614 du 4 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n°2018-617 du 10 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement, en qualité de ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat ;

Vu le décret n° 2018-618 du 10 juillet 2018 portant nomination des membres du Gouvernement, tel que modifié par le décret n°2018-914 du 10 décembre 2018 ;

Vu le décret n°2018-648 du 1er août 2018 portant attributions des membres du Gouvernement,

DECRETE :

Article 1.— M. Hamed BAKAYOKO, ministre d'Etat, ministre de la Défense, assure l'intérim de M. Amadou Gon COULIBALY, Premier Ministre, Chef du Gouvernement, pendant son absence, du 25 août au 2 septembre 2019.

Vu le décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2018-614 du 4 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2018-617 du 10 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement, en qualité de ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat;

Vu le décret n° 2018-618 du 10 juillet 2018 portant nomination des membres du Gouvernement, tel que modifié par le décret n°2018-914 du 10 décembre 2018 ;

Vu le décret n° 2018-648 du 1er août 2018 portant attributions des membres du Gouvernement,

ARRETE :

Art. 1.— Est approuvé et annexé au présent arrêté, le Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, dénommé RACI 3004.

Art. 2.— En raison de l'évolution et des changements constants des normes et procédures dans le secteur de l'aviation civile, ainsi que la célérité que requiert leur application, le directeur général de l'Autorité nationale de l'Aviation civile, en abrégé ANAC, est autorisé à apporter les amendements nécessaires au RACI 3004.

Art. 3.— Le contenu du RACI 3004 est disponible sur le site internet www.anac.ci de l'Autorité nationale de l'Aviation civile.

Tout amendement du RACI 3004, doit être publié sur le site internet de l'Autorité nationale de l'Aviation civile ci-dessus mentionné, à la diligence du directeur général de ladite autorité.

Art. 4 .— Le directeur général de l'Autorité nationale de l'Aviation civile est chargé de l'application du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Abidjan, le 6 août 2019.

Amadou KONE.

ARRETE n° 0056/MT/CAB du 6 août 2019 portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public, dénommé RACI 3007.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

Vu la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation civile ;

Vu le décret n° 2008-277 du 3 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'administration autonome de l'Aviation civile dénommée Autorité nationale de l'Aviation civile, en abrégé ANAC ;

Vu le décret n° 2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du ministère des Transports, tel que modifié par le décret n°2015-18 du 14 janvier 2015 ;

Vu le décret n° 2014-24 du 22 janvier 2014,portant organisation et fonctionnement des services de recherches et sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix ;

Vu le décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2018-614 du 4 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2018-617 du 10 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement, en qualité de ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat;

Vu le décret n° 2018-618 du 10 juillet 2018 portant nomination des membres du Gouvernement, tel que modifié par le décret n°2018-914 du 10 décembre 2018 ;

Vu le décret n° 2018-648 du 1er août 2018 portant attributions des membres du Gouvernement,

ARRETE :

Article 1.— Est approuvé et annexé au présent arrêté, le Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public, dénommé RACI 3007.

Art. 2.— En raison de l'évolution et des changements constants des normes et procédures dans le secteur de l'aviation civile, ainsi que la célérité que requiert leur application, le directeur général de l'Autorité nationale de l'Aviation civile, en abrégé ANAC, est autorisé à apporter les amendements nécessaires au RACI 3007.

Art. 3.— Le contenu du RACI 3007 est disponible sur le site internet www.anac.ci de l'Autorité nationale de l'Aviation civile.

Tout amendement du RACI 3007 doit être publié sur le site internet de l'Autorité nationale de l'Aviation civile ci-dessus mentionné, à la diligence du directeur général de ladite autorité.

Art. 4.— Le directeur général de l'Autorité nationale de l'Aviation civile est chargé de l'application du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Abidjan, le 6 août 2019.

Amadou KONE.

ARRETE n°0057/MT/CAB du 6 août 2019 portant approbation du Règlement d'application du RACI 3007 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public, dénommé RACI 3008.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

Vu la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation civile ;

Vu le décret n° 2008-277 du 3 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'administration autonome de l'Aviation civile dénommée Autorité nationale de l'Aviation civile, en abrégé ANAC ;

Vu le décret n° 2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du ministère des Transports, tel que modifié par le décret n°2015-18 du 14 janvier 2015 ;

Vu le décret n° 2014-24 du 22 janvier 2014 portant organisation et fonctionnement des services de recherches et sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix ;

Vu le décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

A.N.A.C.

Abidjan, le 04 NOV 2020

DECISION N° 005655 /ANAC/DG/DTA/DSV portant adoption de l'édition n°5, amendement n°7 du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public « RACI 3007 »

LE DIRECTEUR GENERAL

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;

Vu le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA ;

Vu l'Ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;

Vu le Décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (**ANAC**) ;

Vu le Décret n°2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (**ANAC**) ;

Vu le Décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le Décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'Aviation Civile ;

Vu l'Arrêté n° 326/MT/CAB du 20 Août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par Décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;

Vu Arrêté n°0056/MT/CAB du 6 août 2019 portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public, dénommé RACI 3007;

Sur Proposition du Directeur de la Sécurité des Vols, et après examen et

07 B.P. 148 ABIDJAN 07 - Tél.: (225) 21 27 73 93 / 21 27 75 33 / 21 58 69 00/01 - Fax : (225) 21 27 63 46 - E-mail : info@anac.ci/anac_ci@yahoo.fr

validation par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile,

D E C I D E

Article 1er : Objet

Est adopté la cinquième (5ième) Edition, amendement numéro sept (n°7) du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public, dénommé RACI 3007.

Article 2 : Portée de l'amendement

L'édition n°5, amendement 07 du RACI 3007 porte essentiellement sur les aspects suivants :

a) exploitation tous temps, harmonisation des termes relatifs aux autorisations, aux acceptations et aux approbations (AAA), article 83 bis et élaboration d'un règlement de performances pour hélicoptères exposés à un risque ;

b) image et renseignements communiqués par liaison de données à enregistrer sur le FDR/CVR, sources d'alimentation fiables pour les enregistreurs de vol légers, paramètres supplémentaires pour l'ADRS, inspections de la fonction d'enregistrement du taux d'erreur sur les bits et inspections des enregistrements du DLR et du DLRS, exigence d'approbation si l'aéronef est immatriculé en Côte d'Ivoire, d'un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements § 6.2.4 ;

c) enregistrement des messages de communications par liaison de données ;

d) L'intégration d'un chapitre 14 relatif à l'évacuation sanitaire par voie aérienne.

Article 3 : Entrée en vigueur

La présente décision abroge toutes les dispositions antérieures. Elle entre en vigueur à compter de sa date de signature et est applicable à partir du **05 novembre 2020.**

ANAC
Autorité Nationale de l'Aviation Civile
ANAC
LE DIRECTEUR GENERAL

Sinaly SILUE

PJ :

1. **Edition n° 5, amendement n° 7 du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public, dénommé RACI 3007**
2. **Note d'accompagnement**
3. **Ampliation**

- Exploitants transport public par hélicoptère
- Exploitants d'aviation générale-hélicoptère
- Sous-Direction de l'informatique et de la Documentation Numérique (SDIDN)

MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

A.N.A.C.

Abidjan, le 04 NOV 2020

NOTE D'ACCOMPAGNEMENT

EDITION 5, AMENDEMENT N° 7

DU

Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public, dénommé RACI 3007.

L'amendement n° 7 du RACI 3007 est une nouvelle édition (5ième édition). Elle annule et remplace les éditions antérieures et est applicable à partir du **05 NOVEMBRE 2020**.

ORGANE DE RÉGLEMENTATION DE CONTRÔLE DE SÛRETÉ ET DE SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN EN CÔTE D'IVOIRE

07 B.P. 148 ABIDJAN 07 - Tél.: (225) 21 27 73 93 / 21 27 75 33 / 21 58 69 00/01 - Fax : (225) 21 27 63 46 - E-mail : info@anac.ci/anac_ci@yahoo.fr

MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Réf. : RACI 3007

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE CÔTE D'IVOIRE RELATIF AUX CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION D'HELICOPTERE PAR UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT AERIEN PUBLIC « RACI 3007 »

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son autorité

Cinquième édition Avril 2020, amendement n°07

La présente édition remplace la quatrième édition d'Août 2018

Administration de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Page	Édition		Amendement	
	numéro	date	numéro	date
i	5	20/04/2020	7	20/04/2020
ii	5	20/04/2020	7	20/04/2020
iii	5	20/04/2020	7	20/04/2020
iv	5	20/04/2020	7	20/04/2020
v	5	20/04/2020	7	20/04/2020
vi	5	20/04/2020	7	20/04/2020
vii	5	20/04/2020	7	20/04/2020
viii	5	20/04/2020	7	20/04/2020
ix	5	20/04/2020	7	20/04/2020
x	5	20/04/2020	7	20/04/2020
xi	5	20/04/2020	7	20/04/2020
xii	5	20/04/2020	7	20/04/2020
xiii	5	20/04/2020	7	20/04/2020
xiv	5	20/04/2020	7	20/04/2020
xv	5	20/04/2020	7	20/04/2020
xvi	5	20/04/2020	7	20/04/2020
xvii	5	20/04/2020	7	20/04/2020
xviii	5	20/04/2020	7	20/04/2020
xix	5	20/04/2020	7	20/04/2020
xx	5	20/04/2020	7	20/04/2020
Sec-I	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-6	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-7	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-8	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-9	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-10	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-11	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-12	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-13	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-14	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-15	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-16	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-17	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-18	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-1-19	5	20/04/2020	7	20/04/2020
I-2-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
Sec-II	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-1-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-1-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-1-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020

II-1-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-6	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-7	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-8	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-9	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-10	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-11	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-12	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-13	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-14	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-15	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-16	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-17	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-18	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-19	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-20	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-21	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-2-22	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-3-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-3-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-3-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-3-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-3-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-6	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-7	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-8	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-9	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-10	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-11	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-12	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-13	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-14	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-15	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-16	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-17	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-18	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-19	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-4-20	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-5-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-5-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020

II-5-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-5-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-5-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-6-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-6-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-6-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-6-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-6-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-7-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-7-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-7-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-7-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-7-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-8-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-8-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-9-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-9-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-9-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-9-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-10-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-10-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-11-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-12-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-12-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-12-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-12-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-12-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-12-6	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-12-7	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-12-8	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-12-9	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-12-10	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-12-11	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-12-12	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-13-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-13-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-13-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-13-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-13-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-13-6	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-13-7	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-14-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-14-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
II-14-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
Sec-III	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-1-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-1-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-2-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-2-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-2-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020

III-2-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-2-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-2-6	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-2-7	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-2-8	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-2-9	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-2-10	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-2-11	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-2-12	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-3-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-4-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-4-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-4-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-4-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-4-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-4-6	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-4-7	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-4-8	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-4-9	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-4-10	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-4-11	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-4-12	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-4-13	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-4-14	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-4-15	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-5-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-5-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-5-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-5-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-5-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-6-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-6-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-6-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
III-7-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-1-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-1-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-1-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-2-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-2-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-2-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-2-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-2-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-3-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-3-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-3-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-3-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-3-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-3-6	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020

APP-4-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-6	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-7	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-8	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-9	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-10	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-11	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-12	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-13	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-14	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-15	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-16	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-17	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-18	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-4-19	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-5-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-5-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-5-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-6-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-7-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-7-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-7-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-7-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-7-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-8-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-8-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-8-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-9-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-9-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-9-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
APP-9-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-A-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-A-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-B-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-B-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-C-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-C-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-C-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-C-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-C-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-C-6	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-C-7	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-C-8	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-C-9	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-C-10	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-D-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-D-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-D-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020

SUP-D-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-E-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-E-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-E-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-E-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-F-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-F-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-F-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-F-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-F-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-F-6	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-F-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-F-6	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-F-7	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-F-8	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-F-9	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-G-1	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-G-2	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-G-3	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-G-4	5	20/04/2020	7	20/04/2020
SUP-G-5	5	20/04/2020	7	20/04/2020

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS				
N°		Applicable le	Inscrit-le	par
OACI	ANAC			
1-15	0	Incorporé dans la présente édition		
17	1			
18	2	26/01/2014	22/01/2014	ANAC
19	3	13/11/2014	17/07/2014	ANAC
20 A	4	31/03/2017	13/12/2016	ANAC
21				
20 B	5	07/11/2019	13/08/2018	ANAC
22	5	08/11/2018	13/08/2018	ANAC
--	6	10/10/2019	04/10/2019	ANAC
23	7	05/11/2020	20/04/2020	ANAC

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit-le	par

TABLEAU DES AMENDEMENTS

Amendements	*Objet*	*Date* - *Adoption/Approbation* - *Entrée en vigueur* - *Application le*
01	-Introduction de nouvelles pages de contrôle -Élaboration du règlement d'application du RACI 3007 relatifs aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public « RACI 3008 »	06/09/2013 07/09/2013 07/09/2013
02	a) les exigences en matière de chronomètre et l'interdiction d'approche ; b) le transfert des dispositions relatives à la gestion de la sécurité à l'Annexe 19	16/12/2013 16/12/2013 01/01/2014
03	l'amendement 03 du RACI 3007 porte sur a) les critères de conception des procédures et les exigences relatives aux cartes destinées à appuyer la PBN et les opérations d'approche et de départ PinS d'hélicoptères ; b) l'harmonisation des dispositions, les EFB, les HUD, les systèmes de vision et l'utilisation du carburant ; c) les dispositions relatives aux enregistreurs de bord : renvois aux versions actualisées des spécifications de performance opérationnelle minimale (MOPS) de l'EUROCAE ; l'alignement des exigences concernant les dispositifs de localisation subaquatique (ULD) sur celles de l'Annexe 6, Partie 1 ; l'inclusion d'exigences moins rigoureuses pour l'inspection des systèmes enregistreurs de bord.	10/09/2014 19/09/2014 13/11/2014
04	l'amendement 04 du RACI 3007 porte sur a) l'harmonisation et l'alignement de la terminologie et de la formulation, dispositions actualisées relatives à la navigation fondée sur les performances (PBN) et systèmes de vision améliorée (EVS) ; b) le système d'enregistrement d'images embarqué (AIRS) ; c) la communication et la surveillance basées sur la performance (PBCS).	23/12/2016 23/12/2016 31/03/2017

05	a) orientations concernant l'avitaillement des hélicoptères ; b) exigences relatives aux enregistreurs de bord : fonction d'effacement des CVR et AIR ; paramètres FDR supplémentaires ; simplification des dispositions ; c) approbation et reconnaissance mondiale des organismes de maintenance agréés (AMO) (Phases I et II) et introduction d'un cadre pour les enregistrements électroniques de maintenance d'aéronefs (EAMR) ; e) harmonisation et alignement des exigences sur la gestion de la fatigue ; f) modifications résultant de la restructuration des Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs, Volume I — Procédures de vol (Doc 8168). g) intégration d'un chapitre 12 concernant le système qualité d'un exploitant aérien h) intégration d'un chapitre 13 concernant les affrètements et location des aéronefs i) intégration d'un appendice 8 concernant le canevas type d'audit d'exploitant fréteur	03/09/2018 03/09/2018 08/11/2018
06	Amendement 6 du RACI 3007 porte essentiellement sur les aspects suivants : a) exigence d'approbation par l'ANAC, du Manuel des spécifications de Maintenance de l'Exploitant en abrégé MME) § 6.2.1 b) exigence d'approbation si l'aéronef est immatriculé en Côte d'Ivoire, d'un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements § 6.2.4.	08/10/2019 08/10/2019 10/10/2019
07	Amendement 7 du RACI 3007 porte essentiellement sur les aspects suivants : a) exploitation tous temps, harmonisation des termes relatifs aux autorisations, aux acceptations et aux approbations (AAA), article 83 bis et élaboration d'un règlement de performances pour hélicoptères exposés à un risque ; b) image et renseignements communiqués par liaison de données à enregistrer sur le FDR/CVR, sources d'alimentation fiables pour les enregistreurs de vol légers, paramètres supplémentaires pour l'ADRS, inspections de la fonction d'enregistrement du taux d'erreur sur les bits et inspections des enregistrements du DLR et du DLRS ;exigence d'approbation si l'aéronef est immatriculé en Côte d'ivoire, d'un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements § 6.2.4.	

	c) enregistrement des messages de communications par liaison de données. d) L'intégration d'un chapitre 14 relatif à l'évacuation d'urgence	

TABLEAU DES RECTIFICATIFS

Rectificatif	*Objet*	*Date de publication*
n°1	Erreur sur la page de garde « lire quatrième édition Août 2018, amendement n°06 » en lieu et place de « Quatrième édition Février 2019 Amendement n°05 »	08/10/2019

LISTE DE REFERENCE

Annexe 6 Partie 3, Neuvième édition – Juillet 2018 (OACI) amendement 20 A, 20 B, 21-22 et 23 inclus.

CARACTERE DES ELEMENTS DU REGLEMENT

Un Règlement aéronautique de Côte d'ivoire (RACI) comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après, toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque RACI.

1. — *Dispositions qui constituent le Règlement proprement dit :*

a) ***Norme ou exigence nationale*** *:* Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle l'État de Côte d'Ivoire se conforme en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est faite aux termes de l'article 38 de la Convention de Chicago.

b) ***Appendices*** contenant des dispositions jugées commode de grouper séparément mais qui font partie des normes nationales.

c) ***IEM (Interpretative and Explanatory Material)*** : interprétation ou explication d'un point de l'Annexe.

d) ***Définitions*** d'expressions utilisées dans les normes nationales lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes nationales où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

e) ***Les tableaux*** **et** ***figures*** qui complètent ou illustrent une norme nationale et auxquels renvoie le texte de la disposition font partie intégrante de la norme nationale correspondante et ont le même caractère que celle-ci.

2. — *Dispositions ne faisant pas partie du Règlement proprement dit :*

a) a) ***Introduction*** **et** ***notes explicatives*** figurant au début des parties, chapitres ou sections d'un Règlement afin de faciliter l'application des spécifications.

b) ***Notes*** insérées en italiques dans le texte du Règlement lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes nationales ; ces notes ne font pas partie de la norme nationale en question.

c) ***Suppléments*** contenant des dispositions complémentaires à celles des normes nationales, ou des indications relatives à la mise en application. Les suppléments ne font pas partie des normes nationales.

TABLE DES MATIERES

LISTE DES PAGES EFFECTIVES ii

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS ix

TABLEAU DES AMENDEMENTS x

TABLEAU DES RECTIFICATIFS xiii

LISTE DE REFERENCE xiv

CARACTERE DES ELEMENTS DU REGLEMENT xv

TABLE DES MATIERES xvii

ABREVIATIONS ET SYMBOLES xxiii

SECTION I : GENERALITES ..... Sec-I

CHAPITRE 1. DEFINITIONS I-1-1

CHAPITRE 2. APPLICATION I-2-1

SECTION II : AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL ..... SEC II-1

CHAPITRE 1. GENERALITES II-1-1

1.1 Respect des lois, règlements et procédures II-1-1

1.2 Respect des lois, règlements et procédures de l'Etat de Côte d'Ivoire par un exploitant étranger II-1-2

1.3 Gestion de la sécurité II-1-2

1.4 Marchandises dangereuses II-1-4

1.5 Usage de substances psychoactives II-1-4

CHAPITRE 2. PREPARATION ET EXECUTION DES VOLS II-2-1

2.1 Installations et services d'exploitation II-2-1

2.2 Permis d'exploitation et supervision II-2-1

2.3 Préparation des vols II-2-9

2.4 Procédures en vol II-2-17

2.5 Fonctions du pilote commandant de bord II-2-21

2.6 Fonctions de l'agent technique d'exploitation II-2-21

2.7 Bagages à main II-2-22

CHAPITRE 3. LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES . II-3-1

3.1 Généralités 1

3.2 Hélicoptères dont le certificat de navigabilité a été délivré conformément aux dispositions du RACI 4006, Partie IV II-3-2

3.3 Données sur les obstacles II-3-5

3.4 Spécifications supplémentaires relatives à l'exploitation d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC, sauf les vols VFR spéciaux II-3-5

CHAPITRE 4. EQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES HÉLICOPTÈRES II-4-1

4.1 Généralités II-4-1

4.2 Tous hélicoptères — Tous vols II-4-3

4.3 Enregistreurs de bord II-4-6

4.4 Instruments et équipement pour le vol en régime VFR ou IFR — De jour et de nuit II-4-11

4.5 Tous hélicoptères — Survol de l'eau II-4-13

4.6 Tous hélicoptères — Vols au-dessus de régions terrestres désignées II-4-15

4.7 Émetteur de localisation d'urgence (ELT) II-4-16

4.8 Tous hélicoptères —Vols à haute altitude II-4-16

4.9 Tous hélicoptères — Vols en atmosphère givrante II-4-17

4.10 Hélicoptères transportant des passagers — Détection du temps significatif II-4-17

4.11 Tous hélicoptères devant répondre aux normes de certification acoustique du RACI 4007 volume 1. ..... II-4-17

4.12 Hélicoptères transportant des passagers — Sièges des membres de l'équipage de cabine II-4-17

4.13 Hélicoptères qui doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude pression II-4-18

4.14 Microphones II-4-18

4.15 Système de contrôle d'état concernant les vibrations II-4-18

4.16 Hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissage automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de systèmes de vision améliorée (EVS), de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS) II-4-18

4.17 Sacoches de vol électroniques (EFB) II-4-19

CHAPITRE 5. EQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS, DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES HELICOPTERES II-5-1

5.1 Equipement de communications II-5-1

5.2 Equipement de navigation II-5-2

5.3 Equipement de surveillance II-5-4

5.4 Installation II-5-5

CHAPITRE 6. MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES HELICOPTERES II-6-1

6.1 Responsabilités de l'exploitant en matière de maintien de la navigabilité II-6-1

6.2 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant II-6-2

6.3 Programme d'entretien II-6-2

6.4 Enregistrements de maintien de la navigabilité II-6-2

6.5 Renseignements sur le maintien de la navigabilité II-6-3

6.6 Modifications et réparations II-6-4

6.7 Fiche de maintenance II-6-4

6.8 Enregistrements II-6-5

CHAPITRE 7. EQUIPAGE DE CONDUITE DES HELICOPTERES II-7-1

7.1 Composition de l'équipage de conduite II-7-1

7.2 Consignes aux membres d'équipage de conduite pour les cas d'urgence II-7-1

7.3 Programmes de formation des membres d'équipage de conduite II-7-1

7.4 Qualifications II-7-2

7.5 Equipement de l'équipage de conduite II-7-4

CHAPITRE 8. AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION II-8-1

CHAPITRE 9. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS II-9-1

9.1 Manuel de vol II-9-1

9.2 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant II-9-1

9.3 Programme d'entretien II-9-2

9.4 Carnet de route II-9-3

9.5 Etats de l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord II-9-3

9.6 Enregistrements provenant des enregistreurs de bord II-9-4

CHAPITRE 10. EQUIPAGE DE CABINE II-10-1

10.1 Fonctions attribuées en cas d'urgence II-10-1

10.2 Protection des membres de l'équipage de cabine pendant le vol II-10-1

10.3 Formation II-10-1

CHAPITRE 11. SÛRETÉ II-11-1

11.1 Liste type des opérations de fouille de l'hélicoptère II-11-1

11.2 Programmes de formation II-11-1

11.3 Rapport sur les actes d'intervention illicite II-11-1

CHAPITRE 12 – SYSTEME QUALITE D'UN EXPLOITANT AERIEN II-12-1

12.1. Etablissement d'un système qualité II-12-1

12.2 But du système qualité II-12-1

12.3. Domaine II-12-1

12.4. Leadership et engagement de l'exploitant II-12-1

12.5. Politique qualité II-12-2

12.8. Formation au système qualité II-12-6

12.9. Système d'information II-12-7

12.10. Documentation II-12-7

12.11. Surveillance, analyse et évaluation II-12-9

12.12. Surveillance interne II-12-9

12.13. Revue de direction II-12-12

CHAPITRE 13 AFFRETEMENT ET LOCATION DES AERONEFS II-13-1

13.1. Affrètement ou location avec équipage complet II-13-1

13.2. Location sans équipage II-13-5

CHAPITRE 14 EVACUATION SANITAIRE PAR VOIE AERIENNE II-14-1

14.1. Condition d'exploitation d'activités d'évacuation sanitaire II-14-1

14.2. Validité de l'autorisation II-14-1

14.3. Dossier de demande II-14-1

14.4. Conditions requises pour le personnel, les équipements médicaux et l'aménagement de l'hélicoptère II-14-2

14.5. Inspection des équipements et aménagement de l'hélicoptère II-14-3

14.6. Surveillance et renouvellement II-14-3

SECTION III : AVIATION GENERALE NATIONALE ET INTERNATIONALE ..... SEC III-1

CHAPITRE 1. GENERALITES III-1-1

1.1 Respect des lois, règlements et procédures III-1-1

1.2 Marchandises dangereuses III-1-1

1.3 Usage de substances psychoactives III-1-2

CHAPITRE 2. PREPARATION ET EXECUTION DES VOLS III-2-1

2.1 Suffisance des installations et services d'exploitation III-2-1

2.2 Minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage III-2-1

2.3 Consignes III-2-2

2.4 Aptitude au vol de l'hélicoptère et mesures de sécurité III-2-2

2.5 Observations et prévisions météorologiques III-2-3

2.6 Limites imposées par les conditions météorologiques III-2-3

2.7 Hélistations de dégagement III-2-5

2.8 Carburant et lubrifiant requis III-2-6

2.10 Réserve d'oxygène III-2-9

2.11 Emploi de l'oxygène III-2-10

2.12 Instructions en cas d'urgence en vol III-2-10

2.13 Observations météorologiques par les pilotes III-2-10

2.14 Conditions de vol dangereuses III-2-10

2.15 Aptitude physique des membres de l'équipage de conduite III-2-10

2.16 Membres de l'équipage de conduite à leur poste III-2-11

2.17 Procédures de vol aux instruments III-2-12

2.18 Instruction du personnel — Généralités III-2-12

2.19 Avitaillement en carburant avec des passagers à bord ou rotors en mouvement III-2-12

2.20 Survol de l'eau III-2-12

CHAPITRE 3. LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES III-3-1

3.1 Utilisation de l'hélicoptère III-3-1

3.2 Plaques indicatrices, listes, marques sur les instruments III-3-1

CHAPITRE 4. EQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES HELICOPTERES III-4-1

4.1 Tous hélicoptères — Tous vols III-4-1

4.2 Instruments et équipement pour le vol en régime VFR ou IFR — De jour et de nuit III-4-3

4.3 Tous hélicoptères — Survol de l'eau III-4-6

4.4 Tous hélicoptères — Vols au-dessus de régions terrestres désignées III-4-7

4.5 Tous hélicoptères — Vols à haute altitude III-4-7

4.6 Tous hélicoptères devant répondre aux normes de certification acoustique du RACI 4007 volume 1. III-4-7

4.7 Enregistreurs de bord III-4-8

4.8 Émetteur de localisation d'urgence (ELT) III-4-11

4.9 Hélicoptères qui doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression III-4-12

4.10 Microphones III-4-12

4.11 Hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissage automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de systèmes de vision améliorée (EVS), de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS) III-4-12

4.12 Sacoches de vol électroniques (EFB) III-4-13

CHAPITRE 5. EQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS, DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES HÉLICOPTÈRES III-5-1

5.1 Equipement de communications III-5-1

5.2 Equipement de navigation III-5-3

5.3 Equipement de surveillance III-5-4

CHAPITRE 6. MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES HELICOPTERES III-6-1

6.1 Responsabilités en matière de maintien de la navigabilité III-6-1

6.2 Enregistrements de maintien de la navigabilité III-6-1

6.3 Renseignements sur le maintien de la navigabilité III-6-2

6.4 Modifications et réparations III-6-2

6.5 Fiche de maintenance III-6-3

CHAPITRE 7. EQUIPAGE DE CONDUITE DES HELICOPTERES III-7-1

7.1 Qualifications III-7-1

7.2 Composition de l'équipage de conduite III-7-1

APPENDICE 1. SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DES EXPLOITANTS DE TRANSPORT AÉRIEN APP1-1

APPENDICE 2. SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES À L'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRES EN CLASSE DE PERFORMANCES 3 DANS DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX I NSTRUMENTS (IMC) APP2-1

APPENDICE 3. PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE (PEA/AOC) APP3-1

APPENDICE 4. ENREGISTREURS DE BORD APP4-1

APPENDICE 5. APPROBATIONS PARTICULIERES DE L'AVIATION GENERALE APP5-1

APPENDICE 6. SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU SYSTÈME DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE APP6-1

APPENDICE 7. TENEUR DU MANUEL D'EXPLOITATION APP7-1

APPENDICE 8 : RÉSUMÉ DE L'ACCORD CONCLU AU TITRE DE L'ARTICLE 83 BIS APP8-1

APPENDICE 9 : CANEVAS TYPE D'AUDIT D'EXPLOITANT FRETEUR APP9-1

SUPPLEMENT A. FOURNITURES MÉDICALES SUPA-1

SUPPLEMENT B. LISTE MINIMALE D'EQUIPEMENT (LME) ..... SUPB -1

SUPPLEMENT C. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS SUPC-1

SUPPLEMENT D. SYSTEME DE DOCUMENTS SUR LA SÉCURITE DES VOLS ..... SUPE -1

SUPPLEMENT E. ELEMENTS INDICATIFS SUPPLÉMENTAIRE RELATIFS A L'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRES EN CLASSE DE PERFORMANCES 3 DANS DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC) ..... SUPE -1

SUPPLEMENT F. DISPOSITIFS DE VISUALISATION TÊTE HAUTE (HUD), AFFICHAGES ÉQUIVALENTS ET SYSTÈMES DE VISION ..... SUPF 1

SUPPLÉMENT G. GUIDE DES DISPOSITIONS ACTUELLES RELATIVES AUX ENREGISTREURS DE BORD ..... SUPG 1

ABREVIATIONS ET SYMBOLES

(utilisés dans le présent règlement)

Abréviations

ACAS	Système anticollision embarqué
ADF	Radiogoniomètre automatique
ADRS	Système d'enregistrement de données d'aéronef
ADS-C	Surveillance dépendante automatique en mode contrat
AIR	Enregistreur d'images embarqué
AIRS	Système d'enregistrement d'images embarqué
AOC	Contrôle d'exploitation aéronautique
AOC	Permis d'exploitation aérienne
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATS	Service de la circulation aérienne
CARS	Système d'enregistrement audio de poste de pilotage
CAT I	Catégorie I
CAT II	Catégorie II
CAT III	Catégorie III
CFIT	Impact sans perte de contrôle
cm	Centimètre
CPDLC	Communications contrôleur-pilote par liaison de données
CVR	Enregistreur de conversations de poste de pilotage
DA	Altitude de décision
DA/H	Altitude/hauteur de décision
DH	Hauteur de décision
DLR	Enregistreur de liaison de données
DLRS	Système d'enregistrement de liaison de données
Distance	DR Distance horizontale que l'hélicoptère a parcouru depuis la fin de la distance utilisable au décollage
DME	Dispositif de mesure de distance
DPATO	Point défini après le décollage
DPBL	Point défini avant l'atterrissage
ECAM	Moniteur électronique centralisé de bord
EFIS	Système d'instruments de vol électroniques
EICAS	Système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage
ELT	Emetteur de localisation d'urgence
ELT (AD)	ELT automatique largable

ELT(AF)	ELT automatique fixe
ELT(AP)	ELT automatique portatif
ELT(S)	ELT de survie
EPR	Rapport de pressions moteur
EUROCAE	Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile
EVS	Système de vision améliorée
FATO	Aire d'approche finale et de décollage
FDR	Enregistreur de données de vol
FM	Modulation de fréquence
ft	Pied
g	Accélération de la pesanteur
hPa	Hectopascal
HUD	Visualisation tête haute
HUMS	Système de contrôle d'état et d'utilisation
IFR	Règles de vol aux instruments
ILS	Système d'atterrissage aux instruments
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments
in Hg	Pouce de mercure
kg	Kilogramme
km	Kilomètre
kN	Kilonewton
kt	Noeud
LDAH	Distance utilisable à l'atterrissage
LDP	Point de décision à l'atterrissage
LDRH	Distance nécessaire à l'atterrissage
LEC	Liste d'écarts de configuration
LME	Liste minimale d'équipements
LMER	Liste minimale d'équipements de référence
m	Mètre
mb	Millibar
MDA	Altitude minimale de descente
MDA/H	Altitude/hauteur minimale de descente
MDH	Hauteur minimale de descente
MHz	Mégahertz
MLS	Système d'atterrissage hyperfréquences
MOPS	Spécification de performances opérationnelles minimales
NAV	Navigation
N1	Régime du compresseur basse pression (compresseur à deux étages) ; régime de la soufflante (compresseur à trois étages)

NM	Mille marin
NVIS	Système de vision nocturne
OCA	Altitude de franchissement d'obstacles
OCA/H	Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles
OCH	Hauteur de franchissement d'obstacles
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
PBC	Communication basée sur la performance
PBN	Navigation fondée sur les performances
PBS	Surveillance basée sur la performance
PNR	Point de non-retour
psi	Livre par pouce carré
R	Rayon du rotor
RACI	Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire
RACI 2000	Licence du personnel
RACI 3000	Conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public
RACI 3002	Conditions techniques d'exploitation des avions-aviation générale internationale
RACI 3004	Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses
RACI 3007	Conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public
RACI 4006 :	Navigabilité des aéronefs
RACI 4007 :	Protection de l'environnement
RACI 5000	Règles de l'air
RACI 5001	Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale
RACI 5002	Cartes aéronautiques
RACI 5004, Vol 1 :	Télécommunication aéronautique, Aides radio à la navigation aéronautique
RACI 5004, Vol 2 :	Télécommunication aéronautique, Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne
RACI 5004, Vol 3 :	Systèmes de télécommunication (Partie 1 Systèmes de communication de données numériques ; Partie 2 Systèmes de communications vocales)
RACI 5004, Vol 4 :	Systèmes de surveillance et anticollision
RACI 5006 :	Recherches et sauvetage
RACI 5005	Services de la circulation aérienne
RACI 5007	Services d'information aéronautique

RACI 6001	Conception et exploitation technique des aérodromes
RACI 8002	Gestion de la sécurité
RCP	Performances de communication requises
RNAV	Navigation de surface
RNP	Qualité de navigation requise
RSP	Performance de surveillance requise
RTODR	Distance nécessaire pour le décollage interrompu
RVR	Portée visuelle de piste
SI	Système international d'unités
SICASP	Groupe d'experts sur l'amélioration du radar secondaire de surveillance et les systèmes anticollision
SOP	Procédures d'exploitation normalisées
T4	Température des gaz d'échappement
TDP	Point de décision au décollage
TIT	Température à l'entrée de la turbine
TLOF	Aire de prise de contact et d'envol
TODAH	Distance utilisable au décollage
TODRH	Distance nécessaire au décollage
UTC	Temps universel coordonné
VFR	Règles de vol à vue
VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue
VTOSS	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
Vy	Vitesse correspondant à la meilleure vitesse ascensionnelle
WXR	Conditions météorologiques

Symboles

°C	Degré Celsius
%	Pour cent

SECTION I : GENERALITES

CHAPITRE 1. DEFINITIONS

Dans le présent règlement relatif aux vols internationaux d'hélicoptères, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

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.

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.

Agent technique d'exploitation. Personne, titulaire ou non d'une licence et dûment qualifiée conformément au RACI 2000, 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.

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.

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 »

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 classiques, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une procédure d'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

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

Altitude minimale de descente (MDA) *ou* ***hauteur minimale de descente (MDH).*** Altitude ou hauteur spécifiée, dans une opération d'approche 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 ».

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.

Approche finale en descente continue (CDFA). Technique compatible avec les procédures d'approche stabilisée, seion 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 F AS 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.

Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC). Désigne l'administration autonome de l'aviation civile, autorité compétente en matière d'administration d'aviation civile en Côte d'Ivoire.

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

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

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.

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

Les minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent au Chapitre 4 du RACI 5000.

* Voir définition dans le RACI 5000.

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

Les minimums spécifiés figurent au Chapitre 4 du RACI 5000.

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.

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.

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.

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.

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.

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

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.

Environnement hostile en zone habitée. Environnement hostile situé à l'intérieur d'une zone habitée.

Environnement hostile hors zone habitée. Environnement hostile situé à l'extérieur d'une zone habitée.

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.

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.

État de l'établissement principal d'un exploitant d'aviation générale. État où l'exploitant d'un aéronef de l'aviation générale a son siège principal ou, à défaut, sa résidence permanente.

État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

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.

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.

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.

Exploitation en classe de performances 3. Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance d'un moteur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé sera nécessaire.

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.

[†]***Fiche de maintenance.*** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.

[†] Applicable jusqu'au 4 novembre 2020

***‡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.

Hélicoptère. Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Certains États utilisent le terme « giravion » à la place d'«hélicoptère ».

Héliplate-forme. Hélistation située sur une structure en mer, flottante ou fixe.

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.

Dans la présente partie, le terme « hélistation » désigne aussi les aérodromes principalement destinés aux avions.

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 sera 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.

L'hélistation de départ d'un vol peut aussi être une hélistation de dégagement en route ou une hélistation de dégagement à destination pour le même vol.

‡‡ Applicable à partir du 5 novembre 2020

Hélistation en terrasse. Hélistation située sur une construction érigée à terre.

Liste d'écarts de configuration (LEC). Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.

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.

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.
[§]***Maintenance.*** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

[**]***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 défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

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.

Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant. Document qui énonce les procédures de l'exploitant qui sont nécessaires pour faire en sorte que toute

[§] Applicable jusqu'au 4 novembre 2020
[**] Applicable jusqu'au 5 novembre 2020

maintenance programmée ou non programmée sur les aéronefs de l'exploitant soit exécutée à temps et de façon contrôlée et satisfaisante.

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

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.

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

Manuel d'utilisation de l'aéronef. Manuel, acceptable pour l'Etat 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.

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.

Masse maximale. Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

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

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.

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.

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, 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.

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

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.

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.

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.

Opération. Activité, ou groupe d'activités présentant les mêmes dangers ou des dangers similaires, qui exige d'utiliser un équipement spécifié ou d'obtenir et de maintenir un ensemble particulier de compétences en pilotage, pour éviter ou réduire le risque d'un danger.

Les activités en question pourraient comprendre, sans s'y limiter, les vols en mer, les opérations d'hélitreuillage et les vols du service médical d'urgence.

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 ; 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.

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.

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

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.

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.

Période de service de vol. Période qui commence au moment 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.

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

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

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.

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.

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.

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

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 Cat I), conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A ou B.

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

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.

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

[††] Jusqu'au 4 novembre 2020

*‡‡***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.

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

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.

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.

Série de vols. Une série de vols est une suite de vols qui :

a) commence et se termine à l'intérieur d'une période de 24 heures ; et qui
b) est assurée par le même pilote commandant de bord.

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

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).

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.

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

*‡‡ A partir du 5 novembre 2020

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.

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).

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.

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.

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

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.

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.

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

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

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).

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).

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.

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.

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.

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

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

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.

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.

VTOSS. 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.

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.

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

CHAPITRE 2. APPLICATION

Les exigences 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 exigences ne sont pas applicables aux hélicoptères utilisés pour le travail aérien.

Les exigences applicables à l'exploitation d'avions par des exploitants autorisés à effectuer des vols de transport commercial international figurent dans le RACI 3000.

Les exigences applicables aux vols d'aviation générale internationale par avion figurent dans le RACI 3002.

SECTION II : AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL

CHAPITRE 1. GENERALITES

1.1 Respect des lois, règlements et procédures

1.1.1 L'exploitant doit veiller à ce que tous ses employés soient informés, lorsqu'ils sont en fonctions à l'étranger, qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats dans le territoire desquels ils effectuent des vols.

1.1.2 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 doivent traverser, aux hélistations qu'ils sont appelés à utiliser et pour les installations et services correspondants. L'exploitant doit veiller à ce que les autres membres de l'équipage de conduite connaissent ceux de ces règlements et celles de ces procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'hélicoptère.

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

1.1.4 La responsabilité du contrôle de l'exploitation ne doit être 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.

1.1.5 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 § 2.6.1, informer immédiatement les autorités compétentes de la nature de la situation et au besoin demander de l'aide.

1.1.6 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 et l'ANAC. Si l'État où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord doit rendre compte dès que possible, et en principe dans les dix jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet État ; dans ce cas, le pilote commandant de bord doit adresser également une copie de son compte rendu, dès que possible, et en principe dans les dix jours, à l'ANAC.

1.1.7 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 recherche 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.

1.1.8 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 le RACI 2000.

1.2 Respect des lois, règlements et procédures de l'Etat de Côte d'Ivoire par un exploitant étranger

1.2.1 Si l'ANAC constate ou soupçonne qu'un exploitant étranger ne respecte pas les lois, règlements et procédures applicables à l'intérieur du territoire de la Côte d'Ivoire ou pose un problème de sécurité grave similaire, elle notifie immédiatement l'événement 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, l'ANAC notifie également l'évènement à l'État d'immatriculation si la situation relève de la responsabilité de cet Etat et justifie l'envoi d'une notification.

1.2.2 Lorsqu'une notification est envoyée aux États spécifiés au § 1.2.1, si la situation et sa solution le justifient, l'ANAC entre en consultation avec L'Etat de l'exploitant et, s'il y a lieu, l'Etat d'immatriculation au sujet des normes de sécurité suivies par l'exploitant.

1.3 Gestion de la sécurité

Le RACI 8002 contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les exploitants de transport aérien.

Le guide pour la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité des prestataires de service (RACI 8100) contient de plus amples orientations.

1.3.1 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.

1.3.2 Les programmes d'analyse des données de vol ne seront pas punitifs et doivent contenir des garanties adéquates pour protéger les sources de données conformément aux dispositions de l'Appendice 3 du RACI 8002.

1.3.3 les enregistrements ou transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A ne doivent pas être utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec le règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux enquêtes sur les accidents et incident d'aviation (RACI BEA), sauf :

a) 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 dans le RACI 8002 ;

b) 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 dans le RACI 8002 ; ou

c) s'ils sont utilisés pour les inspections des enregistreurs de bord prévues à la section 6 de l'Appendice 4 du présent règlement.

1.3.4 Les enregistrements ou transcriptions d'enregistrements de FDR, ADRS, AIR Classe C ou AIRS Classe C ne doivent pas être utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec le règlement aéronautique de Côte d'ivoire relatif aux enquêtes sur les accidents et incident d'aviation (RACI BEA), sauf si ces enregistrements ou transcriptions d'enregistrements font l'objet des protections accordées dans le RACI 8002 et :

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

b) s'ils sont utilisés par l'exploitant dans l'exécution d'un programme d'analyse des données de vol prévu à la section II du présent règlement ;

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

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

1.3.5 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.

Le Supplément E du présent règlement contient des éléments indicatifs sur la création et l'organisation d'un système de documents sur la sécurité des vols.

1.4 Marchandises dangereuses

Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans le RACI 3004.

1.5 Usage de substances psychoactives

Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans le RACI 2000, § 1.2.7, et dans le RACI 5000, § 2.5.

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

CHAPITRE 2. PREPARATION ET EXECUTION DES VOLS

2.1 Installations et services d'exploitation

2.1.1 L'exploitant 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 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.

2.1.2 L'exploitant doit signaler toute insuffisance d'installations et services constatée au cours des vols, sans retard excessif, aux autorités responsables des installations et services considérés.

2.2 Permis d'exploitation et supervision

2.2.1 Permis d'exploitation aérienne

2.2.1.1 L'exploitant ne peut assurer des vols de transport commercial que s'il détient un permis d'exploitation aérienne en état de validité, délivré par l'ANAC.

2.2.1.2 Le permis d'exploitation aérienne autorise l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux spécifications d'exploitation.

Des dispositions relatives à la teneur du permis d'exploitation aérienne et des spécifications d'exploitation connexes figurent aux § 2.2.1.5 et 2.2.1.6.

2.2.1.3 La délivrance d'un permis d'exploitation aérienne 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.

La validité du PEA/AOC est de 12 mois renouvelable.

2.2.1.4 Le maintien de la validité d'un permis d'exploitation aérienne doit dépendre de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences du § 2.2.1.3, sous la supervision de l'ANAC.

2.2.1.5 Le permis d'exploitation aérienne contient au moins les renseignements suivants, et sa présentation graphique est conforme au modèle figurant à l'Appendice 3, § 2 du présent règlement :

a) La République de Côte d'Ivoire en qualité d'Etat de l'exploitant et l'ANAC en qualité d'autorité de délivrance du PEA;
b) numéro et date d'expiration du permis d'exploitation aérienne ;
c) nom de l'exploitant, nom commercial (s'il est différent du nom de l'exploitant) et adresse du siège principal d'exploitation ;
d) date de délivrance et nom, signature et fonction du Directeur Général de l'ANAC ;
e) 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.

2.2.1.6 Les spécifications d'exploitation liées au permis d'exploitation aérienne comprennent au moins les renseignements énumérés à l'Appendice 3, § 3 du présent règlement, et leur présentation graphique est conforme au modèle figurant dans ce paragraphe.

Le Supplément D, § 3.2.2, contient des renseignements supplémentaires qui peuvent figurer dans les spécifications d'exploitation liées au permis d'exploitation aérienne.

2.2.1.7 La présentation graphique des permis d'exploitation aérienne délivrés pour la première fois à compter du 20 novembre 2008 et celle des spécifications d'exploitation connexes doivent suivre les modèles figurant à l'Appendice 3, § 2 et 3 du présent règlement.

2.2.1.8 L'ANAC a établi un système pour la certification et la surveillance continue de l'exploitant conformément à l'Appendice 1 du présent Règlement et à l'Appendice 1 du RACI 8002, afin de veiller au respect des normes d'exploitation requises établies au § 2.2.

2.2.2 Surveillance des opérations d'un exploitant d'un autre État

2.2.2.1 Un permis d'exploitation aérienne délivré par un Etat contractant sera reconnu valable par l'ANAC si les conditions qui ont régi la délivrance du permis sont équivalentes ou supérieures aux exigences applicables spécifiées dans le présent Règlement et dans le RACI 8002.

2.2.2.2 L'ANAC a mis en place un programme comprenant des procédures pour surveiller les opérations effectuées sur le territoire ivoirien par des exploitants d'autres Etats et prendra les mesures appropriées pour préserver la sécurité lorsque cela est nécessaire.

2.2.2.3 Les exploitants étrangers doivent respecter les exigences fixées par l'ANAC dans l'exercice de leurs opérations sur le territoire ivoirien.

2.2.3 Manuel d'exploitation

2.2.3.1 L'exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation conforme aux dispositions de l'Appendice 7 du présent règlement. 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 communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.

2.2.3.2 L'exploitant doit soumettre à l'ANAC, un exemplaire du manuel d'exploitation et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel a fait l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation.

L'ANAC peut exiger à l'exploitant, l'ajout au manuel d'exploitation de tout autre élément jugé pertinent.

Les indications relatives à la structure et à la teneur du manuel d'exploitation figurent dans l'Appendice 7 du présent règlement.

Certains éléments du manuel d'exploitation doivent être approuvés par l'ANAC, conformément aux dispositions figurant aux § 2.2.8, 4.1.3, 7.3.1, 10.3 et 11.2.1.

2.2.4 Consignes d'exploitation — Généralités

2.2.4.1 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.

2.2.4.2 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.

2.2.4.3 L'exploitant doit donner des consignes d'exploitation et fournir des renseignements sur les performances de montée de l'hélicoptère tous moteurs en fonctionnement pour permettre au pilote commandant de bord de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de décollage et de montée initiale dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements doivent être fondés sur les données du constructeur de l'hélicoptère ou sur d'autres données acceptables pour l'ANAC, et être consignés dans le manuel d'exploitation.

2.2.5 Simulation de situations d'urgence en cours de vol

L'exploitant doit décrire dans ses procédures des mesures d'interdiction de simulation situation d'urgence ou situation anormale lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord et veiller à leur mise en œuvre.

2.2.6 Listes de vérification

Les listes de vérification prévues au § 4.1.4 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 de l'hélicoptère 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.

2.2.7 Altitudes minimales de vol (vols en IFR)

2.2.7.1 Tout exploitant est autorisé à fixer des altitudes minimales de vol sur les routes qu'il parcourt et pour lesquelles l'Etat survolé ou l'Etat responsable a fixé des altitudes minimales de vol, sous réserve que ces altitudes ne soient pas inférieures à celles établies par ledit Etat, sauf approbation expresse.

2.2.7.2 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'Etat survolé, ou l'Etat 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 le RACI 5000.

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

2.2.7.4 L'ANAC ne peut approuver la méthode pour établir les altitudes minimales de vol qu'après avoir étudié soigneusement l'influence probable des facteurs suivants sur la sécurité du vol considéré :

a) précision et fiabilité avec lesquelles la position de l'hélicoptère peut être déterminée;
b) imprécisions dans les indications des altimètres utilisés ;
c) caractéristiques topographiques (par exemple accidents de terrain) ;
d) probabilité de conditions atmosphériques défavorables en cours de route (par exemple forte turbulence, courants descendants) ;
e) imprécision possible des cartes aéronautiques ;
f) réglementation de l'espace aérien.

2.2.8 Minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage

2.2.8.1 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 soumis à l'ANAC pour approbation. Ces minimums ne doivent pas être inférieurs à ceux qui sont établis, pour chacune de ces hélistations ou chacun des emplacements d'atterrissage, par l'État de l'aérodrome, sauf si cet État les a expressément approuvés.

2.2.8.1.1 L'ANAC autorise un ou des crédits opérationnels pour des opérations avec hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS. Lorsque le crédit opérationnel est lié à des opérations par faible visibilité, l'ANAC délivre une approbation particulière. Ces approbations seront sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments.

Un crédit opérationnel inclut :

a) aux fins d'une interdiction d'approche (§ 2.4.1.2), des minimums inférieurs aux minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage ;
b) la réduction ou la satisfaction des exigences en matière de visibilité ; ou
c) l'exigence d'un moins grand nombre d'installations au sol, celles-ci étant compensées par les capacités disponibles à bord.

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.

2.2.8.2 Pour l'établissement des minimums opérationnels de chaque hélistation ou emplacement d'atterrissage qui s'appliquent à une opération donnée, l'exploitant doit tenir intégralement compte des éléments ci-après :

a) type, performances et caractéristiques de manœuvrabilité de l'hélicoptère et toutes conditions ou limitations énoncées dans le manuel de vol ;
b) composition de l'équipage de conduite, compétence et expérience de ses membres ;
c) caractéristiques physiques de l'hélistation et direction de l'approche ;
d) mesure dans laquelle les aides au sol, visuelles et non visuelles, existantes répondent aux besoins, ainsi que leurs performances ;
e) 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 ;
f) 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 ;
g) moyens utilisés pour déterminer et communiquer les conditions météorologiques ;
h) obstacles situés dans les aires de montée au décollage et marges de franchissement nécessaires.
i) conditions prescrites dans les spécifications d'exploitation ; et
j) tous minimums qui pourraient être promulgués par l'État de l'aérodrome.

2.2.8.3 Les opérations d'approche aux instruments sont classées en fonction des minimums opérationnels les plus bas prévus, en dessous desquels une opération d'approche ne doit se poursuivre qu'avec la référence visuelle nécessaire, comme suit

a) Type A : hauteur minimale de descente ou hauteur de décision égale ou supérieure à 75 m (250 ft) ;

b) Type B : hauteur de décision inférieure à 75 m (250 ft). Les opérations d'approche aux instruments de type B se classent comme suit :

1) 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 ;
2) 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 ;
3) 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 175 m ; inférieure à 300 m ou 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 sera exécutée dans les conditions de la catégorie la plus exigeante (exemples : si la hauteur de décision relève de la catégorie IIIA et la portée visuelle de piste, de la catégorie IIIB, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie IIIB ; si la hauteur de décision relève de la catégorie II et la portée visuelle de piste, de la catégorie I, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie II). Cela ne s'applique pas si la RVR et/ou la DH ont été approuvées comme crédits opérationnels.

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

2.2.8.4 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.

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

Le guide sur la sélection des critères applicable aux messages d'observations d'aérodrome (GUID-ANS-5114), donne des éléments indicatifs sur la précision souhaitable du point de vue opérationnel et la précision actuellement réalisable des mesures et observations.

2.2.8.6 Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 2D utilisant des procédures d'approche aux instruments seront 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.

2.2.8.7 Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 3D utilisant des procédures d'approche aux instruments seront 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.

2.2.9 Relevés du carburant et du lubrifiant

2.2.9.1 L'exploitant doit tenir des relevés du carburant et du lubrifiant pour permettre à l'ANAC de s'assurer que pour chaque vol les dispositions du § 2.3.6 ont été respectées.

2.2.9.2 L'exploitant doit conserver les relevés du carburant et du lubrifiant pendant trois mois.

2.2.10 Equipage

Pilote commandant de bord. Pour chaque vol, l'exploitant doit désigner un pilote qui doit assurer la fonction de pilote commandant de bord.

2.2.11 Passagers

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

a) des ceintures ou des harnais de sécurité ;

b) des issues de secours ;

c) des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire ;

d) de l'alimentation en oxygène, si elle est prescrite pour les passagers ;

e) 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.

2.2.11.2 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.

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

2.2.11.4 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 sera jugée nécessaire, tous les passagers d'un hélicoptère soient maintenus sur leur siège par des ceintures ou des harnais de sécurité.

2.2.12 Survol de l'eau

Tout hélicoptère survolant une étendue d'eau en environnement hostile dans les conditions indiquées au § 4.5.1 doit être certifié pour l'amerrissage forcé. L'état de la mer doit faire partie intégrante des informations relatives à l'amerrissage forcé.

2.3 Préparation des vols

2.3.1 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 :

a) que l'hélicoptère est en état de navigabilité ;

b) que l'hélicoptère est doté des instruments et de l'équipement prescrits au Chapitre 4 pour le type de vol considéré et que ceux-ci sont suffisants pour le vol ;

c) qu'il a été délivré une fiche d'entretien se rapportant à l'hélicoptère conformément aux dispositions du § 6.7 ;

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

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

f) qu'il a été effectué une vérification indiquant que les limites d'emploi figurant au Chapitre 3 peuvent être respectées au cours du vol considéré ;

g) que les normes du § 2.3.3 relatives à la planification opérationnelle des vols ont été appliquées.

2.3.2 Après usage, les fiches de préparation de vol doivent être conservées pendant (03) trois mois par l'exploitant.

2.3.3 Planification opérationnelle des vols

2.3.3.1 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.

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

2.3.4. Hélistations de dégagement

2.3.4.1 Hélistation de dégagement au décollage

2.3.4.1.1 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.

2.3.4.1.2 Pour qu'une hélistation soit choisie comme dégagement au décollage, les renseignements disponibles doivent indiquer que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'hélistation applicables à l'opération considérée.

2.3.4.2 Hélistation de dégagement à destination

2.3.4.2.1 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 :

a) 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 pourront être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue prescrites par l'ANAC ;

b) si l'hélistation d'atterrissage prévue est isolée et si l'on ne dispose pas d'un dégagement approprié. On doit déterminer un point de non-retour (PNR).

2.3.4.2.2 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.

2.3.4.2.3 S'il est prévu que les conditions à destination seront inférieures aux minimums opérationnels d'hélistation, il faut choisir deux hélistations de dégagement à destination. A la première, les conditions doivent être égales ou supérieures aux minimums opérationnels applicables à une hélistation de destination, et à la seconde, elles doivent être égales ou supérieures aux minimums opérationnels applicables à une hélistation de dégagement.

2.3.4.3 Lorsqu'une hélistation de dégagement en mer est spécifiée, elle le sera sous réserve des conditions suivantes :

a) l'hélistation de dégagement en mer doit être utilisée seulement après un PNR. Avant un PNR, on doit utiliser des hélistations de dégagement à terre ;

b) lorsqu'il s'agit de déterminer si l'hélistation ou les hélistations de dégagement envisagés conviennent, on doit prendre en considération la fiabilité mécanique des systèmes de commande et composants critiques ;

c) la possibilité d'assurer la performance avec un moteur hors de fonctionnement doit être obtenue avant l'arrivée à l'hélistation de dégagement ;

d) dans la mesure du possible, la disponibilité de la plate-forme doit être garantie ;

e) 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.

2.3.4.4 L'exploitant ne doit pas utiliser d'hélistation de dégagement en mer lorsqu'il est possible de transporter suffisamment de carburant pour atteindre un dégagement à terre. Il ne faut pas utiliser d'hélistation de dégagement en mer située en environnement hostile.

2.3.5 Conditions météorologiques

2.3.5.1 Un vol qui doit être effectué en VFR ne doit 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, ou dans la zone prévue d'exploitation en VFR, sont, le moment venu, de nature à permettre 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'amoindrit pas l'obligation de respecter les dispositions du § 2.3.5.1.

2.3.5.2 Un vol qui doit être effectué en IFR ne doit être entrepris que si les renseignements disponibles indiquent que les conditions à l'hélistation de destination ou à l'emplacement d'atterrissage prévu ou, si une hélistation de dégagement à destination est requise, à une hélistation de dégagement au moins, sont, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de cette hélistation.

2.3.5.3 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 spécifiera 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.

2.3.5.4 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.

2.3.5.5 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.

2.3.6 Carburant et lubrifiant requis

2.3.6.1 *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.

2.3.6.2 *Vols effectués en régime VFR.* Le carburant et le lubrifiant emportés conformément aux dispositions du § 2.3.6.1, dans le cas des vols VFR, doivent être au moins suffisants pour permettre à l'hélicoptère :

a) d'atteindre le lieu d'atterrissage prévu dans le plan de vol ;

b) d'avoir une réserve finale de carburant pour voler par la suite pendant 20 minutes à la vitesse de croisière économique ; et

c) 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.

2.3.6.3 *Vols effectués en régime IFR.* Le carburant et le lubrifiant emportés conformément aux dispositions du § 2.3.6.1, dans le cas des vols IFR doivent permettre au moins à l'hélicoptère :

2.3.6.3.1 S'il n'y a pas lieu de prévoir un dégagement, selon les dispositions du § 2.3.4.2.1, alinéa a), d'atteindre l'hélistation ou l'emplacement d'atterrissage prévu dans le plan de vol et d'y exécuter une approche, puis :

a) 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 ;

b) 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.

2.3.6.3.2 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 :

a) d'atteindre le dégagement spécifié dans le plan de vol et d'y exécuter une approche ;

b) 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

c) 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.

2.3.6.3.3 Si l'on ne dispose pas d'une hélistation ou d'un emplacement d'atterrissage de dégagement, selon les dispositions du § 2.3.4.2.1 (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, lui permette d'atterrir en sécurité.

2.3.6.4 Le calcul des réserves de carburant et de lubrifiant exigées au § 2.3.6.1 doit tenir compte au moins de ce qui suit :

a) conditions météorologiques prévues ;

b) acheminement prévu par le contrôle de la circulation aérienne et retards prévus en raison de la circulation ;

c) dans le cas d'un vol IFR, une approche aux instruments à l'hélistation de destination, avec une remise des gaz ;

d) procédures prescrites dans le manuel d'exploitation pour les pannes de pressurisation, le cas échéant, ou pour la panne d'un moteur en croisière ;

e) toute autre éventualité risquant de retarder l'atterrissage de l'hélicoptère ou d'augmenter la consommation de carburant ou de lubrifiant.

Aucune disposition du § 2.3.6 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 du § 2.3.6.

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

2.3.7 Avitaillement en carburant avec passagers à bord ou rotors en mouvement

Sauf indications contraires, toutes les dispositions relatives à l'avitaillement en carburant hélicoptères concernent les vols alimentés en carburéacteurs. Voir le § 2.3.7.5 pour les restrictions propres aux carburants AVGAS/carburants de large coupe.

2.3.7.1 Un hélicoptère ne doit pas être avitaillé en carburant, rotors arrêtés ou en mouvement, durant :

a) l'embarquement ou le débarquement de passagers ;

b) le remplissage d'oxygène.

2.3.7.2 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 :

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

b) 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 ;

À ce propos, la prudence s'impose dans l'usage des radiocommunications en raison des risques de courants vagabonds et de tension induite.

c) 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.

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

2.3.7.4 Outre les exigences du § 2.3.7.2, les procédures opérationnelles devraient imposer les précautions minimales suivantes :

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

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

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

d) 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 ;

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

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

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

2.3.7.5 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.

2.3.7.6 Un hélicoptère ne doit pas être vidé de son carburant :

a) lorsque des passagers sont à bord ;
b) lorsque des passagers embarquent ou débarquent ;
c) 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.

2.3.8 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*

2.3.8.1 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 :

a) 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 est comprise entre 700 hPa et 620 hPa, diminuée de 30 minutes ;

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

2.3.8.2 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 est 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.

2.4 Procédures en vol

2.4.1 Minimums opérationnels d'hélistation

2.4.1.1 Un vol ne doit être poursuivi en direction de l'hélistation d'atterrissage prévue que si les renseignements les plus récents indiquent que, à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage peut être effectué à cette hélistation, ou à l'une au moins des hélistations de dégagement à destination, en respectant les minimums opérationnels fixés conformément aux dispositions du § 2.2.8.1.

2.4.1.2 Une approche aux instruments ne doit être poursuivie, ou 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 soient égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'hélistation.

2.4.1.3 Si la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle tombe en-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 poursuivre son approche vers une hélistation au-delà du point auquel les conditions d'utilisation sont inférieures aux minimums opérationnels spécifiés pour cette hélistation.

2.4.2 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 les RACI 5001, et le RACI 5008 et les Procédures complémentaires régionales (Doc 7030) appropriées.

2.4.3 Vol en conditions 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.

2.4.4 Membres de l'équipage de conduite à leur poste

2.4.4.1 *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.

2.4.4.2 *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.

2.4.4.3 *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.

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

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 au § 2.3.8.1 ou au § 2.3.8.2, pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

2.4.6 Protection de l'équipage de cabine et des passagers à bord des aéronefs pressurisés en cas de chute de pression

L'exploitant doit prévoir pour les membres de l'équipage de cabine des dispositions telles qu'au cas d'une descente d'urgence nécessitée par une chute de pression, ils aient de bonnes chances de ne pas perdre connaissance, et de prévoir en outre des moyens de protection leur permettant d'être aptes à donner les premiers secours aux passagers quand la situation est stabilisée après la descente d'urgence. Il doit également prévoir des dispositifs ou des procédures d'exploitation telles que les passagers aient de bonnes chances de survivre à l'hypoxémie consécutive à une chute de pression.

2.4.7 Procédures de vol aux instruments

2.4.7.1 L'ANAC approuve et fait publier une ou plusieurs procédures d'approche aux instruments pour chaque aire d'approche finale et de décollage et chaque hélistation utilisées pour des approches aux instruments.

2.4.7.2 Tous les hélicoptères exploités en régime IFR doivent se conformer aux procédures d'approche aux instruments approuvées par l'ANAC, ou par l'État dont elle relève dans le cas où l'hélistation est située hors du territoire de la Côte d'ivoire.

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.

2.4.9 Gestion du carburant en vol

2.4.9.1 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.

2.4.9.2 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.

2.4.9.3 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.

2.4.9.4 Le pilote commandant de bord doit signaler une situation d'urgence carburant en diffusant le message « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) si les calculs indiquent que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs au lieu d'atterrissage le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale prévue en application du § 2.3.6.

La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément au § 2.3.6 ; il s'agit de la quantité minimale de carburant qui doit se trouver dans les réservoirs à l'atterrissage, quel que soit le lieu de l'atterrissage. L'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) informe l'ATC que le nombre de lieux où l'hélicoptère pouvait se poser a été réduit à un lieu en particulier et qu'une partie de la réserve finale de carburant sera peut-être consommée avant l'atterrissage.

Le pilote estime avec une certitude raisonnable que la quantité de carburant restant dans les réservoirs à l'atterrissage au lieu le plus proche où un atterrissage en sécurité

peut être effectué sera inférieure à la réserve finale compte tenu des plus récents renseignements dont il dispose, de la région à survoler (c.-à-d. en rapport avec la disponibilité de lieux d'atterrissage de précaution), des conditions météorologiques et d'autres situations que l'on peut raisonnablement prévoir.

2.5 Fonctions du pilote commandant de bord

2.5.1 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.

2.5.2 Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les listes de vérification, instituées conformément aux dispositions du § 2.2.6, soient rigoureusement respectées.

2.5.3 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.

2.5.4 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.

2.5.5 Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration générale contenant les renseignements énumérés au § 9.4.1.

2.6 Fonctions de l'agent technique d'exploitation

2.6.1 Un agent technique d'exploitation exerçant ses fonctions dans le cadre de la méthode de contrôle et de supervision des vols citée au § 2.2.1.3 doit :

a) aider le pilote commandant de bord dans la préparation du vol et lui fournir les renseignements nécessaires à cette fin ;

b) aider le pilote commandant de bord dans la préparation du plan de vol exploitation et du plan de vol ATS, signer ces plans s'il y a lieu et remettre le plan de vol ATS à l'organisme ATS compétent ;

c) au cours du vol, fournir au pilote commandant de bord, par les moyens appropriés, les renseignements qui sont nécessaires à la sécurité du vol.

2.6.2 En cas d'urgence, l'agent technique d'exploitation :

a) doit déclencher les procédures indiquées dans le manuel d'exploitation en s'abstenant de prendre des mesures contraires aux procédures ATC ; et

b) doit communiquer au pilote commandant de bord les renseignements qui sont 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.

2.7 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.

2.8 Gestion de la fatigue

2.8.1 Les limites de temps de vol, temps de services et temps de repos des équipages sont établies au chapitre Q du RACI 3008.

2.8.2 Afin de garantir la sécurité des vols, l'exploitant doit établir des limites de temps de vol, temps de services et temps de repos des équipages conformément au chapitre Q du RACI 3008..

2.8.3 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'ANAC.

2.8.4 NON APPLICABLE

2.8.5 NON APPLICABLE

CHAPITRE 3. LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES

3.1 Généralités

3.1.1 Les hélicoptères doivent être utilisés conformément aux exigences de performances établies par l'ANAC et contenues dans le présent chapitre.

3.1.2 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 dans des conditions météorologiques et de luminosité, ainsi que sur des routes et des trajectoires de déroutement, qui permettent de réaliser en sécurité un atterrissage forcé.
2

3.1.3 Indépendamment des dispositions du § 3.1.2, l'État de l'exploitant 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 du § 3.1.1. L'évaluation du risque tiendra compte au minimum des éléments suivants :

a) type de l'opération et circonstances du vol ;

b) région/relief survolé ;

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

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

e) formation et procédures opérationnelles visant à at ténuer les conséquences d'une panne du moteur le plus défavorable ;

f) équipement de l'hélicoptère.

3.1.4 Les vols en IMC en classe de performances 3, doivent être effectués conformément aux dispositions du § 3.4.

3.1.5 **NON APPLICABLE**

3.2 Hélicoptères dont le certificat de navigabilité a été délivré conformément aux dispositions du RACI 4006, Partie IV

3.2.1 Les exigences des § 3.2.2 à 3.2.7 s'appliquent aux hélicoptères auxquels les dispositions du RACI 4006, Partie IV, sont applicables.

3.2.2 Le niveau de performance défini dans les parties appropriées du règlement de performances indiqué § 3.1.1 pour les hélicoptères indiqués au § 3.2.1 doit être compatible avec le niveau général correspondant aux exigences du présent chapitre.

3.2.3 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.

3.2.4 L'ANAC prend 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.

3.2.5 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 exigences des § 3.2.6 et 3.2.7.

3.2.6 L'exploitant doit tenir compte, pour l'application des exigences 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.

3.2.7 Limites de masse

a) 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 au § 3.1.1, compte tenu des réductions de masse prévues en fonction de la progression du vol et du délestage de carburant selon qu'il convient.

b) 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 au § 3.2.6.

c) 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 au § 3.2.6.

d) 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 du RACI 4007 volume 1, soient 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.

3.2.7.2 Phase de décollage et de montée initiale

3.2.7.2.1 *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 doit être 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 doit être 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 du § 3.2.7.3.1.

3.2.7.2.2 *Exploitation en classe de performances 2.* En cas de panne du moteur le plus défavorable à un moment quelconque après le DPATO, il doit être 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 du § 3.2.7.3.1. Avant le DPATO, une panne du moteur le plus défavorable peut imposer un atterrissage forcé ; la condition énoncée au § 3.1.2 ci-dessus doit s'appliquer alors.

3.2.7.2.3 *Exploitation en classe de performances 3.* À quelque point que ce soit de la trajectoire de décollage, une panne de moteur doit imposer un atterrissage forcé ; la condition énoncée au § 3.1.2 ci-dessus doit s'appliquer alors.

3.2.7.3 *Phase de croisière*

3.2.7.3.1 *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 du § 3.2.7.4.1, qui

s'appliquent à l'exploitation en classe de performances 1, ou du § 3.2.7.4.2, qui s'appliquent à l'exploitation en classe de performances 2, peuvent être respectées, sans jamais voler en-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, il est l'ANAC évalue les risques liés à une panne du second moteur.

3.2.7.3.2 *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 en-dessous de l'altitude minimale de vol appropriée. À quelque point que ce soit de la trajectoire de vol, une panne de moteur doit imposer un atterrissage forcé ; la condition énoncée au § 3.1.2 doit s'appliquer alors.

3.2.7.4 *Phase d'approche et d'atterrissage*

3.2.7.4.1 *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 doit être 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 au § 3.2.7.2.1. Si la panne se produit après le point de décision à l'atterrissage, il doit être possible d'atterrir et d'immobiliser l'hélicoptère à l'intérieur de la distance d'atterrissage utilisable.

3.2.7.4.2 *Exploitation en classe de performances 2.* En cas de panne du moteur le plus défavorable avant le DPBL, il doit être 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 au § 3.2.7.2.2. Après le DPBL, une panne de moteur peut imposer un atterrissage forcé ; la condition énoncée au § 3.1.2 doit s'appliquer alors.

3.2.7.4.3 *Exploitation en classe de performances 3.* À quelque point que ce soit de la trajectoire de vol, une panne de moteur doit imposer un atterrissage forcé ; la condition énoncée au § 3.1.2 doit alors s'appliquer.

3.3 Données sur les obstacles

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.

3.4 Spécifications supplémentaires relatives à l'exploitation d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC, sauf les vols VFR spéciaux

3.4.1 Des vols en classe de performances 3 en IMC ne doivent être effectués qu'au-dessus de surfaces acceptables par l'ANAC.

3.4.2 Lorsqu'elle approuve des vols d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC, l'ANAC 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 RACI 3000, 3002, 3007 et 4006 est garanti par :

a) la fiabilité du moteur ;

b) les procédures de maintenance, les méthodes d'exploitation et les programmes de formation des équipages de l'exploitant ;

c) l'équipement et les autres éléments exigés par l'Appendice 2 du présent règlement.

3.4.3 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.

3.4.4 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.

CHAPITRE 4. EQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES HÉLICOPTÈRES

4.1 Généralités

4.1.1 Outre l'équipement minimal nécessaire pour la délivrance d'un certificat de navigabilité, les instruments, l'équipement et les documents de vol prescrits dans les paragraphes ci-dessous doivent être installés ou transportés, selon le cas, à bord des hélicoptères, suivant l'hélicoptère utilisé et les conditions dans lesquelles le vol doit s'effectuer. Les instruments et équipement prescrits, y compris leur installation, sont approuvés ou acceptés par l'ANAC.

4.1.2 Les hélicoptères doivent avoir à leur bord les documents suivants :

a) le certificat d'immatriculation ;
b) le certificat de navigabilité ;
c) les licences des membres d'équipage ;
d) le carnet de route ;
e) les licences de station radio d'aéronef ;
f) le manifeste de passagers ;
g) le manifeste de marchandises;
h) la copie certifiée conforme à l'original du permis d'exploitation aérienne;
i) copie certifiée conforme à l'original des spécifications d'exploitation ;
j) le document attestant la certification acoustique.

Les permis et les spécifications d'exploitation connexes établis par l'ANAC dans une autre langue que l'anglais seront accompagnés d'une traduction en anglais.

Des dispositions relatives à la teneur du permis d'exploitation aérienne et des spécifications d'exploitation connexes figurent aux § 2.2.1.5 et 2.2.1.6.

4.1.3 L'exploitant doit faire figurer dans le manuel d'exploitation une liste minimale d'équipements (LME), approuvée par l'ANAC, qui permet au pilote commandant de bord de déterminer si un vol peut être commencé ou poursuivi à partir d'une halte intermédiaire au cas où un instrument, un élément d'équipement ou un circuit subirait une défaillance. Lorsque l'Etat de Côte d'ivoire n'est pas l'Etat d'immatriculation, il veille à ce que la LME n'altère pas la conformité de l'hélicoptère avec le règlement de navigabilité applicable dans l'État d'immatriculation.

Le Supplément C contient des éléments indicatifs sur la liste minimale d'équipements.

4.1.4 L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel d'exploitation et des membres de ses équipages un manuel d'utilisation pour chaque type d'aéronef utilisé, contenant les procédures normales, anormales et d'urgence à suivre pour la conduite de l'aéronef. Le manuel doit contenir des détails sur les systèmes de bord et sur les listes de vérification à utiliser. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains. L'équipage de conduite doit avoir facilement accès au manuel pendant toutes les phases du vol.

4.1.5 Hélicoptère exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis

4.1.5.1 Un hélicoptère exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis conclu entre l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant aura à son bord une copie certifiée conforme du résumé de l'accord, sous forme électronique ou sur papier. Un résumé produit dans une langue autre que l'anglais sera accompagné d'une version anglaise.

4.1.5.2 Le résumé d'un accord au titre de l'article 83 bis sera mis à la disposition des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile pour leur permettre de déterminer, dans le cadre des activités de surveillance telles que les inspections sur l'aire de trafic, les fonctions et obligations qui sont transférées par l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant en vertu de l'accord.

4.1.5.3 L'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant communiquera à l'OACI le résumé de l'accord avec l'accord au titre de l'article 83 bis, pour enregistrement auprès du Conseil de l'OACI.

Le résumé communiqué avec l'accord au titre de l'article 83 bis enregistré auprès du Conseil de l'OACI contient la liste de tous les aéronefs visés par l'accord. Cependant, la copie certifiée conforme transportée à bord d'un aéronef en application du § 4.1.5.1 n'a à faire référence qu'à l'aéronef à bord duquel elle se trouve.

4.1.5.4 Il est recommandé que le résumé de l'accord contienne les informations sur l'aéronef concerné qui sont indiqués dans l'Appendice 6 et suive la présentation graphique du modèle figurant dans l'Appendice 6, § 2.

4.2 Tous hélicoptères — Tous vols

4.2.1 Un hélicoptère doit être doté d'instruments qui permettent à l'équipage de conduite d'en contrôler la trajectoire de vol, d'exécuter toute manœuvre requise dans le cadre d'une procédure et de respecter les limites d'emploi de l'hélicoptère dans les conditions d'exploitation prévues.

4.2.2 L'hélicoptère doit être doté :

a) de fournitures médicales suffisantes accessibles ;

Les fournitures médicales doivent comprendre :

1) une trousse de premiers soins ; et

2) dans les hélicoptères à bord desquels un équipage de cabine doit faire partie du personnel d'exploitation, une trousse de prévention universelle, à utiliser par l'équipage de cabine pour gérer les cas de mauvais état de santé liés à une possible maladie transmissible et les cas comportant un contact avec un liquide organique.

Des éléments indicatifs sur le contenu des trousses de premiers soins et de prévention universelle figurent au Supplément B.

b) d'extincteurs portatifs conçus de telle manière que, lorsqu'ils sont utilisés, ils ne provoquent pas de pollution dangereuse de l'air dans l'hélicoptère ; au moins un extincteur doit être situé :

1) *dans le poste de pilotage ;*

2) *dans* chacun des compartiments des passagers séparés du poste de pilotage et auxquels l'équipage de conduite ne peut avoir aisément accès.

c) 1) d'un siège ou d'une couchette pour chaque personne ayant dépassé un âge qui doit être déterminé par l'ANAC ;

2) d'une ceinture pour chaque siège et de sangles de sécurité pour chaque couchette ;

3) d'un harnais de sécurité pour chaque siège de membre d'équipage de conduite. Les harnais de sécurité des sièges de pilote comporteront un dispositif qui retiendra automatiquement le buste du pilote en cas de décélération rapide.

Dans le cas des hélicoptères équipés de doubles commandes, les harnais de sécurité des sièges de pilote doivent comporter un dispositif de retenue destiné à empêcher que le haut du corps d'un occupant frappé d'incapacité ne vienne gêner la manœuvre des commandes de vol.

d) de dispositifs permettant de communiquer aux passagers les renseignements et instructions ci-après :

1) mettre les ceintures ou harnais de sécurité ;

2) mettre les masques à oxygène et instructions sur leur emploi, si une réserve d'oxygène est obligatoire à bord ;

3) défense de fumer ;

4) emplacement des gilets de sauvetage et instructions sur leur emploi, si des gilets de sauvetage ou des dispositifs individuels équivalents sont obligatoires à bord ;

5) emplacement et mode d'ouverture des issues de secours ;

e) le cas échéant, de fusibles de rechange de calibres appropriés pour remplacer les fusibles accessibles en vol.

4.2.2.1 L'agent utilisé dans l'extincteur d'incendie incorporé à chaque récipient à serviettes, papier ou rebuts prévu dans les toilettes d'un hélicoptère dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 31 décembre 2011 ou à une date ultérieure, et l'agent utilisé dans les extincteurs portatifs placés dans un hélicoptère dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 31 décembre 2018 ou à une date ultérieure :

a) doivent respecter t les spécifications de performances minimales applicables de l'ANAC ;

b) ne doivent pas être d'un type qui fait partie des substances du Groupe II de l'Annexe A du *Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone* (1987), énumérées dans la huitième édition *du Manuel du*

Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

4.2.3 Un hélicoptère doit avoir à son bord :

a) le manuel d'exploitation prescrit au § 2.2.2 ou les parties de ce manuel qui concernent les vols ;

b) le manuel de vol ou autres documents contenant les données de performances exigées pour l'application des dispositions du Chapitre 3 et tous autres renseignements nécessaires pour l'utilisation de l'hélicoptère dans le cadre des spécifications du certificat de navigabilité, à moins que ces renseignements ne figurent dans le manuel d'exploitation ;

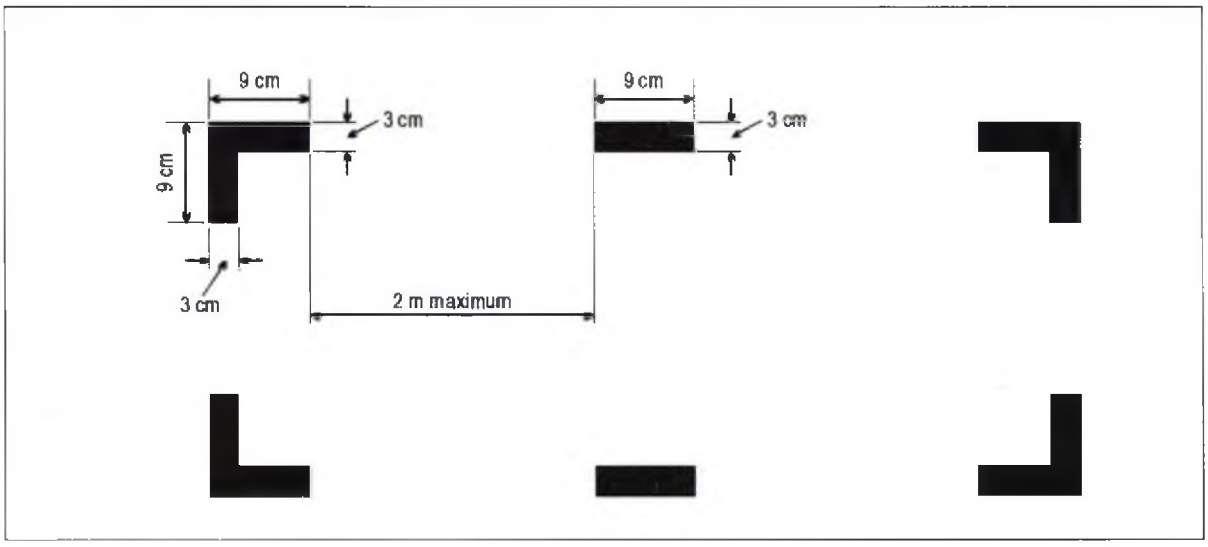
c) des cartes récentes et appropriées correspondant à la route envisagée et aux routes susceptibles d'être suivies en cas de déroutement.

4.2.4 Indication des zones de pénétration du fuselage

4.2.4.1 Lorsque des zones du fuselage permettant la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence sont marquées sur l'hélicoptère, elles doivent être marquées comme il est indiqué ci-dessous (voir figure ci-après). Les marques doivent être de couleur rouge ou jaune et, si cela est nécessaire, elles doivent être entourées d'un cadre blanc pour assurer un meilleur contraste avec le fond.

4.2.4.2 Si la distance entre les marques d'angle dépasse 2 m, des marques intermédiaires de 9 cm × 3 cm doivent être ajoutées de manière que la distance entre marques voisines ne dépasse pas 2 m.

La présente exigence n'oblige pas à prévoir des zones de pénétration sur un hélicoptère.



INDICATION DES ZONES DE PÉNÉTRATION DU FUSELAGE (voir § 4.2.4)

4.3 Enregistreurs de bord

Les enregistreurs de bord protégés contre les impacts se composent d'un ou de plusieurs des enregistreurs suivants : un enregistreur de données de vol (FDR) ; un enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR); un enregistreur d'images embarqué (AIR) un enregistreur de communications par liaison de données (DLR).

Conformément à l'appendice 4, Les images et les renseignements communiqués par liaison de données peuvent être enregistrés sur le CVR ou le FDR.

Les enregistreurs combinés (FDR/CVR) peuvent être utilisés pour répondre aux spécifications d'emport d'enregistreurs de bord figurant dans le présent règlement.

Des exigences détaillées concernant les enregistreurs de bord figurent à l'Appendice 4 du présent règlement.

Les enregistreurs de bord légers se composent d'un ou de plusieurs des systèmes suivants : un système d'enregistrement de données d'aéronef (ADRS), un système d'enregistrement audio de poste de pilotage (CARS), un système embarqué d'enregistrement d'images (AIRS) un système d'enregistrement de communications par liaison de données (DLRS).

Conformément à l'appendice 4, les images et les renseignements communiqués par liaison de données peuvent être enregistrés sur le CARS ou l'ADRS.

4.3.1 Enregistreurs de données de vol et systèmes d'enregistrement de données d'aéronef

Les paramètres à enregistrer sont énumérés dans le Tableau A4-1 de l'Appendice 4.

4.3.1.1 Application

4.3.1.1.1 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 2016 ou après doivent être équipés d'un FDR qui enregistrera au moins les 48 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-1 de l'Appendice 4.

4.3.1.1.2 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 7 000 kg, ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 19, et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1989 ou après doivent être équipés d'un FDR qui enregistre au moins les 30 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-1 de l'Appendice 4.

4.3.1.1.3 **NON APPLICABLE**

4.3.1.1.4 Tous les hélicoptères à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 2 250 kg mais égale ou inférieure à 3 175 kg pour lesquels la demande d'acceptation de certification de type est présentée à un l'ANAC le 1er janvier 2018 ou après doivent être équipés :

a) d'un FDR qui enregistre au moins les 48 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-1 de l'Appendice 4 ; ou

b) d'un AIR ou AIRS Classe C qui enregistre au moins les paramètres de trajectoire de vol et de vitesse affichés au(x) pilote(s) qui sont définis au Tableau A4-3 de l'Appendice 4 du présent; ou

c) d'un ADRS qui enregistre les 7 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-3 de l'Appendice 4 du présent règlement.

4.3.1.1.5 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 2 250 kg mais égale ou inférieure à 3 175 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 2018 ou après doivent être équipés :

a) d'un FDR qui enregistre au moins les 48 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-1 de l'Appendice 4 ; ou

b) d'un AIR ou AIRS Classe C qui enregistre les paramètres de trajectoire de vol et de vitesse affichés au(x) pilote(s), qui sont définis au Tableau A4-3 de l'Appendice 4 ; ou

c) d'un ADRS qui enregistre les 7 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-3 de l'Appendice 4.

4.3.1.1.6 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg pour lesquels la demande d'acceptation de certificat de type sera présentée à l'ANAC le janvier 2023 ou après doivent être équipés d'un FDR capable d'enregistrer au moins les 53 premiers paramètres énumérés dans le Tableau A4-1 de l'Appendice 4 du présent règlement.

4.3.1.1.7 **NON APPLICABLE**

4.3.1.2 *Technologie d'enregistrement*

Les FDR, ADRS, AIR et AIRS ne doivent utiliser ni la gravure sur feuille métallique, ni la modulation de fréquence (FM), ni non plus une pellicule photographique ou une bande magnétique.

4.3.1.3 *Durée d'enregistrement*

Tous les FDR doivent conserver les éléments enregistrés au cours des 10 dernières heures de fonctionnement au moins.

4.3.2 Enregistreurs de conversations de poste de pilotage et systèmes d'enregistrement audio de poste de pilotage

4.3.2.1 *Application*

4.3.2.1.1 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 7 000 kg doivent être équipés d'un CVR. À bord des hélicoptères non équipés d'un FDR, le CVR doit enregistrer au moins la vitesse du rotor principal.

4.3.2.1.2 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1987 ou après doivent être équipés d'un CVR. À bord des hélicoptères non équipés d'un FDR, le CVR doit enregistrer au moins la vitesse du rotor principal.

4.3.2.2 *Technologie d'enregistrement*

Les CVR et CARS ne doivent utiliser ni bande, ni fil magnétique.

4.3.2.3 *Durée d'enregistrement*

Tous les hélicoptères qui doivent être équipés d'un CVR doivent être dotés d'un appareil qui conservera les éléments enregistrés au cours des deux dernières heures de fonctionnement au moins.

4.3.3 Enregistreurs de communications par liaison de données

4.3.3.1 *Application*

4.3.3.1.1 Tous les hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 2016 ou après, qui utilisent l'une quelconque des applications de communications par liaison de données mentionnéesau § 5.1.2 de l'Appendice 4 du présent règlement, et qui doivent être équipés d'un CVR, doivent enregistrer les messages communiqués par liaison de données sur un enregistreur de bord protégé contre les impacts.

4.3.3.1.2 Tous les hélicoptères our lesquels le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 2016, qui doivent être équipés d'un CVR et qui ont été modifiés le 1er janvier 2016 ou après en vue de l'installation et de l'utilisation de l'une quelconque des applications de communications par liaison de données mentionnées au § 5.1.2 de l'Appendice 4 du présent règlement, doivent enregistrer les messages communiqués par liaison de données sur un enregistreur de bord protégé contre les impacts à moins que l'équipement de communications par liaison de données installé soit conforme à une conception de type ou une modification d'aéronef approuvée initialement avant le 1er janvier 2016.

Voir le Tableau H-4 dans le Supplément G pour des exemples d'exigences relatives à l'enregistrement de communications par liaison de données.
Un AIR Classe B pourrait constituer un moyen d'enregistrer les messages communiqués par liaison de données en provenance et à destination des hélicoptères dans les situations où il est impossible d'enregistrer ces messages sur un FDR ou un CVR.

Les « modifications d'aéronef » font référence à des modifications en vue de l'installation d'équipement de communications par liaison de données sur l'aéronef (p. ex., modification structurelle, câblage).

4.3.3.2 *Durée d'enregistrement*

La durée d'enregistrement minimale est égale à la durée d'enregistrement du CVR.

4.3.3.3 *Corrélation*

Il est possible de corréler les enregistrements des messages communiqués par liaison de données avec les enregistrements audio du poste de pilotage.

4.3.4 Enregistreurs de bord — Généralités

4.3.4.1 *Construction et installation*

La construction, l'emplacement et l'installation des enregistreurs de bord doivent être de nature à garantir la plus grande protection possible des enregistrements de manière que les éléments enregistrés puissent être préservés, extraits et transcrits. Les enregistreurs de bord doivent répondre aux spécifications prescrites de résistance à l'impact et de protection contre l'incendie.

4.3.4.2 Utilisation

4.3.4.2.1 Les enregistreurs de bord ne doivent pas être arrêtés pendant le temps de vol.

4.3.4.2.2 En vue de la conservation des enregistrements, les enregistreurs de bord doivent être arrêtés à la fin du temps de vol à la suite d'un accident ou d'un incident. Ils ne doivent pas être remis en marche tant qu'il n'en aura pas été disposé conformément au Règlement Relatif aux Enquêtes sur les Accidents et Incidents et Incidents d'Aviation en République de Côte d'Ivoire (RACI BEA).

Les responsabilités de l'exploitant en ce qui concerne la conservation des enregistrements des enregistreurs de bord sont exposées à la Section II, § 9.6.

4.3.4.3 Maintien de l'état de fonctionnement

L'exploitant doit procéder à des vérifications et évaluations opérationnelles des enregistrements des enregistreurs de bord pour s'assurer du maintien de l'état de fonctionnement de ces derniers.

Les procédures d'inspection des enregistreurs de bord figurent à l'Appendice 4 du présent règlement.

4.3.4.4 *Documentation électronique concernant les enregistreurs de bord*

NON APPLICABLE

4.4 Instruments et équipement pour le vol en régime VFR ou IFR — De jour et de nuit

4.4.1 Tous les hélicoptères utilisés de jour en régime VFR doivent être dotés :

a) d'un compas magnétique ;

b) d'un chronomètre qui indique les heures, les minutes et les secondes ;

c) d'un altimètre barométrique sensible ;

d) d'un anémomètre ;

e) de tous autres instruments ou éléments d'équipement qui sont prescrits par l'autorité compétente.

4.4.2 Tous les hélicoptères utilisés de nuit en régime VFR doivent être dotés :

a) de l'équipement spécifié au § 4.4.1 ;

b) d'un indicateur d'assiette (horizon artificiel) pour chaque pilote obligatoire et d'un indicateur d'assiette supplémentaire ;

c) d'un indicateur d'attaque oblique ;

d) d'un indicateur de cap (gyroscope directionnel) ;

e) d'un variomètre ;

f) de tous autres instruments ou éléments qui pourront être prescrits par l'autorité compétente ; ainsi que des dispositifs d'éclairage suivants :

g) des feux prescrits dans le RACI 5000 pour les aéronefs en vol ou qui se déplacent sur l'aire de mouvement d'une hélistation ;

h) de deux phares d'atterrissage ;

i) d'un dispositif d'éclairage des instruments et des appareils qui sont indispensables pour assurer la sécurité de l'hélicoptère et qui sont utilisés par l'équipage de conduite ;

j) d'un dispositif d'éclairage des cabines de passagers ;

k) d'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage.

4.4.2.1 L'un des phares d'atterrissage doit être orientable au moins dans le plan vertical.

4.4.3 Tous les hélicoptères utilisés en régime IFR, ou dans des conditions où l'on ne peut conserver à l'hélicoptère l'assiette voulue sans les indications d'un ou de plusieurs instruments de vol doivent être équipés :

a) d'un compas magnétique ;

b) d'un chronomètre qui indique les heures, les minutes et les secondes ;

c) de deux altimètres barométriques sensibles ;

d) d'un anémomètre muni d'un dispositif destiné à prévenir les effets de la condensation ou du givrage ;

e) d'un indicateur d'attaque oblique ;

f) d'un indicateur d'assiette (horizon artificiel) pour chaque pilote obligatoire et d'un indicateur d'assiette supplémentaire ;

g) d'un indicateur de cap (gyroscope directionnel) ;

h) d'un instrument indiquant si l'alimentation des instruments gyroscopiques est suffisante ;

i) d'un instrument indiquant, à l'intérieur du poste de pilotage, la température extérieure ;

j) d'un variomètre ;

k) d'un système de stabilisation, à moins qu'il ne soit prouvé de façon satisfaisante au service de certification que l'hélicoptère possède, de par sa conception, une stabilité suffisante sans disposer d'un tel système ;

l) de tous autres instruments ou éléments qui pourront être prescrits par l'autorité compétente ; et

m) s'ils sont utilisés de nuit, des dispositifs d'éclairage spécifiés au § 4.4.2, alinéas g) à k), et au § 4.4.2.1.

4.4.3.1 Tous les hélicoptères utilisés en régime IFR doivent être dotés d'une alimentation électrique de secours distincte, indépendante du circuit électrique principal, destinée à faire fonctionner et à éclairer pendant au moins 30 minutes un instrument indicateur d'assiette (horizon artificiel) placé bien en vue du pilote commandant de bord. Cette alimentation électrique de secours doit fonctionner automatiquement en cas de défaillance totale du circuit de génération électrique principal, et il doit être clairement indiqué sur le tableau de bord que le ou les indicateurs d'assiette fonctionnent alors sur l'alimentation de secours.

4.4.4 NON APPLICABLE

4.5 Tous hélicoptères — Survol de l'eau

4.5.1 Moyens de flottaison

Tous les hélicoptères destinés à survoler une étendue d'eau doivent être dotés d'un dispositif de flottaison permanent ou à déploiement rapide permettant un amerrissage forcé en sécurité :

a) lors de vols en mer ou d'autres opérations au-dessus de l'eau conformément aux prescriptions de l'ANAC; ou

b) lors de vols en classe de performances 1 ou 2 au-dessus d'eau en environnement hostile à une distance de la terre correspondant à plus de 10 minutes de vol à la vitesse de croisière normale ; ou

c) lors de vols en classe de performances 1 au-dessus d'eau en environnement non hostile à une distance de la terre spécifiée par l'Etat responsable; ou

d) lors de vols en classe de performances 3 au-dessus d'eau à une distance de la terre supérieure à la distance franchissable en autorotation ou à la distance d'atterrissage forcé en sécurité.

4.5.2 Équipement d'urgence

4.5.2.1 Les hélicoptères exploités en classe de performances 1 ou 2 qui sont utilisés pour effectuer les vols visés par les dispositions du § 4.5.1 doivent être dotés :

a) d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel de flottaison équivalent pour chaque occupant, rangé de manière que chacun puisse atteindre le sien facilement de son siège ou de sa couchette. Dans le cas de vols en mer, les occupants doivent porter en permanence le gilet de sauvetage, à moins qu'ils ne portent déjà une combinaison de survie intégrée capable de remplir la fonction de gilet de sauvetage ;

de canots de sauvetage en nombre suffisant pour tous les occupants de l'hélicoptère, ces canots étant rangés de manière à pouvoir être utilisés rapidement en cas d'urgence et étant dotés d'un équipement de sauvetage, y compris des moyens de subsistance, approprié aux circonstances ; et

b) lorsque deux canots de sauvetage sont prévus, la capacité en surcharge de chacun doit être suffisante pour accueillir tous les occupants ; et

c) d'un équipement pour effectuer les signaux pyrotechniques de détresse définis dans le RACI 5000.

La capacité en surcharge d'un canot de sauvetage correspond à une marge de sécurité de calcul égale à 1,5 fois la capacité maximale du canot.

4.5.2.2 Les hélicoptères exploités en classe de performances 3 qui sont utilisés pour effectuer des vols à une distance de la terre supérieure à la distance franchissable en autorotation, mais inférieure ou égale à une distance spécifiée par l'autorité compétente de l'Etat responsable, doivent être dotés d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel de flottaison équivalent pour chaque occupant, rangé de manière que chacun puisse atteindre le sien facilement de son siège ou de sa couchette.

4.5.2.2.1 Dans le cas de vols en mer à une distance de la terre supérieure à la distance franchissable en autorotation, les occupants doivent porter le gilet de sauvetage, à moins qu'ils ne portent déjà une combinaison de survie intégrée capable de remplir la fonction de gilet de sauvetage.

4.5.2.3 Les hélicoptères exploités en classe de performances 3 qui sont utilisés pour effectuer des vols à une distance supérieure à la distance spécifiée au § 4.5.2.2 doivent être équipés comme il est indiqué au § 4.5.2.1.

4.5.2.4 Lorsqu'ils décollent d'une hélistation ou atterrissent à une hélistation où, de l'avis de l'ANAC, la trajectoire de décollage ou d'approche est disposée de telle sorte au-dessus de l'eau qu'en cas de difficultés, il y aurait probabilité d'amerrissage forcé, les hélicoptères exploités en classe de performances 2 ou 3 doivent être dotés au moins de l'équipement prescrit au § 4.5.2.1, alinéa a).

4.5.2.5 Chaque gilet de sauvetage ou dispositif individuel de flottaison équivalent transporté en application des dispositions du § 4.5, doit être muni d'un éclairage électrique afin de faciliter le repérage des naufragés.

4.5.2.6 NON APPLICABLE

4.5.2.7 Les canots qui ne pourront être déployés au moyen d'une commande à distance et dont la masse est supérieure à 40 kg doivent être équipés d'un moyen quelconque pour être déployés à l'aide d'un dispositif mécanique.

4.5.2.8 NON APPLICABLE

4.5.3 Tous hélicoptères — Survol de zones maritimes désignées

4.5.3.1 Les hélicoptères utilisés au-dessus de zones maritimes qui ont été désignées par l'Etat intéressé comme étant des zones où les recherches et le sauvetage seraient particulièrement difficiles doivent être dotés d'un équipement de sauvetage (y compris de moyens de subsistance) approprié à la zone survolée.

4.5.3.2 Dans le cas de vols en mer, tous les occupants doivent porter une combinaison de survie lorsque la température de la mer est inférieure à 10 °C ou que le temps de sauvetage estimé est supérieur au temps de survie calculé. Lorsque la hauteur et la force du soleil provoquent une température élevée dans le poste de pilotage, il convient d'envisager de dispenser l'équipage de conduite de cette exigence.

4.6 Tous hélicoptères — Vols au-dessus de régions terrestres désignées

Les hélicoptères utilisés au-dessus de régions terrestres qui ont été désignées par l'Etat intéressé comme régions où les recherches et le sauvetage seraient particulièrement difficiles doivent être dotés de dispositifs de signalisation et d'un équipement de sauvetage (y compris des moyens de subsistance) appropriés à la région survolée.

4.7 Émetteur de localisation d'urgence (ELT)

4.7.1 À compter du 1er juillet 2008, tous les hélicoptères exploités en classe de performances 1 ou 2 doivent être équipés d'au moins un ELT automatique et, lorsqu'ils sont utilisés pour des vols avec survol de l'eau comme il est indiqué au § 4.5.1, alinéa a), d'au moins un ELT automatique et un ELT(S) dans un canot ou un gilet de sauvetage.

4.7.2 À compter du 1er juillet 2008, tous les hélicoptères exploités en classe de performances 3 doivent être équipés d'au moins un ELT automatique et, lorsqu'ils sont utilisés pour des vols avec survol de l'eau comme il est indiqué au § 4.5.1, alinéa b), d'au moins un ELT automatique et un ELT(S) dans un canot ou un gilet de sauvetage.

4.7.3 L'équipement ELT placé à bord en application des § 4.7.1 et 4.7.2 doit fonctionner conformément aux dispositions pertinentes du RACI 5004, Volume 3.

4.8 Tous hélicoptères —Vols à haute altitude

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*

4.8.1 Un hélicoptère destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa, doit être doté de réservoirs d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées au § 2.3.8.1.

4.8.2 Un hélicoptère qui est destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 700 hPa mais qui est équipé d'un dispositif permettant de maintenir la pression à plus de 700 hPa dans les compartiments des passagers et de l'équipage, doit être doté de réservoirs d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées au § 2.3.8.2.

4.8.3 Un hélicoptère destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa ou qui, s'il est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa, 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, et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré le 9 novembre 1998 ou après cette date, doit être doté d'inhalateurs distributeurs d'oxygène à déploiement automatique pour satisfaire aux exigences du § 2.3.8.2. Le nombre total d'inhalateurs ne doit pas dépasser d'au moins 10 % le nombre de sièges prévus pour les passagers et l'équipage de cabine.

4.8.4 NON APPLICABLE

4.9 Tous hélicoptères — Vols en atmosphère givrante

Tous les hélicoptères utilisés sur des routes où il y a observation ou prévision de givrage doivent être équipés de dispositifs adéquats d'antigivrage et/ou de dégivrage.

4.10 Hélicoptères transportant des passagers — Détection du temps significatif

Les hélicoptères qui transportent des passagers doivent être équipés d'un radar météorologique ou d'un équipement de détection du temps significatif en état de fonctionnement lorsque ces hélicoptères volent dans des régions où ils peuvent s'attendre à rencontrer sur leur route, la nuit ou en conditions météorologiques de vol aux instruments, des orages ou autres conditions météorologiques dangereuses considérées comme détectables.

4.11 Tous hélicoptères devant répondre aux normes de certification acoustique du RACI 4007 volume 1.

Tous les hélicoptères qui doivent répondre aux normes de certification acoustique du RACI 4007 volume 1, doivent transporter un document attestant leur certification acoustique. Si ce document, ou une déclaration appropriée attestant la certification acoustique dans un autre document approuvé par l'ANAC, est établi dans une autre langue que l'anglais, il doit contenir une traduction en anglais.

4.12 Hélicoptères transportant des passagers — Sièges des membres de l'équipage de cabine

4.12.1 Tous les hélicoptères doivent être équipés d'un siège orienté vers l'avant ou vers l'arrière (à moins de 15 degrés de l'axe longitudinal de l'hélicoptère), doté d'un harnais de sécurité, pour chacun des membres de l'équipage de cabine dont la présence est

nécessaire pour répondre aux dispositions du § 10.1 concernant l'évacuation d'urgence.

4.12.2 Les sièges de l'équipage de cabine doivent être placés à proximité des issues de secours, de plain-pied et autres, selon ce que prescrit l'ANAC pour l'évacuation d'urgence.

4.13 Hélicoptères qui doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude pression

Sauf autorisation contraire de l'ANAC, tous les hélicoptères doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes du RACI 5004, Volume 4.

Cette disposition vise à renforcer l'efficacité de l'ACAS et à accroître celle des services de la circulation aérienne. Le but est aussi de faire en sorte que les aéronefs qui ne sont pas dotés d'un transpondeur signalant l'altitude pression ne volent pas dans le même espace aérien que les aéronefs qui sont équipés d'un système anticollision embarqué.

4.14 Microphones

Tous les membres d'équipage de conduite qui doivent être en service dans le poste de pilotage doivent communiquer au moyen de microphones de tête ou de laryngophones.

4.15 Système de contrôle d'état concernant les vibrations

Les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée excède 3 175 kg ou dont le nombre maximal de sièges passagers est supérieur à 9 doivent être équipés d'un système de contrôle d'état concernant les vibrations.

4.16 Hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissage automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de systèmes de vision améliorée (EVS), de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS)

4.16.1 Lorsque des hélicoptères sont équipés de systèmes d'atterrissage automatique HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS, ou toute combinaison de ces systèmes

en un système hybride, l'utilisation de ces systèmes pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un hélicoptère doit être approuvée par l'ANAC.

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.

4.16.2 En approuvant l'utilisation opérationnelle de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS, l'ANAC veille a à ce que :

a) l'équipement réponde aux exigences appropriées de certification de navigabilité ;

b) l'exploitant ait procédé à une évaluation des risques de sécurité des opérations appuyées par les systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS ;

c) l'exploitant ait établi et documenté les procédures pour l'utilisation des systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS, et des exigences de formation s'y rapportant.

4.17 Sacoches de vol électroniques (EFB)

4.17.1 Lorsque des EFB portables sont utilisées à bord, l'exploitant doit veiller à ce qu'elles n'affectent pas la performance des systèmes de bord, l'équipement ou la capacité de piloter l'hélicoptère.

4.17.2 Fonctions EFB

4.17.2.1 **Lorsque des EFB sont utilisées à bord d'un hélicoptère, l'exploitant doit :**

a) évaluer les risques de sécurité associés à chaque fonction EFB ;

b) établir et documenter les procédures pour l'utilisation du dispositif et de chacune des fonctions EFB, et les exigences de formation s'y rapportant ;

c) veiller à ce que, en cas de défaillance d'une EFB, l'équipage de conduite dispose rapidement de renseignements suffisants pour la sécurité de la conduite du vol.

4.17.2.2 L'ANAC délivre une approbation particulière pour l'utilisation opérationnelle de fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des hélicoptères.

4.17.3 Approbation particulière concernant les EFB

Lorsqu'elle délivre une approbation particulière pour l'utilisation opérationnelle des EFB, l'ANAC veille à ce que :

a) l'équipement EFB et le matériel d'installation connexe, y compris les interactions avec les systèmes de bord, s'il y a lieu, répondent aux exigences appropriées de certification de navigabilité ;

b) l'exploitant ait évalué les risques de sécurité liés aux opérations appuyées par la ou les fonctions EFB ;

c) l'exploitant ait établi les exigences en matière de redondance des renseignements (s'il y a lieu) contenus dans et affichés par la ou les fonctions EFB ;

d) l'exploitant ait établi et documenté des procédures pour la gestion de la ou des fonctions EFB, y compris toutes bases de données qui pourraient être utilisées ;

e) l'exploitant ait établi et documenté les procédures pour l'utilisation de l'EFB et de la ou des fonctions EFB, et les exigences en matière de formation s'y rapportant.

CHAPITRE 5. EQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS, DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES HELICOPTERES

5.1 Equipement de communications

5.1.1 Les hélicoptères doivent être dotés d'un équipement de radiocommunications permettant :

a) des communications bilatérales, aux fins du contrôle d'hélistation ;

b) la réception, à tout moment du vol, des renseignements météorologiques ;

c) des communications bilatérales, à tout moment du vol, avec une station aéronautique au moins et avec toute autre station et sur toute fréquence que prescrite par l'autorité compétente.

5.1.2 L'équipement de radiocommunications prescrit au § 5.1.1 permet de communiquer sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz.

5.1.3 Pour les vols en espace aérien où l'équipement de communication doit respecter une spécification RCP liée à la communication basée sur la performance (PBC) outre l'équipement requis en vertu du §.5.1.1:

a) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de communication qui lui permet de respecter la ou les spécifications RCP prescrites ;

b) le manuel de vol ou tout autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception ou accepté par l'ANAC doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP ; et.

c) la LME de l'hélicoptère doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RCP.

5.1.4 Pour les opérations en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite, l'ANAC s'assure que l'exploitant a établi et documenté :

a) des procédures pour les situations normales, anormales et d'urgence ;

b) des exigences en matière de qualification et de compétence des membres de l'équipage de conduite en conformité avec les spécifications RCP appropriées ;

c) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ; et

d) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RCP appropriées.

5.1.5 Pour les hélicoptères visés au § 5.1.3, l'ANAC veille à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

a) la réception des comptes rendus d'observation de performance de communication produits par les programmes de suivi établis en application du RACI 5005, Chapitre 3, § 3.3.5.2 ; et

b) l'application immédiate de mesures correctives pour tout hélicoptère, type d'hélicoptère ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la ou les spécifications RCP.

5.2 Equipement de navigation

5.2.1 L'hélicoptère doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permet de voler conformément :

a) à son plan de vol exploitation ;

b) aux exigences des services de la circulation aérienne ; sauf dans les cas où, en l'absence d'instructions contraires de l'ANAC, la navigation pour les vols effectués en régime VFR est accomplie par référence visuelle à des repères terrestres.

5.2.2 Pour les opérations visées par une spécification de navigation fondée sur les performances (PBN) prescrite, outre l'équipement requis en vertu du § 5.2.1 :

a) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permet de respecter la ou les spécifications de navigation ;

b) des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère relativement à la ou aux spécifications de navigation doivent figurer dans le manuel de vol ou un autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception ou accepté par l'ANAC ; et

c) des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère relativement à la ou aux spécifications de navigation doivent figurer dans la LME.

5.2.3 Pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite, l'ANAC s'assure que l'exploitant a établi et documenté :

a) des procédures pour les situations normales anormales, et d'urgence ;

b) des exigences en matière de qualifications et de compétences des membres d'équipage de conduite en conformité avec les spécifications de navigation appropriées ;

c) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec l'exploitation envisagée ; et

d) des procédures de maintenance appropriées pour assurer le maintien de la navigabilité compte tenu des spécifications de navigation appropriées.

5.2.4 L'ANAC délivre une approbation particulière pour les opérations basées sur des spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN.

5.2.5 Les hélicoptères doivent être dotés d'un équipement de navigation suffisant pour que, si un élément de l'équipement tombe en panne à un moment quelconque du vol, le reste de l'équipement permette de naviguer conformément aux dispositions du § 5.2.1 et, le cas échéant, à celles du § 5.2.2.

5.2.6 Pour les vols où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, les hélicoptères doivent être dotés d'un équipement de navigation assurant le guidage jusqu'à un point à partir duquel ils peuvent effectuer un atterrissage à vue. L'équipement dont ils doivent être dotés doit leur permet d'obtenir ce guidage à chacune des hélistations où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, ainsi qu'à toute hélistation de dégagement désignée.

5.3 Equipement de surveillance

5.3.1 Tout hélicoptère doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permet de respecter les exigences des services de la circulation aérienne.

5.3.2 Pour les vols en espace aérien où l'équipement de surveillance doit respecter une spécification RSP liée à la surveillance basée sur la performance (PBS), outre l'équipement requis en vertu du § 5.3.1 :

a) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permet de respecter la ou les spécifications RSP ;

b) le manuel de vol ou tout autre document de l'hélicoptère approuvé/accepté par l'Etat de conception ou accepté par l'ANAC doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP ; et

c) la LME de l'hélicoptère doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP.

5.3.3 Pour les vols en espace aérien où une spécification RSP prescrite liée à la PBS a été prescrite, l'ANAC s'assure que l'exploitant a établi et documenté :

a) des procédures pour les situations normales, anormales et d'urgence ;

b) des exigences en matière de qualification et de compétence des membres de l'équipage de conduite en conformité avec les spécifications RSP appropriées ;

c) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ; et

d) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RSP appropriées.

5.3.4 Pour les hélicoptères visés au § 5.3.2, l'ANAC veille à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

a) la réception des comptes rendus d'observation de performance de surveillance produits par les programmes de suivi établis en application des exigences du RACI 5005, Chapitre 3, § 3.3.5.2 ; et

b) l'application immédiate de mesures correctives pour tout hélicoptère, type d'hélicoptère ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la spécification RSP.

5.4 Installation

L'équipement doit être installé de telle manière qu'une panne d'un élément servant à la communication, à la navigation, à la surveillance ou à toute combinaison de ces fonctions n'entraîne pas la panne d'un autre élément servant à l'une quelconque de ces fonctions.

5.5 Gestion électronique des données de navigation

5.5.1 L'exploitant ne doit pas employer de données électroniques de navigation qui ont été traitées pour application en vol et au sol si l'ANAC n'a pas approuvé les procédures de l'exploitant visant à garantir que le traitement appliqué aux données et les produits fournis répondent à des exigences acceptables d'intégrité et que les produits sont compatibles avec la fonction prévue de l'équipement en place .
L'ANAC veille à ce que l'exploitant continue de contrôler la méthode de traitement et les produits.

5.5.2 L'exploitant doit mettre en œuvre des procédures qui garantissent la diffusion et le chargement en temps opportun de données électroniques de navigation à jour et non modifiées pour tous les aéronefs qui doivent en disposer.

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

CHAPITRE 6. MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES HELICOPTERES

6.1 Responsabilités de l'exploitant en matière de maintien de la navigabilité

6.1.1 En suivant des procédures acceptables pour l'ANAC, l'exploitant doit veiller à ce que :

a) chaque hélicoptère qu'il exploite soit maintenu en état de navigabilité ;
b) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement ;
c) le certificat de navigabilité de chaque hélicoptère qu'il exploite demeure valide.

6.1.2 Jusqu'au 4 novembre 2020, l'exploitant ne doit pas utiliser un hélicoptère s'il n'est pas entretenu et remis en service par un organisme agréé conformément au § 8.7 du RACI 3000.

6.1.2 A compter du 5 novembre 2020, un exploitant ne doit pas utiliser un hélicoptère à moins que sa maintenance, y compris tout moteur, rotor et pièce connexe, soit effectuée :

a) par un organisme qui satisfait aux dispositions du RACI 4006, Partie II, Chapitre 6, et qui est soit agréé par l'ANAC, soit agréé par un autre État contractant et accepté par l'ANAC ;

b) l'ANAC n'autorise ni une personne ni un organisme non agrée qui ne satisfait pas aux dispositions du RACI 4006, Partie II, Chapitre 6.

6.1.3 L'ANAC n'accepte pas de système équivalent de maintenance.

6.1.4 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.

6.1.5 L'exploitant doit veiller à ce que la maintenance de ses hélicoptères soit effectuée conformément au programme d'entretien approuvé par l'ANAC.

6.2 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant

6.2.1 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 (Manuel des spécifications de Maintenance de l'Exploitant en abrégé MME) approuvé par l'ANAC par l'ANAC et conforme au § 9.2. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.

6.2.2 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.

6.2.3 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.

6.2.4 L'exploitant doit fournir à l'ANAC aux fins d'examen ou d'approbation si l'aéronef est immatriculé en Côte d'Ivoire, 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 exige l'insertion.

6.3 Programme d'entretien

6.3.1 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 au § 9.3. La conception et l'application du programme d'entretien de l'exploitant doivent respecter les principes des facteurs humains.

6.3.2 Toutes les modifications apportées au programme d'entretien et approuvées par l'ANAC doivent être communiquées sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme a été distribué.

6.4 Enregistrements de maintien de la navigabilité

6.4.1 L'exploitant doit veiller à ce que les enregistrements ci-après soient conservés pendant les périodes mentionnées au § 6.4.2 :

a) temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'hélicoptère et de tous les ensembles à vie limitée ;
b) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité

c) renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations apportées à l'hélicoptère et à ses principaux ensembles ;
d) 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 ;
e) situation actuelle de conformité de l'hélicoptère avec le programme d'entretien ;
f) enregistrements de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.

6.4.2 Les enregistrements dont il est question au § 6.4.1, alinéas a) à e), 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 § 6.4.1, alinéa f), doivent être conservés pendant au moins un an après la date de signature de la fiche de maintenance.

6.4.3 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 enregistrements doivent être mis à la disposition du nouvel exploitant.

6.4.4 A compter du 5 novembre 2020, les enregistrements conservés et transférés conformément au § 6.4 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.

6.5 Renseignements sur le maintien de la navigabilité

6.5.1 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 doit fournir les renseignements prescrits par l'État d'immatriculation, en employant le système spécifié aux § 4.2.3, alinéa f), et 4.2.4 du RACI 4006, Partie II.

6.5.2 L'exploitant d'un hélicoptère dont la masse maximale est supérieure à 3 175 kg doit obtenir et évaluer les renseignements et les exigences 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 par l'ANAC.

6.6 Modifications et réparations

Toutes les modifications et réparations doivent être conformes à des règlements de navigabilité acceptables par l'ANAC.

Des procédures doivent être établies pour assurer la conservation des renseignements attestant le respect des règlements de navigabilité.

6.7 Fiche de maintenance

6.7.1 Jusqu'au 4 novembre 2020, une fiche de maintenance sera 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.

6.7.1 A compter du 5 novembre 2020, lorsque les travaux de maintenance sont effectués par un organisme de maintenance agréé, celui-ci remplira la fiche de maintenance conformément au RACI 4006, Partie II, Chapitre 6, section 6.8.

6.7.2 Jusqu'au 4 novembre 2020, une fiche de maintenance contiendra une attestation comprenant :

a) les détails essentiels des travaux effectués, y compris la mention détaillée des données approuvées qui ont été utilisées ;

b) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;

c) le cas échéant, le nom de l'organisme de maintenance agréé ;

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

6.7.2 À compter du 5 novembre 2020, lorsque les travaux de maintenance en ligne ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, une personne titulaire d'une licence délivrée conformément au RACI 2000 doit remplir et signer la fiche de maintenance pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux données approuvées et aux procédures acceptables pour l'ANAC.

6.7.3 À compter du 5 novembre 2020, lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, la fiche de maintenance doit contenir notamment les renseignements suivants :

a) les détails essentiels des travaux effectués, y compris la mention détaillée des données approuvées qui ont été utilisées ;
b) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;

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

6.8 Enregistrements

6.8.1 L'exploitant doit veiller à ce que soient tenus des enregistrements comportant les renseignements ci-dessous :

a) sur l'ensemble de l'hélicoptère : temps total de service ;

b) sur les ensembles principaux de l'hélicoptère :

1) le temps total de service ;

2) la date de la dernière révision ;

3) la date de la dernière inspection ;

c) sur les instruments et l'équipement dont l'aptitude au service et la durée dépendent du temps de service :

1) les indications relatives au temps de service nécessaires pour déterminer leur aptitude au service et pour calculer leur durée ;

2) la date de la dernière inspection.

6.8.2 Ces enregistrements doivent être conservés pendant 90 jours à partir de la date de réforme du matériel auquel ils se rapportent.

CHAPITRE 7. EQUIPAGE DE CONDUITE DES HELICOPTERES

7.1 Composition de l'équipage de conduite

7.1.1 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 sont 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.

7.1.2 L'équipage de conduite doit comprendre au moins une personne qui a reçu de l'ANAC l'autorisation de manipuler l'appareillage d'émission radio qui doit être utilisé.

7.2 Consignes aux membres d'équipage de conduite pour les cas d'urgence

Pour chaque type d'hélicoptère, l'exploitant doit indiquer à tous les membres d'équipage de conduite les fonctions dont ils doivent s'acquitter en cas d'urgence ou dans une situation appelant une évacuation d'urgence. Le programme d'instruction de l'exploitant doit comporter un stage annuel d'entraînement à l'exécution de ces fonctions et il doit y 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.

7.3 Programmes de formation des membres d'équipage de conduite

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

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

b) 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 doit exercer ses fonctions ;

c) porter sur la coordination des tâches des membres de l'équipage de conduite et doit 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 ;

d) 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, facteurs humains, 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 doit être exploité ;

e) 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 ;

f) 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 ;

g) être donné à intervalles réguliers, conformément aux dispositions du RACI 3008 chapitre N, et doit comprendre une évaluation de compétence.

7.3.2 La nécessité d'un entraînement périodique en vol sur un type donné d'hélicoptère doit être considérée comme satisfaite :

a) par l'emploi, dans la mesure jugée possible par l'ANAC, d'un simulateur d'entraînement au vol qu'il a approuvé à cette fin ;

b) par l'exécution, dans les délais appropriés, du contrôle de compétence spécifié au § 7.4.4 pour ce type d'hélicoptère.

7.4 Qualifications

7.4.1 Expérience récente du pilote commandant de bord et du copilote

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

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

7.4.1.2 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 du § 7.4.1.1 pour chaque variante ou chaque type d'hélicoptère peuvent être combinées.

7.4.2 Pilote commandant de bord — Qualification opérationnelle

7.4.2.1 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 remplit pas les conditions stipulées aux § 7.4.2.2 et 7.4.2.3.

7.4.2.2 Le pilote doit démontrer à l'exploitant qu'il a une connaissance suffisante :

a) de l'opération à effectuer ; ces connaissances doivent porter notamment sur :

   1) le relief et les altitudes minimales de sécurité ;

   2) les conditions météorologiques saisonnières ;

   3) les installations, services et procédures de météorologie, de télécommunications et de circulation aérienne ;

   4) les procédures de recherche et de sauvetage ;

   5) les installations et procédures de navigation de la route ou de la région de vol ;

b) 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.

7.4.2.3 Le pilote commandant de bord doit effectuer 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.

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

7.4.2.5 L'exploitant ne doit pas continuer à utiliser un pilote comme pilote commandant de bord pour une opération dans une région spécifiée par l'exploitant et approuvée par l'ANAC si, dans les 12 mois qui précèdent, ce pilote n'a pas effectué au moins un 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 des § 7.4.2.2 et 7.4.2.3.

7.4.3 Contrôle de la compétence des pilotes

7.4.3.1 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.

7.4.3.2 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 du § 7.4.3.1 pour chaque variante ou chaque type d'hélicoptère peuvent être combinées.

7.5 Equipement de l'équipage de conduite

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 doit exercer les privilèges de sa licence.

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

CHAPITRE 8. AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

8.1 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 est délivrée conformément aux dispositions du RACI 2000.

8.2 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 le RACI 2000.

8.3 Un agent technique d'exploitation ne doit recevoir une affectation que s'il a :

i. suivi de manière satisfaisante et complète un cours de formation de l'exploitant, portant sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols spécifiée au § 2.2.1.3 ;
ii. 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.

c) prouvé à l'exploitant qu'il connaît :

1) la teneur du manuel d'exploitation décrit à l'Appendice 7 du présent règlement;
2) l'équipement radio des hélicoptères utilisés ;
3) l'équipement de navigation des hélicoptères utilisés ;

d) 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 :

1) conditions météorologiques saisonnières et sources de renseignements météorologiques ;
2) effets des conditions météorologiques sur la réception radio à bord des hélicoptères utilisés ;

3) particularités et limites d'emploi de chacun des systèmes de navigation utilisés par l'exploitant ;
4) instructions relatives au chargement des hélicoptères ;

e) prouvé à l'exploitant qu'il possède les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines, facteurs humains qui sont applicables aux fonctions d'agent technique d'exploitation ;
f) prouvé à l'exploitant qu'il est à même de remplir les fonctions spécifiées au § 2.6.

8.4 Tout agent technique d'exploitation qui a reçu une affectation doit se maintenir au courant de tous les aspects de l'exploitation qui se rapportent à son affectation, y compris les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines.

8.5 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 du § 8.3.

CHAPITRE 9. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

9.1 Manuel de vol

a) Un exploitant doit conserver un manuel de vol à jour approuvé par l'Etat de conception, ou tout autre document équivalent, pour chaque hélicoptère qu'il exploite.

b) Un exploitant doit procéder à la mise à jour du manuel de vol en y apportant les changements rendus obligatoires par l'Etat de conception.

9.2 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant

Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant prévu par le § 6.2, qui peut être publié en parties distinctes, doit contenir les renseignements suivants :

a) une description des procédures exigées au § 6.1.1, comprenant, s'il y a lieu :

1) une description des arrangements administratifs entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé ;

2) 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 ;

b) les noms et fonctions de la ou des personnes dont il est question au § 6.1.4 ;

c) un renvoi au programme d'entretien dont il est question au § 6.3.1 ;

d) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les enregistrements de maintenance de l'exploitant exigés au § 6.4 ;

e) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet conformément au § 6.5.1 ;

f) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications des § 4.2.3, alinéa f), et 4.2.4 du RACI 4006, Partie II, relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;

g) une description des procédures à suivre pour respecter le § 6.5.2, concernant l'évaluation des renseignements relatifs au maintien de la navigabilité et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires ;

h) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;

i) 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 ;

j) une description des types et des modèles d'hélicoptère auxquels le manuel s'applique ;

k) une description des procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient enregistrées et rectifiées ;

l) une description des procédures à suivre pour notifier à l'ANAC les cas importants survenus en service ;

m) une description des procédures destinées à contrôler la location d'aéronefs et de produits aéronautiques connexes ;

n) une description des procédures d'amendement du manuel de contrôle de maintenance.

9.3 Programme d'entretien

9.3.1 Le programme d'entretien de chaque hélicoptère, qui est prévu par le § 6.3, doit contenir les renseignements suivants :

a) les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, compte tenu de l'utilisation prévue de l'hélicoptère ;

b) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale ;

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

d) 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.

9.3.2 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.

9.3.3 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.

9.4 Carnet de route

9.4.1 Le carnet de route d'un hélicoptère doit comporter au moins les rubriques suivantes correspondant aux chiffres indiqués :

1. Nationalité et immatriculation de l'hélicoptère
2. Date
3. Noms des membres de l'équipage
4. Affectation des membres de l'équipage
5. Lieu de départ
6. Lieu d'arrivée
7. Heure de départ
8. Heure d'arrivée
9. Heures de vol
10. Nature du vol (privé, transport régulier ou non régulier)
11. Incidents et observations (s'il y a lieu)
12. Signature de la personne responsable.

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

9.4.3 L'exploitant doit conserver les carnets de route, une fois remplis, pour permettre d'avoir un relevé complet des vols effectués au cours des six derniers mois.

9.5 Etats de l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord

À tout moment, les exploitants doivent pouvoir communiquer sans délai, aux centres de coordination de sauvetage, des listes indiquant l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord de ceux de leurs hélicoptères qui effectuent des vols internationaux. Les indications doivent comprendre notamment le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des signaux pyrotechniques, le détail des

fournitures médicales de secours, les réserves d'eau potable, ainsi que le type de l'équipement radio portatif de secours et les fréquences utilisées.

9.6 Enregistrements provenant des enregistreurs de bord

En cas d'accident ou d'incident survenant à l'hélicoptère, l'exploitant doit assurer, dans toute la mesure possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, la conservation des enregistreurs de bord en cause, ainsi que leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux spécifications du règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation en République de Côte d'Ivoire (RACI BEA).

CHAPITRE 10. EQUIPAGE DE CABINE

10.1 Fonctions attribuées en cas d'urgence

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, qui ne doit pas être inférieur à l'effectif minimal établi dans le cadre de la certification, 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.

10.2 Protection des membres de l'équipage de cabine pendant le vol

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

10.3 Formation

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 :

a) 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 ;

b) 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 portatif, l'équipement d'oxygène, les trousses de premiers soins et de prévention universelle, et les défibrillateurs externes automatisés ;

c) 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 ;

d) 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 ;

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

f) soit bien informée des performances humaines, facteurs humains 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.

CHAPITRE 11. SÛRETÉ

Au sens du présent chapitre, le mot « sûreté » désigne la prévention d'actes illicites dirigés contre l'aviation civile.

11.1 Liste type des opérations de fouille de l'hélicoptère

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.

11.2 Programmes de formation

11.2.1 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.

11.2.2 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.

11.3 Rapport sur les actes d'intervention illicite

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 et l'ANAC.

CHAPITRE 12 – SYSTEME QUALITE D'UN EXPLOITANT AERIEN

12.1. Etablissement d'un système qualité

a) Un exploitant doit établir, mettre en œuvre, tenir à jour et améliorer en continu un système qualité conformément aux exigences du présent chapitre.

b) Le système qualité de l'exploitant doit être transmis à l'ANAC pour acceptation.

12.2 But du système qualité

Le système qualité doit permettre à l'exploitant de surveiller en permanence la conformité aux règlements opérationnels, au manuel d'exploitation, au manuel de maintenance de l'exploitant et à toute autre exigence spécifiée par l'exploitant, ou par l'ANAC pour assurer la sécurité de l'exploitation et la navigabilité des aéronefs.

12.3. Domaine

Le système qualité de l'exploitant doit prendre en compte au moins ce qui suit :

a) les dispositions des règlements opérationnels ;
b) les exigences additionnelles de l'exploitant et les procédures opérationnelles ;
c) la politique qualité de l'exploitant ;
d) la structure organisationnelle de l'exploitant ;
e) les responsabilités en matière de développement, de mise en place et de gestion du système qualité ;
f) les ressources financières, matérielles et humaines nécessaires ;
g) les exigences en matière de formation à la qualité ;
h) le système de retour d'information vers le Dirigeant Responsable.
i) la documentation, y compris les manuels, les comptes rendus et les enregistrements ;
j) les procédures qualité ;
k) la surveillance continue et l'amélioration.

12.4. Leadership et engagement de l'exploitant

La direction doit démontrer son engagement vis-à-vis du système qualité en:

a) assurant la responsabilité de l'efficacité du système ;
b) s'assurant que la politique et les objectifs qualité sont compatibles avec le contexte et les orientations stratégiques ;
c) en faisant la promotion du management des risques ;
d) en s'assurant que les ressources requises sont disponibles ;

e) en communiquant sur l'importance de disposer d'un système conforme et efficace ;
f) en faisant la promotion de l'amélioration continue.

12.5. Politique qualité

a) L'exploitant doit établir, mettre en œuvre et tenir à jour une politique qualité, appropriée à la finalité de l'entreprise.

b) La politique qualité doit :

(i) fournir un cadre pour l'établissement des objectifs qualité ;

(ii) inclure l'engagement à la réalisation et au maintien de la conformité aux exigences applicable au présent règlement, ainsi que toute exigence supplémentaire spécifiée par l'exploitant ;

(iii) inclure l'engagement à la mise à disposition des ressources nécessaire ;

(iv) inclure l'engagement pour l'amélioration continue du système qualité ;

(v) être disponible, communiquée, comprise et appliquée au sein de l'entreprise ;

(vi) être mise à la disposition des parties intéressées.

12.7. Objectifs qualité

L'exploitant doit établir des objectifs qualité et des indicateurs de performance, aux fonctions, niveaux et activités concernés nécessaires au système qualité.

a) Les objectifs qualité doivent être pertinents pour la conformité des exigences réglementaires et l'amélioration des activités.
b) Les objectifs qualité doivent être communiqués aux responsables désignés.
c) Des actions doivent être planifiées pour l'atteinte des objectifs qualité.
d) Des objectifs qualité doit être revue et mise à jour périodique.

12.8. Rôles, Responsabilité et Autorité

12.7.1. L'exploitant doit définir clairement et documenter les rôles, les responsabilités et autorités au sein de l'entreprise et les communiquer aux parties intéressées, notamment :

- du dirigeant responsable ;
- du responsable qualité

- des responsables désignés ;
- des auditeurs ;
- les sous-traitants, le cas échéant.

12.7.1.1.Dirigeant Responsable

a) Le Dirigeant Responsable a la responsabilité globale de la gestion de l'organisme y compris son engagement ferme à la mise en place et au déploiement d'un système qualité efficace.

b) Le dirigeant responsable doit :

(i) définir les rôles et responsabilités au sein de l'organisme ;

(ii) fournir les ressources financières, humaines et matérielles nécessaires pour la mise en œuvre et l'amélioration du système qualité.

(iii) définir la fréquence, la forme et la structure de la revue de direction prescrite.

12.7.1.2.Responsable qualité

a) Un responsable qualité doit au minimum avoir :

(i) une formation au management de la qualité ;

(ii) une expérience d'au moins trois (3) ans dans le domaine de la qualité ;

(iii) une connaissance :

- de la réglementation relative aux opérations aériennes et à la maintenance des aéronefs et de toutes les procédures et exigences associées concernant son domaine ;
- du manuel d'exploitation du détenteur du PEA, et des manuels relatifs à la navigabilité, le cas échéant.
- des exigences du système qualité de l'exploitant ;

b) Le responsable qualité doit être désigné par le Dirigeant responsable et accepté par l'ANAC.

c) Le responsable qualité ne peut être un responsable désigné.

d) Le Responsable Qualité doit :

(i) être directement rattaché au Dirigeant Responsable;

(ii) avoir accès à toutes les parties de l'organisation de l'exploitant et des sous-traitants ;

(iii) s'assurer que les exigences règlementaires et les exigences spécifiques de l'exploitant sont respectées dans les domaines des opérations aériennes, de la maintenance, de la formation des équipages et des opérations au sol ;
(iv) s'assurer que les activités de surveillance et mesure sont établies et mises en œuvre ;
(v) assurer de la promotion du système qualité ;
(vi) rendre compte en particulier au Dirigeant responsable de la performance du système.

12.7.1.3.Responsable désigné

a) Le Responsable désigné au § 2 de l'appendice 11 au présent règlement est responsable chacun de la surveillance continue des activités de son domaine.
b) Le responsable désigné assure le traitement des problèmes de sécurité et de sûreté.

12.7.1.4.Auditeurs

a) un exploitant peut décider, selon la complexité de l'exploitation, d'avoir recours à une équipe consacrée à l'audit ou à un auditeur particulier ayant une expérience pertinente de l'exploitation et/ou de maintenance ;
b) L'exploitant peut avoir recours à des auditeurs externes selon les termes d'un accord documenté ;
c) Toutefois, l'exploitant demeure responsable des activités de surveillance menées par l'auditeur externe ;
d) Les auditeurs externes sollicités, doivent être familiarisés avec les procédures, le type d'exploitation et/ou de maintenance effectué par l'exploitant ;
e) Les critères de sélection, d'évaluation et les conditions de maintien des compétences des auditeurs doivent être définis et documentés ;
f) Les responsabilités des auditeurs doivent être clairement définies et documentées ;
g) Les auditeurs ne doivent pas avoir un intérêt dans le domaine opérationnel ou dans l'activité de maintenance audité ;
h) L'exploitant peut, en plus de l'utilisation de personnels à plein temps appartenant à un département qualité séparé, entreprendre la surveillance de domaines ou d'activités spécifiques en utilisant des auditeurs occasionnels.

12.7.1.5.Sous-traitants

a) Les exploitants peuvent décider de sous-traiter certaines activités à des organismes externes pour la fourniture de services dans des domaines tels que :

(i) dégivrage et antigivrage au sol ;

(ii) maintenance ;

(iii) assistance en escale;

(iv) préparation du vol (calculs de performance, données de navigation, masse et centrage, etc.) ;

(v) formation ;

(vi) rédaction et mis à jour des manuels et tout document associé ;

(vii) surveillance interne.

b) La responsabilité ultime en matière de produit ou service fourni par le sous-traitant reste toujours à l'exploitant.

c) L'exploitant doit s'assurer que le sous-traitant possède les autorisations et agréments nécessaires et dispose des moyens et compétences pour effectuer ses tâches.

d) Un accord écrit doit exister entre l'exploitant et le sous-traitant qui définisse les services liés à la sécurité et à la qualité devant être fournis.

e) L'évaluation du sous-traitant doit être prise en compte dans le programme de surveillance interne de l'exploitant afin de s'assurer du respect des exigences réglementaires et des procédures de l'exploitant.

12.7.2 L'exploitant doit établir et communiquer un organigramme qui décrit l'organisation et le fonctionnement de l'entreprise.

12.7.3 Les exploitants n'employant pas plus de 5 personnes à plein temps sont considérés comme « très petits » tandis que ceux employant entre 6 et 20 personnes à plein temps sont considérés comme « petits» pour ce qui concerne le système qualité.

Dans le cas de petits / très petits exploitants, les postes de dirigeant responsable et de responsable qualité peuvent être combinés. Dans ce cas, les audits qualité doivent être conduits par un personnel indépendant. Il ne sera pas possible pour le dirigeant responsable d'être l'un des responsables désignés visés au § 2 de l'appendice 11 au présent règlement.

12.8. Formation au système qualité

12.8.1. Un exploitant doit prévoir les moyens pour que tout le personnel reçoive suivant une planification appropriée une sensibilisation ou une formation relative au système qualité.

12.8.2. Le personnel peut être formé ou sensibilisé par un formateur interne ou par un formateur d'un organisme externe habilité accepté par l'ANAC.

12.8.3. L'exploitant doit décrire et documenter les critères de sélection, d'évaluation et les conditions de maintien des compétences des formateurs.

12.8.4. Formation au système qualité

Les personnes responsables de l'encadrement tels que cités au § 2 de l'appendice 11 du présent règlement, et les auditeurs doivent être formés sur :

a) le concept du système qualité ;

b) la politique qualité et objectifs qualité ;

c) le manuel et les procédures associées ;

d) les techniques d'audit ;

e) les techniques de résolutions des problèmes ;

f) la gestion des risques;

g) le système de compte rendus et d'enregistrements.

12.8.5. Sensibilisation au système qualité

Les agents autre que le personnel d'encadrement, doivent être sensibilisés au système qualité sur les thèmes suivants :

a) La politique et les objectifs qualité ;

b) L'importance de leur contribution à l'efficacité du système qualité ;

c) Les effets bénéfiques d'une amélioration des performances ;

d) Les répercutions d'un non-respect des exigences du système qualité.

12.9. Système d'information

L'exploitant doit mettre en place un système de retour d'information vers le Dirigeant Responsable pour rendre compte du fonctionnement du système qualité afin de rectifier les dysfonctionnements. La fréquence et la méthode du système de retour d'information doivent être définies et documentées.

12.10. Documentation

12.10.1. Un exploitant doit mettre en place un système de gestion de la documentation qui précise les processus de création, d'approbation, de diffusion, de modification, de conservation, d'archivage et destruction des documents.

12.10.2. Le système de gestion de la documentation doit prendre en compte les documents d'origine extérieure tels que les normes et règlements et assurer la veille réglementaire.

12.10.3. Une liste de référence indiquant la révision en vigueur des documents doit être établie, mise à jour et facilement accessible pour empêcher l'utilisation de documents non valables et/ou périmés.

12.10.4. L'exploitant doit établir et tenir à jour la documentation nécessaire à l'exploitation et à la maintenance. Celle-ci comprend entre autres :

- le manuel d'exploitation,
- le manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant et ;
- le manuel qualité.

12.10.5. Manuel qualité

L'exploitant doit décrire son système qualité dans un manuel qualité et le soumettre à l'ANAC pour acceptation.

Le manuel qualité doit comprendre ce qui suit :

a) la terminologie ;

b) les abréviations ;

c) la rédaction, la vérification et l'approbation du manuel signé et daté ;

d) la table des matières ;

e) l'objet et le domaine d'application du système qualité ;

f) les références réglementaires et normatives applicables ;

g) la politique qualité et les objectifs qualité;

h) la description de l'organisation ;

i) la description des tâches et responsabilités ;

j) la description des activités ;

k) l'organisation et la description du système qualité ;

l) les techniques de surveillance interne ;

m) le programme de formation et de sensibilisation à la qualité ;

n) le programme de surveillance de interne ;

o) le programme d'analyse des données de vol ;

p) le système d'enregistrement ;

q) la fréquence de la tenue des revues de direction ;

r) les procédures associées nécessaires notamment :

(i) les procédures d'audit, inspections, de sondages, enquêtes, etc. ,

(ii) les procédures de comptes rendus ;

(iii) les procédures de traitement des dysfonctionnements;

(iv) la procédure de gestion des risques ;

(v) la procédure de revue de direction ;

(vi) la procédure de maîtrise de la documentation ;

(vii) la procédure de gestion du changement.

12.10.6. Conservation des documents

a) Des enregistrements précis, complets et facilement accessibles relatifs aux résultats de la mise en œuvre du système qualité doivent être conservés et préservés pour une période donnée par l'exploitant.

b) L'exploitant doit définir et documenter la période de conservation et d'archivage des enregistrements conformément à la réglementation en vigueur.

c) Les programmes d'audits et comptes-rendus d'audits doivent être conservés pendant 5 ans. Les dossiers suivants doivent être conservés pendant 2 ans :

(i) comptes-rendus de contrôles qualité ;

(ii) réponses aux constats ;

(iii) comptes-rendus d'actions correctives ;

(iv) comptes-rendus de suivi et de clôture ;

(v) et comptes-rendus des revues de direction.

(vi) Responsabilités en matière d'assurance qualité pour les sous-traitants.

d) Les autres documents relatifs au système qualité doivent être conservés et archivés conformément à la réglementation en vigueur.

12.11. Surveillance, analyse et évaluation

12.11.1. L'exploitant doit analyser et évaluer la conformité réglementaire et l'efficacité du système qualité pour s'assurer que toute l'exploitation et la maintenance sont exécutés conformément aux exigences, aux normes et procédures opérationnelles applicables.

12.11.2. L'activité de surveillance, d'analyse et d'évaluation est fondée entre autres sur :

a) La gestion des risques ;
b) la gestion des changements,
c) les objectifs qualité,
d) les actes de surveillance interne,
e) les dysfonctionnements ;
f) les actions correctives et le suivi ;
g) La formation et la sensibilisation.

12.12. Surveillance interne

12.12.1. L'exploitant doit établir, mettre en œuvre et maintenir un programme de surveillance interne couvrant notamment les fréquences, les référentiels, les méthodes, les responsabilités, les activités, les entités ou structures concernées pour s'assurer que

toute l'exploitation et la maintenance sont exécutés conformément aux exigences, aux normes et procédures opérationnelles applicables.

12.12.2. L'exploitant doit planifier les actes de surveillance interne sur une période de 12 mois. Le programme peut être établie sur une période de 24 mois avec l'accord préalable de l'ANAC avant sa mise en œuvre.

12.12.3. L'exploitant doit transmettre à l'ANAC le programme de surveillance interne pour acceptation.

12.12.4. Le programme de surveillance interne de l'exploitant doit identifier les personnes de la société qui possèdent l'expérience, la responsabilité et l'autorité pour :

a) effectuer les contrôles qualité et les audits dans le cadre d'une surveillance interne continue;

b) identifier et enregistrer tout problème ou tout constat, et les preuves nécessaires pour justifier ce problème ou ce constat ;

c) initier ou recommander des solutions aux problèmes ou constats au travers de chaînes de comptes rendus identifiés;

d) vérifier la mise en œuvre des solutions dans les temps impartis ;

e) rendre compte directement au responsable qualité.

12.12.5. Le programmation de surveillance interne doit être établi sur la base des éléments ci-après:

a) la taille de la structure ou l'entité;
b) la criticité et la nature des activités, des processus ;
c) la disponibilité des ressources nécessaires;
d) la réglementation en vigueur;
e) le programme précédent de surveillance interne;
f) les résultats des actes de surveillance interne et tierce partie ;
g) les retours d'informations des auditeurs;
h) les risques et les changements internes et externes.

12.12.6. Les exploitants doivent surveiller la conformité aux procédures opérationnelles pour assurer la sécurité de l'exploitation, la navigabilité des aéronefs et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de sécurité.

Le programme de surveillance couvrir au minimum les thèmes ci-après :

a) l'organisation ;

b) les projets et les objectifs de la compagnie ;

c) les procédures opérationnelles ;

d) la sécurité des vols ;

e) l'agrément de l'exploitant (PEA / fiche de données) ;

f) la supervision ;

g) les performances des hélico ;

h) les opérations tout temps ;

i) les équipements de communication et de navigation et les pratiques associées ;

j) la masse, le centrage et le chargement de l'hélicoptère ;

k) les instruments et les équipements de sécurité ;

l) les manuels, les registres et les enregistrements ;

m) les limitations de temps de vol et de services, les exigences en matière de repos et la programmation ;

n) les interfaces entre entretien et exploitation de l'aéronef ;

o) l'utilisation de la L.M.E. ;

p) les manuels d'entretien et la navigabilité continue ;

q) la gestion des consignes de navigabilité ;

r) la réalisation de l'entretien ;

s) les délais d'intervention pour réparation ;

t) l'équipage de conduite ;

u) l'équipage de cabine ;

v) les marchandises dangereuses ;

w) la sûreté ;

x) la formation.

12.13. Revue de direction

12.13.1. L'exploitant doit procéder au moins une fois l'année à la revue du système qualité mis en place pour s'assurer qu'il est toujours approprié, efficace et entretenu.

12.13.2. La revue de direction est de la responsabilité du Dirigeant Responsable qui décide de la fréquence, de la forme et de la structure des revues de direction.

12.13.3. La revue de direction doit être planifiée et réalisée en prenant en compte :

a) Les actions issues de la revue précédente
b) les résultats des actes de surveillance interne ;
c) les non-conformités et les actions correctives ;
d) l'efficacité des actions mises en œuvre ;
e) les retours d'informations des parties intéressées ;
f) le niveau de réalisation des objectifs qualité ;
g) la performance des sous-traitants ;
h) l'adéquation des ressources ;
i) les risques ;
j) les opportunités d'amélioration;
k) les changements ;
l) les accidents et incidents ;

12.13.4. La revue de direction doit identifier les dérives, prendre des décisions et actions pour les corriger et empêcher, si possible, les non-conformités futures, les changements à apporter au système qualité ainsi que les besoins en ressources.

12.13.5. L'exploitant doit établir le rapport incluant les éléments cités ci-dessus et conserver les preuves de la revue de direction.

12.13.6. L'exploitant doit mettre en œuvre et évaluer les actions issues de la revue de direction.

CHAPITRE 13 AFFRETEMENT ET LOCATION DES AERONEFS

Conditions d'affrètement et de location des aéronefs par les exploitants de services aériens titulaires d'un Permis Exploitation Aérien (PEA).

13.1. Affrètement ou location avec équipage complet

13.1.1. Définition:

Un affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage complet.
Il convient de distinguer les affrètements ponctuels (vol isolé ou série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à 5 jours), des affrètements de courte durée (série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à trois mois) et de longue durée (plus de trois mois).

13.1.2. Un exploitant ne doit pas affréter un aéronef sans l'approbation préalable de l'ANAC.

Cette approbation ne peut intervenir qu'après :

a) l'analyse par les services chargés des opérations aériennes et de la navigabilité, du dossier de demande de location ou d'affrètement ;
b) les inspections, par les inspecteurs de l'ANAC, de la base d'exploitation de la maintenance de l'aéronef.

13.1.3. L'affréteur doit :

- ✓ s'assurer en ce qui concerne les aéronefs affrétés, que:

(a) Les normes de sécurité du fréteur relatives à l'entretien et à l'exploitation sont au moins équivalentes aux règlements en vigueur en Côte d'Ivoire;

(b) Le fréteur est un exploitant détenteur d'une autorisation d'exploitation et d'un Permis d'Exploitation Aérienne ou documents équivalents;

(c) L'aéronef possède un certificat de navigabilité standard délivré conformément à l'Annexe 8 à la convention de Chicago;

(d) Toute exigence rendue applicable par l'ANAC est respectée;

- ✓ au préalable, avoir décrit dans ses manuels d'exploitation (MANEX) et d'entretien de l'exploitant (MME), l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour sélectionner, encadrer et contrôler les exploitants affrétés;

- ✓ justifier de ses moyens propres utilisés pour assurer l'encadrement technique de l'opération d'affrètement et désigner un responsable chargé de s'assurer que le fréteur respecte les normes exigées;

- ✓ élaborer et mettre à la disposition de son personnel concerné par les opérations d'affrètement, les procédures et les consignes à suivre pour se conformer aux dispositions du présent chapitre;

- ✓ exiger du fréteur une copie du dossier de chaque vol affrété, et assurer l'archivage de ces dossiers de vols conformément aux règlements en vigueur;

- ✓ faire appliquer par le fréteur des mesures conformes au programme national de sûreté.

13.1.4. Les vols affrétés doivent être effectués :

- conformément à la réglementation applicable, dans le pays du fréteur, sous le contrôle de son autorité et avec des hélicoptères immatriculés dans le pays du fréteur (sauf accord explicite entre autorités du pays du fréteur et du pays d'immatriculation);
- avec des équipages de conduite détenant des licences et qualifications délivrés dans le pays du fréteur;
- de façon qu'il n'existe pas de problème de langue entre équipages de conduite, de cabine, et passagers notamment lors de l'exécution des procédures de secours.

13.1.5. Liste approuvée

Chaque exploitant ivoirien peut soumettre à l'approbation du Directeur Général de l'ANAC une liste d'exploitants fréteurs ivoiriens ou étrangers.
Il doit au préalable procéder à un audit complet portant sur les aéronefs, l'entretien et l'exploitation de chaque fréteur. Cet audit, qui rentre dans le cadre du suivi et supervision des sous-traitants, a pour but de démontrer que les moyens et procédures mis en œuvre par le fréteur audité garantissent un niveau de sécurité équivalent au moins à celui prévu par les annexes à la convention de Chicago.

Le résultat de cet audit doit être transmis à l'ANAC au moins un (01) mois avant le début d'exploitation envisagé afin que dans i'hypothèse où des informations complémentaires sont nécessaires, celles-ci puissent être apportées.

Les audits que peuvent effectuer les affréteurs ne sont pas directement transférables d'un affréteur ivoirien à un autre. En effet, l'audit réalisé par un affréteur auprès d'un fréteur porte rarement sur la totalité de l'exploitation du fréteur mais plus précisément sur les éléments relatifs à l'affrètement prévu (type d'aéronef, équipement, routes, équipages, etc.).

Des accords entre exploitants ivoiriens peuvent néanmoins limiter les duplications de charge de travail.

Sauf informations particulières, les conclusions résultant d'un audit seront valables 2 ans. Au-delà, un audit de suivi pourra être exigé.
A tout moment, au vu des informations dont il dispose, le Directeur Général de l'ANAC peut radier un exploitant étranger et/ou un type d'aéronef de la liste.

Lorsqu'un exploitant a fait approuver préalablement une telle liste, il peut procéder à des affrètements, ponctuels ou de courte durée, d'exploitants y figurant, sans approbation expresse au cas par cas; chaque opération d'affrètement doit cependant être notifiée préalablement à l'ANAC (Cf. paragraphe 13.1.9.- ci-dessous).

13.1.6. Dans le cas des affrètements de longue durée, une demande d'approbation est obligatoire. Le dossier de demande doit être transmis à l'ANAC au moins un (01) mois avant le début d'exploitation envisagé. Il doit comporter en plus des informations spécifiées aux paragraphes 13.1.8.1.- et 13.1.9.- ci-dessous, une description précise de l'affrètement envisagé et les justifications appropriées compte tenu de sa durée.
Les services compétents de l'ANAC peuvent, s'ils le jugent nécessaire, convoquer une réunion pour l'instruction du dossier.

13.1.7. Dans tous les cas, l'exploitant qui affrète demeure soumis à la réglementation en vigueur en Côte d'Ivoire ainsi qu'au contrôle technique en matière de sécurité. Ce contrôle est exercé sur tous les moyens qu'il met en œuvre directement ou par affrètement. Dans ce but, l'affréteur ivoirien doit, dans ses relations avec le fréteur, prendre les dispositions appropriées et si besoin est, par voie contractuelle, pour qu'il n'y ait pas d'obstacle aux droits de visite et contrôle effectués par les inspecteurs de l'ANAC.

Il est précisé que, pour le fréteur, ses préposés et son autorité nationale de surveillance, les inspecteurs de l'ANAC peuvent être considérés comme des observateurs, sans droit de sanction particulier à leur égard. Toute observation éventuelle de la part des inspecteurs de l'ANAC ne sera faite qu'à l'affréteur ivoirien et à l'autorité du pays du fréteur. Ceci exclut, en particulier, tout commentaire direct ou indirect au fréteur ou à son équipage.
Lorsqu'il le juge utile, le Directeur Général de l'ANAC peut établir avec l'autorité de surveillance du fréteur étranger, un arrangement bilatéral relatif au contrôle technique conformément à l'article 83 bis de la convention de Chicago.

13.1.8. Instruction du dossier

13.1.8.1. Demande d'intégration d'un exploitant dans la liste approuvée

Le dossier de demande d'intégration d'un exploitant dans la liste de fréteurs approuvés, doit comporter:

- les copies de l'autorisation d'exploitation et du Permis Exploitation Aérienne, ou documents équivalents, détenus par le fréteur, y compris les dispositions spécifiques d'exploitation précisant les autorisations opérationnelles et la liste de flotte;
- le type d'activités de l'exploitant (activité régulière ou de vol à la demande, transport de passagers ou de fret);
- l'adéquation des moyens affrétés à l'activité de l'exploitant qui affrète;
- la nationalité du fréteur dans le cas où il s'agit d'un exploitant étranger;
- le nombre de passagers-kilomètres transportés par an sur les liaisons internationales;
- le compte rendu d'audit effectué par l'affréteur et portant sur les conditions d'exploitation et d'entretien de l'exploitant fréteur.

13.1.8.2. Opérations d'affrètement d'exploitants ne figurant pas dans la liste approuvée
Dans le cas où un exploitant est face à un besoin immédiat, urgent et inattendu, d'un aéronef de remplacement pour effectuer un vol isolé, et aucun des fréteurs figurant dans la liste approuvée n'est disponible pour assurer cet affrètement, on peut considérer que l'approbation exigée par le paragraphe 13.1.2. est accordée, à condition que:

- le nouveau fréteur soit un exploitant détenteur d'un PEA ou document équivalent, délivré par un Etat signataire de la Convention de Chicago;
- une visite satisfaisante de l'aéronef affrété soit effectuée par le personnel de l'affréteur habilité à cet effet. Cette visite doit couvrir toutes les opérations

nécessaires pour garantir que l'aéronef est en mesure d'accomplir le vol considéré au même niveau de sécurité connu de l'affréteur;

- l'opération d'affrètement soit signalée immédiatement à l'ANAC (Cf. paragraphe 13.1.9.- ci-dessous).

Le dossier d'intégration de ce nouveau fréteur dans la liste approuvée doit être transmis à l'ANAC dans un délai ne dépassant pas 15 jours après la date d'opération d'affrètement.

13.1.9. Le dossier de notification à l'occasion de chaque affrètement, ponctuel ou de courte durée, d'exploitants figurant dans la liste approuvée doit comporter:

- le programme ou série de vols objet de l'affrètement;
- les copies des documents relatifs aux aéronefs affrétés (certificat de navigabilité C.D.N et certificat d'immatriculation C.I, ...etc.);
- la copie de l'attestation de souscription des polices d'assurance couvrant la responsabilité du fréteur en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

13.1.10. Dispositions administratives et de facilitation

13.1.10.1. L'affréteur doit:

- porter à la connaissance du commandant d'aérodrome sur les aérodromes ivoiriens concernés, tous détails utiles (notamment, le nom de la compagnie affrétée, le type d'appareil, la composition de l'équipage) pour faciliter les mesures relatives à la sûreté et aux contrôles de police et de douane ;
- informer les passagers de chaque vol affrété, au plus tard au moment de l'enregistrement, que le vol est effectué avec un aéronef et un équipage d'un exploitant affrété. Le nom de celui-ci (ivoirien ou étranger) doit être précisé.

13.1.10.2. Un état trimestriel de tous les affrètements réalisés doit être adressé à l'ANAC par l'exploitant qui affrète.

13.2. Location sans équipage

13.2.1. Définition

La location est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un exploitant preneur un aéronef sans équipage.

13.2.2. Lorsqu'un exploitant titulaire d'un Permis Exploitation Aérienne (PEA) souhaite exploiter un aéronef loué, il doit soumettre à l'ANAC, une demande contenant les renseignements et les documents suivants :

a) une copie du certificat d'immatriculation de cet aéronef;
b) une copie du certificat de navigabilité précisant la mention d'emploi correspondante à l'exploitation envisagée;
c) une attestation de conformité avec les règlements de navigabilité de l'État d'immatriculation;
d) le nom et l'adresse du propriétaire de l'aéronef;
e) une copie de l'accord de location;
f) la durée de location;
g) la description de l'exploitation envisagée;
h) le nom de la personne chargée du contrôle d'exploitation de l'aéronef aux termes de l'accord de location;

13.2.3. Lorsque l'aéronef appartient à des personnes physiques ou morales, et sous réserve de l'accord de l'ANAC, la responsabilité matérielle ou juridique de l'aéronef et le contrôle de l'exploitation incomberont à l'exploitant titulaire du PEA qui doit :

a) au préalable, avoir décrit dans ses manuels d'exploitation (MANEX) et d'entretien de l'exploitant (MME) l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour assurer l'exploitation et l'entretien de ses aéronefs ;

b) souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers conformément à la réglementation en vigueur;

c) s'assurer que toute différence avec les exigences relatives à l'aménagement et à l'équipement de l'aéronef sont notifiés, et acceptées par l'ANAC.

13.2.4. Dans tous les cas, l'exploitant (preneur) doit démontrer que:

a) les pilotes, les mécaniciens navigants, les navigateurs et les membres d'équipage de cabine sont titulaires de licences et qualifications émises ou validées par l'État d'immatriculation et en état de validité;

b) l'aéronef sera entretenu conformément au programme d'entretien approuvé et aux prescriptions de navigabilité de l'État d'immatriculation;

c) l'aéronef sera exploité conformément aux règlements en vigueur, aux termes du Permis Exploitation Aérienne, aux dispositions spécifiques d'exploitation, et aux manuels d'exploitation et d'entretien de l'exploitant.

13.2.5. Lorsque la durée de location est supérieure à trois (03) mois, l'aéronef doit être intégré dans la liste de flotte de l'exploitant (preneur).
Et si le donneur (bailleur) est ivoirien, le contrat de location doit être inscrit sur le registre ivoirien d'immatriculation.
Tout contrat de location d'un aéronef d'une durée égaie ou supérieure à six (6) mois doit être obligatoirement inscrit au registre ivoirien d'immatriculation.

13.2.6. Si l'exploitant (preneur) n'a pas d'expérience dans l'exploitation du type d'aéronef loué le dossier de demande doit contenir tous les documents exigés pour l'intégration de ce nouveau type d'aéronef à sa liste de flotte. La demande est traitée conformément au processus de modification du PEA.

CHAPITRE 14 EVACUATION SANITAIRE PAR VOIE AERIENNE

Les présentes dispositions relatives à l'évacuation sanitaire par voie aérienne s'appliquent également à la section III : AVIATION GENERALE NATIONALE ET INTERNATIONALE.

Dans la présente sous partie, l'expression « **évacuation sanitaire par voie aérienne** » s'entend par l'extraction par hélicoptère d'une personne ayant été accidentée, blessé ou souffrant d'un problème de santé.

14.1. Condition d'exploitation d'activités d'évacuation sanitaire

Tout exploitant désireux d'exercer l'activité d'évacuation sanitaire doit obtenir au préalable de l'ANAC une autorisation d'évacuation sanitaire.

14.2. Validité de l'autorisation

L'autorisation d'évacuation sanitaire est valable pour une durée de 12 mois.

14.3. Dossier de demande

Tout postulant à une autorisation d'évacuation sanitaire doit transmettre par courrier à l'ANAC, pour acceptation, 30 jours avant le début prévu de ses activités, un dossier contenant les documents suivants :

a) la procédure d'évacuation sanitaire ;

b) la preuve de l'approbation de modifications ultérieures rendues nécessaires par l'installation d'équipements, le cas échéant ;

c) la preuve de la certification des équipements à utiliser ;

d) les copies des rapports de pesée de l'hélicoptère;

e) les formulaires de devis de masse et centrage;

f) la preuve que le personnel de maintenance a reçu une formation pour procéder au montage et au démontage des équipements ;

14.4. Conditions requises pour le personnel, les équipements médicaux et l'aménagement de l'hélicoptère

a) Personnel médical accompagnateur du patient

1) l'exploitant doit s'assurer lors de tout vol sanitaire de la présence d'au moins un (1) médecin ou à défaut, d'une infirmier(ère) ;

2) le personnel médical accompagnateur doit être détenteur d'une carte professionnelle en cours de validité.

b) Équipements médicaux et aménagement de l'hélicoptère

Les hélicoptères effectuant un transport sanitaire doivent comporter :

1) Une surface disponible pour l'installation d'une civière ou d'un matelas coquille nécessaire au transport d'un malade ou d'un blessé en position couchée. L'emplacement de la civière ou du matelas coquille doit être prévu de telle sorte qu'en cas d'urgence celui-ci puisse être évacué aisément et rapidement de l'appareil ;
2) Un emplacement pour un ou plusieurs accompagnateurs médicaux ;
3) Un espace nécessaire au matériel médical qui doit être facilement accessible en vol ;
4) Un dispositif de fixation pour l'ensemble du matériel médical et de la civière ou du matelas coquille ;
5) Le malade ou le blessé doit pouvoir être introduit aisément en position couché à l'intérieur de l'hélicoptère ;
6) Les équipements et installations médicales doivent être tels que ceux-ci ne constituent pas un danger lors des différentes phases de vol.

c) Équipements médicaux spécifiques

Bouteille d'oxygène thérapeutique et appareils électroniques alimentés par des batteries au lithium.

La bouteille d'oxygène thérapeutique ou d'air sous forme gazeuse ainsi que les appareils électroniques alimentés par des batteries au lithium transportés à bord avec le patient doivent

respecter les prescriptions des instructions techniques de l'OACI relatives au transport des marchandises dangereuses.

d) Équipement de l'hélicoptère

Le malade ou le blessé doit pouvoir être transporté à l'intérieur de l'appareil avec un accompagnateur médical et celui-ci doit accéder facilement à toutes les parties du corps de la personne transportée. L'installation du matériel médical doit être réalisée de manière à éviter l'encombrement de l'hélicoptère.

14.5. Inspection des équipements et aménagement de l'hélicoptère

Le postulant à l'autorisation d'évacuation sanitaire subit une inspection des équipements et de l'aménagement de l'hélicoptère après l'évaluation satisfaisante de la demande d'autorisation.

14.6. Surveillance et renouvellement

Le postulant qui bénéficie d'une autorisation d'évacuation sanitaire est soumis à une surveillance continue de l'ANAC.

L'autorisation peut être retirée à tout moment en cas de manquement par l'exploitant à ses obligations notamment lorsqu'il aura été constaté au cours d'une inspection, un écart majeur compromettant la sécurité aérienne ou celle du malade.

SECTION III : AVIATION GENERALE NATIONALE ET INTERNATIONALE

CHAPITRE 1. GENERALITES

1.1 Respect des lois, règlements et procédures

1.1.1 Le pilote commandant de bord doit se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats sur le territoire desquels son hélicoptère est utilisé.

Les règlements régissant le survol de la haute mer figurent dans le RACI 5000.

1.1.2 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.

1.1.3 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 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 dans les dix (10) 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 dans les dix (10) jours, à l'ANAC.

1.1.4 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 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.

1.1.5 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.

1.2 Marchandises dangereuses

Les exigences régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans le RACI 3004.

1.3 Usage de substances psychoactives

Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans le RACI 2000, § 1.2.7, et dans le RACI 5000, § 2.5.

1.4 Approbations particulières

Le pilote commandant de bord ne doit pas effectuer pas un vol pour lequel une approbation particulière est exigée si cette approbation n'a pas été délivrée par l'ANAC. Les approbations particulières suivent le modèle présenté à l'Appendice 5 et contient au moins les renseignements qui y figurent.

CHAPITRE 2. PREPARATION ET EXECUTION DES VOLS

2.1 Suffisance des installations et services d'exploitation

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.

2.2 Minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage

2.2.1 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. 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 être pas inférieurs à ceux qui sont établis par l'État de l'aérodrome, à moins d'avoir été expressément approuvés par cet État.

Cette norme n'exige pas que l'État de l'aérodrome établisse des minimums opérationnels.

2.2.1.1 L'ANAC peut autoriser 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. Lorsque le crédit opérationnel est lié à des opérations par faible visibilité, l'ANAC délivre une approbation particulière. Ces autorisations doivent être sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments.

Un crédit opérationnel inclut :

a) aux fins d'une interdiction d'approche (§ 2.6.3.2), des minimums inférieurs aux minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage ;

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

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

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.

2.3 Consignes

2.3.1 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 :

a) des ceintures ou des harnais de sécurité ; et, selon le cas,

b) des issues de secours ;

c) des gilets de sauvetage ;

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

e) 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.

2.3.2 Le pilote commandant de bord s'assure 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.

2.4 Aptitude au vol de l'hélicoptère et mesures de sécurité

Le pilote commandant de bord ne doit entreprendre aucun vol sans s'être assuré :

a) que l'hélicoptère est apte au vol, dûment immatriculé et que les pièces qui en font foi se trouvent à bord ;

b) que l'hélicoptère est doté des instruments et de l'équipement appropriés, compte tenu des conditions de vol prévues ;

c) que les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du Chapitre 6 ;

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

e) que la charge est répartie à bord et arrimée de manière à ne pas compromettre la sécurité ;

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

2.5 Observations et prévisions météorologiques

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord doit prendre connaissance de tous les renseignements météorologiques disponibles pour le vol projeté. La préparation d'un vol hors du voisinage du lieu de départ ou de tout vol effectué selon les règles de vol aux instruments doit comprendre :

1) l'étude des observations et des prévisions météorologiques courantes disponibles ; et
2) l'élaboration d'un autre plan de vol au cas où le vol ne pourrait se dérouler comme prévu en raison des conditions météorologiques.

2.6 Limites imposées par les conditions météorologiques

2.6.1 Vol en régime VFR

À l'exception des vols de caractère purement local effectués en conditions météorologiques de vol à vue, un vol qui doit être effectué en VFR ne doit être entrepris que si des 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 VFR sont, le moment venu, de nature à permettre le respect de ces règles.

2.6.2 Vol effectué en régime IFR

2.6.2.1 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, sont, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de cette hélistation.

2.6.2.2 *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 existent à l'arrivée :

a) base des nuages à 120 m (400 ft) au moins au-dessus de l'altitude minimale spécifiée dans la procédure d'approche aux instruments ;

b) 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.

2.6.3 Minimums opérationnels d'hélistation

2.6.3.1 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 sont, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels spécifiés pour ces hélistations.

2.6.3.2 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 soit égale ou supérieure aux minimums opérationnels d'hélistation.

2.6.3.3 Si la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle tombe en-dessous du minimum spécifié une fois que l'hélicoptère est entré dans le segment d'approche

finale, ou qu'il est descendu à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'hélistation, l'approche peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H. En tout cas, un hélicoptère ne doit pas poursuivre son approche vers une hélistation au-delà du point auquel les conditions d'utilisation seraient inférieures aux minimums opérationnels spécifiés pour cette hélistation.

2.6.4 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.

2.7 Hélistations de dégagement

2.7.1 Pour effectuer un vol en régime IFR, au moins une hélistation ou un emplacement d'atterrissage de dégagement doit être spécifié dans le plan de vol exploitation et le plan de vol ATC, sauf :

a) si les conditions météorologiques sont celles qui sont indiquées au § 2.6.2.2 ; ou si

b) 1) l'hélistation ou l'emplacement d'atterrissage prévu est isolé et l'on ne dispose pas d'une hélistation ou d'un emplacement d'atterrissage de dégagement;

2) une procédure d'approche aux instruments est prescrite pour l'hélistation d'atterrissage prévue qui est isolée ; et

3) un point de non-retour (PNR) est déterminé en cas de destination en mer.

2.7.2 Des dégagements en mer appropriés peuvent être spécifiés sous réserve des conditions suivantes :

a) ces dégagements en mer doivent être utilisés seulement après avoir passé un PNR. Avant un PNR, on doit utiliser des dégagements à terre ;

b) 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 ;

c) la possibilité d'assurer la performance avec un moteur hors de fonctionnement doit être obtenue avant l'arrivée au dégagement ;

d) dans la mesure du possible, la disponibilité de la plateforme doit être garantie ; et

e) 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.

2.7.3 L'exploitant ne doit pas utiliser d'hélistation de dégagements en mer lorsqu'il est possible de transporter suffisamment de carburant pour atteindre un dégagement à terre. Il ne doit pas utiliser d'hélistation de dégagement en mer situé en environnement hostile.

2.8 Carburant et lubrifiant requis

2.8.1 *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.

2.8.2 Vols en régime VFR.

Le carburant et le lubrifiant emportés conformément aux dispositions du § 2.8.1, dans le cas des vols VFR doivent permettre au moins à l'hélicoptère :

a) d'atteindre le lieu d'atterrissage prévu dans le plan de vol ;

b) d'avoir une réserve finale de carburant pour voler par la suite pendant 20 minutes à la vitesse de croisière économique ; et

c) 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 .

2.8.3 Vols effectués en régime IFR.

Le carburant et le lubrifiant emportés conformément aux dispositions du § 2.8.1, dans le cas des vols IFR doivent permettre au moins à l'hélicoptère :

2.8.3.1 S'il n'y a pas lieu de prévoir un dégagement, selon les dispositions du § 2.6.2.2, d'atteindre l'hélistation ou l'emplacement d'atterrissage prévu dans le plan de vol et d'y exécuter une approche, puis :

a) 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 ;

b) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus.

2.8.3.2 S'il y a lieu de prévoir un dégagement, selon les dispositions du § 2.6.2.1, d'atteindre l'hélistation ou de l'emplacement d'atterrissage prévu dans le plan de vol, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, et ensuite :

a) d'atteindre le dégagement spécifié dans le plan de vol et d'y exécuter une approche ;

b) 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

c) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant, suffisant pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus.

2.8.3.3 Si l'on ne dispose pas d'une hélistation ou d'un emplacement d'atterrissage de dégagement (c'est-à-dire si l'hélistation d'atterrissage prévue est isolée et si l'on ne dispose pas d'un dégagement), d'atteindre l'hélistation prévue dans le plan de vol puis de voler pendant une période spécifiée par l'ANAC.

2.8.4 Le calcul des réserves de carburant et de lubrifiant exigées au § 2.8.1 doit tenir compte au moins de ce qui suit :

a) conditions météorologiques prévues ;

b) acheminement prévu par le contrôle de la circulation aérienne et retards prévus en raison de la circulation ;

c) dans le cas d'un vol IFR, une approche aux instruments à l'hélistation de destination, avec une remise des gaz ;

d) procédures prescrites pour les pannes de pressurisation, le cas échéant, ou pour la panne d'un moteur en croisière ;

e) toute autre éventualité risquant de retarder l'atterrissage de l'hélicoptère ou d'augmenter la consommation de carburant ou de lubrifiant.

Aucune disposition du § 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.

2.8.5 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.

2.9 Gestion du carburant en vol

2.9.1 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.

2.9.2 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.

2.9.3 Le pilote commandant de bord doit signaler une situation d'urgence carburant en diffusant le message « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) si les calculs indiquent que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs au lieu d'atterrissage le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale prévue en application du § 2.8.

La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément au § 2.8 ; il s'agit de la quantité minimale de carburant qui doit se trouver dans les réservoirs à l'atterrissage, quel que soit le lieu de l'atterrissage. L'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) informe l'ATC que le nombre de lieux où l'hélicoptère pouvait se poser a été réduit à un lieu en particulier et qu'une partie de la réserve finale de carburant sera peut-être consommée avant l'atterrissage.

2.10 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*

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

a) 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 est comprise entre 700 hPa et 620 hPa, diminuée de 30 minutes ;
b) l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent est inférieure à 620 hPa.

2.10.2 Dans le cas des hélicoptères pressurisés, un vol ne doit être entrepris que si l'hélicoptère est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage, ainsi qu'une certaine proportion des passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute la période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa.

2.11 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 au § 2.10.1 ou 2.10.2, pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

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.

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.

2.14 Conditions de vol dangereuses

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.

2.15 Aptitude physique des membres de l'équipage de conduite

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

a) 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 ;

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

2.16 Membres de l'équipage de conduite à leur poste

2.16.1 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.

2.16.2 Croisière

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.

2.16.3 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.

2.16.4 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.

2.17 Procédures de vol aux instruments

2.17.1 L'ANAC approuve et fait publier une ou plusieurs procédures d'approche aux instruments pour chaque aire d'approche finale et de décollage et chaque hélistation utilisées pour des approches aux instruments

2.17.2 Tous les hélicoptères exploités en régime IFR se doivent se conformer aux procédures d'approche aux instruments approuvées par l'État dans lequel l'hélistation est située, ou par l'État dont elle relève dans le cas où l'hélistation est située hors du territoire de tout État.

2.18 Instruction du personnel — Généralités

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.

2.19 Avitaillement en carburant avec des passagers à bord ou rotors en mouvement

2.19.1 Un hélicoptère ne peut 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.

2.19.2 NON APPLICABLE

2.20 Survol de l'eau

Tout hélicoptère survolant une étendue d'eau située en environnement hostile dans les conditions indiquées au § 4.3.1 doit être certifié pour l'amerrissage forcé. L'état de la mer doit faire partie intégrante des informations relatives à l'amerrissage forcé.

CHAPITRE 3. LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES

3.1 Utilisation de l'hélicoptère

L'hélicoptère doit être utilisé :

a) conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité ou de tout document similaire agréé ;

b) dans le cadre des limites d'emploi prescrites par le service responsable de la délivrance des certificats dans l'État d'immatriculation ;

c) dans le cadre des limites de masse imposées conformément aux normes de certification acoustique applicables du RACI 4007, Volume I, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour une hélistation où il n'existe aucun problème de bruit, par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel l'hélistation est située.

3.2 Plaques indicatrices, listes, marques sur les instruments

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.

3.3 Lorsque les hélicoptères sont exploités à destination ou en provenance d'hélistations situées dans un environnement hostile en zone habitée, les autorités nationales compétentes doivent prendre toutes les précautions nécessaires pour maîtriser le risque lié à une défaillance de moteur.

Des indications à ce sujet figurent dans le Supplément A, § 2.4 de la présente section.

CHAPITRE 4. EQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES HELICOPTERES

4.1 Tous hélicoptères — Tous vols

4.1.1 Généralités

Outre l'équipement minimal nécessaire pour la délivrance d'un certificat de navigabilité, les instruments, l'équipement et les documents de vol prescrits dans les paragraphes ci-dessous doivent être installés ou transportés, selon le cas, à bord des hélicoptères, suivant l'hélicoptère utilisé et les conditions dans lesquelles le vol doit s'effectuer. Les instruments et équipement prescrits, de même que leur installation, doivent être approuvés ou acceptés par l'ANAC.

4.1.2 Instruments

Un hélicoptère doit être doté d'instruments qui permettent à l'équipage de conduite d'en contrôler la trajectoire de vol, d'exécuter toute manœuvre requise dans le cadre d'une procédure et de respecter les limites d'emploi de l'hélicoptère dans les conditions d'exploitation prévues.

4.1.3 Equipement

4.1.3.1 L'hélicoptère doit être doté :

a) d'une trousse de premiers soins facilement accessible ;

b) d'extincteurs portatifs conçus de manière que, lorsqu'ils sont utilisés, ils ne provoquent pas de pollution dangereuse de l'air de l'hélicoptère. Au moins un extincteur doit être situé :

   1) dans le poste de pilotage ;

   2) dans chacun des compartiments des passagers séparés du poste de pilotage et auxquels le pilote et le copilote ne peuvent avoir aisément accès;

c) 1) d'un siège ou d'une couchette pour chaque personne ayant dépassé un âge qui doit être déterminé par l'ANAC ;

2) d'une ceinture pour chaque siège et de sangles de sécurité pour chaque couchette ;

d) des documents et renseignements suivants :

1) manuel de vol ou autres documents ou renseignements exigés pour l'application des dispositions du Chapitre 3 et concernant toute limite d'emploi prescrite pour l'hélicoptère par l'ANAC ;

2) toute approbation particulière délivrée par l'ANAC, le cas échéant, pour le ou les vols à effectuer ;
3) cartes récentes et appropriées correspondant à la route envisagée et aux routes susceptibles d'être suivies en cas de déroutement ;
4) procédures, conformes aux dispositions du RACI 5000, destinées au pilote commandant de bord d'un aéronef intercepté ;
5) signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs intercepteurs et les aéronefs interceptés, conformément aux dispositions du RACI 5000 ;
6) le carnet de route de l'hélicoptère ; et

e) le cas échéant, de fusibles de rechange de calibres appropriés pour remplacer les fusibles accessibles en vol.

4.1.3.2 L'agent utilisé dans l'extincteur d'incendie incorporé à chaque récipient à serviettes, papier ou rebuts prévu dans les toilettes d'un hélicoptère dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 31 décembre 2011 ou à une date ultérieure, et l'agent utilisé dans les extincteurs portatifs placés dans un hélicoptère dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 31 décembre 2018 ou à une date ultérieure :

a) doivent respecter les spécifications de performances minimales applicables de fixées par l'ANAC ;

b) ne doivent pas être d'un type qui fait partie des substances du Groupe II de l'Annexe A du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone (1987), énumérées dans la huitième édition du Manuel du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

4.1.3.3 Tous les hélicoptères, pour tous les vols, doivent être munis des renseignements nécessaires sur les codes de signaux sol-air utilisés pour les recherches et le sauvetage.

4.1.3.4 Tous les hélicoptères, pour tous les vols, doivent être munis d'un harnais de sécurité pour chaque siège de membre d'équipage de conduite.

4.1.4 Indication des zones de pénétration du fuselage

4.1.4.1 Lorsque des zones du fuselage permettant la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence sont marquées sur l'hélicoptère, elles doivent être marquées comme il est indiqué ci-dessous (voir figure ci-après). Les marques doivent être de couleur rouge ou jaune et, si cela est nécessaire, elles doivent être entourées d'un cadre blanc pour assurer un meilleur contraste avec le fond.

4.1.4.2 Si la distance entre les marques d'angle dépasse 2 m, des marques intermédiaires de 9 cm × 3 cm doivent être ajoutées de manière que la distance entre marques voisines ne dépasse pas 2 m.

La présente norme n'oblige pas à prévoir des zones de pénétration sur un hélicoptère.

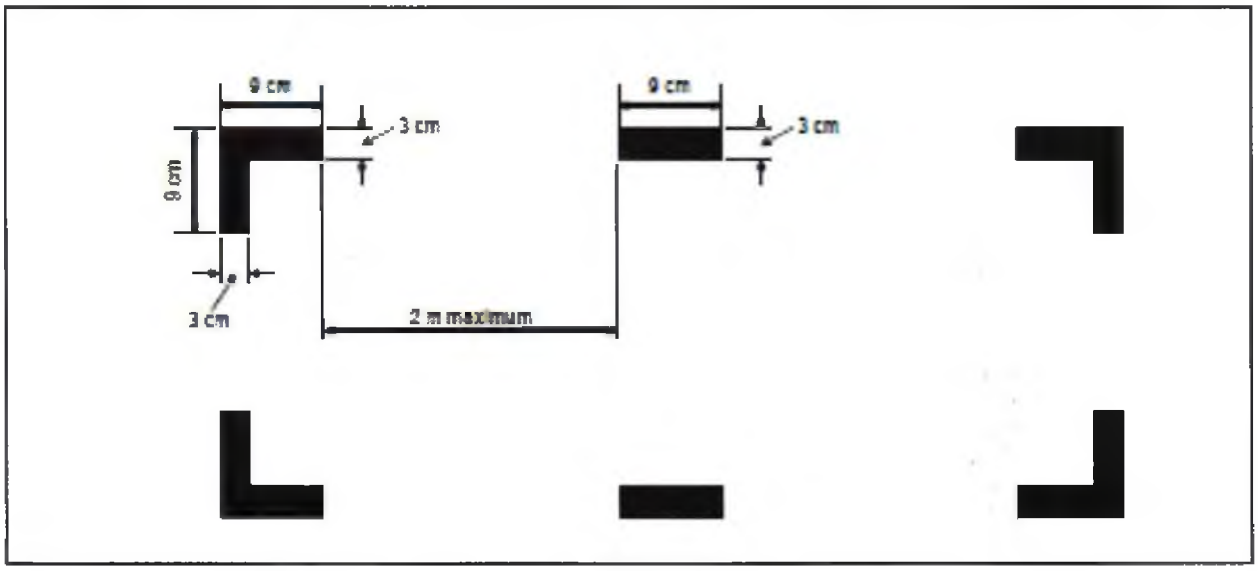
4.2 Instruments et équipement pour le vol en régime VFR ou IFR — De jour et de nuit

Les spécifications des § 4.2.1, 4.2.2 et 4.2.3 relatives aux instruments de vol peuvent être satisfaites au moyen de combinaisons d'instruments ou au moyen d'affichages électroniques.

4.2.1 Tous les hélicoptères utilisés de jour en régime VFR :

a) doivent être équipés :
   1) d'un compas magnétique ;
   2) d'un altimètre barométrique sensible ;
   3) d'un anémomètre ;
   4) de tous autres instruments ou éléments qui pourront être prescrits par l'autorité compétente.

b) doivent être équipés d'un moyen pour déterminer et indiquer le temps, en heures, minutes et secondes, ou tout autre moyen à bord.



INDICATION DES ZONES DE PÉNÉTRATION DU FUSELAGE (voir § 4.1.4)

4.2.2 Tous les hélicoptères utilisés de nuit en régime VFR doivent être dotés :

a) de l'équipement spécifié au § 4.2.1 ;

b) d'un indicateur d'assiette (horizon artificiel) pour chaque pilote obligatoire ;

c) d'un indicateur d'attaque oblique ;

d) d'un indicateur de cap (gyroscope directionnel) ;

e) d'un variomètre ;

f) de tous autres instruments ou éléments qui pourront être prescrits par l'autorité compétente; ainsi que des dispositifs d'éclairage suivants :

g) des feux prescrits dans le RACI 5000 pour les aéronefs en vol ou qui se déplacent sur l'aire de mouvement d'une hélistation ;

h) d'un phare d'atterrissage ;

i) d'un dispositif d'éclairage des instruments et des appareils indispensables pour assurer la sécurité de l'hélicoptère ;

j) d'un dispositif d'éclairage des cabines de passagers ;

k) d'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage.

4.2.2.1 Le phare d'atterrissage doit être orientable, au moins dans le plan vertical.

4.2.3 Tous les hélicoptères utilisés en régime IFR, ou dans des conditions où l'on ne peut conserver l'assiette voulue sans les indications d'un ou de plusieurs instruments de vol:

a) doivent être équipés :

1) d'un compas magnétique ;
2) d'un altimètre barométrique sensible ;
3) d'un anémomètre muni d'un dispositif destiné à prévenir les effets de la condensation ou du givrage ;
4) d'un indicateur d'attaque oblique ;
5) d'un indicateur d'assiette (horizon artificiel) pour chaque pilote obligatoire et d'un indicateur d'assiette supplémentaire ;
6) d'un indicateur de cap (gyroscope directionnel) ;
7) d'un instrument indiquant si l'alimentation des instruments gyroscopiques est suffisante ;
8) d'un instrument indiquant, à l'intérieur du poste de pilotage, la température extérieure ;
9) d'un variomètre ;
10) de tous autres instruments ou éléments qui pourront être prescrits par l'autorité compétente ; et
11) s'ils sont utilisés de nuit, des dispositifs d'éclairage spécifiés au § 4.2.2, alinéas g) à k), et au § 4.2.2.1.

b) doivent être équipés d'un moyen de déterminer et d'indiquer le temps, en heures, minutes et secondes, ou tout autre moyen à bord.

4.3 Tous hélicoptères — Survol de l'eau

4.3.1 Moyens de flottaison

Tous les hélicoptères destinés à survoler une étendue d'eau doivent être dotés d'un dispositif de flottaison permanent ou à déploiement rapide permettant un amerrissage forcé en sécurité :

a) lors de vols en mer ou d'autres opérations au-dessus de l'eau conformément aux prescriptions établies par l'ANAC ;

b) lors de vols à une distance de la terre spécifiée par l'autorité nationale compétente.

Pour le calcul de la distance par rapport à la terre dont il est question au § 4.3.1, il conviendrait de tenir compte de l'environnement et de l'existence de moyens de recherche et de sauvetage.

4.3.2 Équipement d'urgence

4.3.2.1 Les hélicoptères utilisés conformément aux dispositions du § 4.3.1 doivent être dotés :

a) d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel de flottaison équivalent pour chaque occupant, rangé de manière que chacun puisse atteindre le sien facilement de son siège ;
b) lorsque le type de l'hélicoptère le permet, de canots de sauvetage en nombre suffisant pour tous les occupants de l'hélicoptère, ces canots étant rangés de manière à pouvoir être utilisés rapidement en cas d'urgence et étant dotés d'un équipement de sauvetage, y compris des moyens de subsistance, approprié aux circonstances ;

c) d'un équipement pour effectuer les signaux pyrotechniques de détresse définis dans le RACI 5000.

4.3.2.2 Lorsqu'ils décollent d'une hélistation ou atterrissent à une hélistation où, de l'avis de l'ANAC, la trajectoire de décollage ou d'approche est disposée de telle sorte au-dessus de l'eau qu'en cas de difficultés, il y aurait probabilité d'amerrissage forcé, les hélicoptères doivent être dotés au moins de l'équipement prescrit au § 4.3.2.1, alinéa a).

4.3.2.3 Chaque gilet de sauvetage ou dispositif individuel de flottaison équivalent transporté en application des dispositions du § 4.3, doit être muni d'un éclairage électrique afin de faciliter le repérage des naufragés.

4.3.2.4 **NON APPLICABLE**

4.3.2.5 **NON APPLICABLE**

4.3.2.6 **NON APPLICABLE**

4.4 Tous hélicoptères — Vols au-dessus de régions terrestres désignées

Les hélicoptères utilisés au-dessus de régions terrestres qui ont été désignées par l'État intéressé comme régions où les recherches et le sauvetage seraient particulièrement difficiles doivent être dotés de dispositifs de signalisation et d'un équipement de sauvetage (y compris des moyens de subsistance) approprié à la région survolée.

4.5 Tous hélicoptères — Vols à haute altitude

4.5.1 Hélicoptères non pressurisés

Les hélicoptères non pressurisés destinés à voler à haute altitude doivent être dotés de réservoirs d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées au § 2.9.1.

4.5.2 Hélicoptères pressurisés

Les hélicoptères pressurisés destinés à voler à haute altitude doivent être dotés d'un réservoir d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées au § 2.9.2.

4.6 Tous hélicoptères devant répondre aux normes de certification acoustique du RACI 4007 volume 1.

Tous les hélicoptères qui doivent répondre aux exigences de certification acoustique du RACI 4007, volume 1, doivent transporter un document attestant leur certification acoustique. Si ce document, ou une déclaration appropriée attestant la certification acoustique figurant dans un autre document approuvé par l'ANAC, est établi dans une autre langue que l'anglais, il doit contenir une traduction en anglais.

4.7 Enregistreurs de bord

Les enregistreurs de bord protégés contre les impacts se composent d'un ou de plusieurs des enregistreurs suivants : un enregistreur de données de vol (FDR), un enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR), un enregistreur d'images embarqué (AIR), un enregistreur de communications par liaison de données (DLR). Conformément à l'appendice 4, Les images et les renseignements communiqués par liaison de données peuvent être enregistrés sur le CVR ou le FDR.

Les enregistreurs combinés (FDR/CVR) peuvent être utilisés pour répondre aux spécifications d'emport d'enregistreurs de bord figurant dans le présent règlement.

Des exigences détaillées concernant les enregistreurs de bord figurent à l'Appendice 4 du présent règlement.

Les enregistreurs de bord légers se composent d'un ou de plusieurs des systèmes suivants : un système d'enregistrement de données d'aéronef (ADRS) ; un système d'enregistrement audio de poste de pilotage (CARS) ; un système embarqué d'enregistrement d'images (AIRS) ; un système d'enregistrement de communications par liaison de données (DLRS).

Conformément à l'appendice 4, les images et les renseignements communiqués par liaison de données peuvent être enregistrés sur le CARS ou l'ADRS.

4.7.1 Enregistreurs de données de vol et systèmes d'enregistrement de données d'aéronef

Les paramètres à enregistrer sont énumérés dans le Tableau A4-1 de l'Appendice 4 du présent règlement.

4.7.1.1 Application

4.7.1.1.1 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 2016 ou après doivent être équipés d'un FDR qui enregistre au moins les 48 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-1 de l'Appendice 4 de la présente section.

4.7.1.1.2 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 7 000 kg, ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 19, et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1989 ou

après doivent être équipés d'un FDR qui enregistre au moins les 30 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-1 de l'Appendice 4 de la présente section.

4.7.1.1.3 **NON APPLICABLE**

4.7.1.2 Technologie d'enregistrement

Les FDR ne doivent utiliser ni la gravure sur feuille métallique, ni la modulation de fréquence (FM), ni non plus une pellicule photographique ou une bande magnétique.

4.7.1.3 *Durée d'enregistrement*

Tous les FDR doivent conserver les éléments enregistrés au cours des 10 dernières heures de fonctionnement au moins.

4.7.2 Enregistreurs de conversations de poste de pilotage et systèmes d'enregistrement audio de poste de pilotage

4.7.2.1 Application

4.7.2.1.1 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 7 000 kg doivent être équipés d'un CVR. À bord des hélicoptères non équipés d'un FDR, le CVR doit enregistrer au moins la vitesse du rotor principal.

4.7.2.1.2 **NON APPLICABLE**

4.7.2.2 Technologie d'enregistrement

Les CVR ne doivent utiliser ni bande, ni fil magnétique.

4.7.2.3 Durée d'enregistrement

Tous les hélicoptères qui doivent être équipés d'un CVR doivent être dotés d'un appareil qui conservera les éléments enregistrés au cours des 2 dernières heures de fonctionnement au moins.

4.7.3 Enregistreurs de communications par liaison de données

4.7.3.1 Application

4.7.3.1.1 Tous les hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 2016 ou après, qui utilisent l'une quelconque des applications de communications par liaison de données mentionnées au § 5.1.2 de l'Appendice 4, doivent enregistrer les messages communiqués par liaison de données sur un enregistreur de bord protégé contre les impacts, à moins que l'équipement de communications par liaison de données soit conforme à une conception de type ou une modification d'aéronef approuvée initialement avant le 1er janvier 2016.

4.7.3.1.1.1 Tous les hélicoptères pour lesquels le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 2016, qui doivent être équipés d'un CVR et qui ont été modifiés le 1er janvier 2016 ou après en vue de l'installation et de l'utilisation de l'une quelconque des applications de communications par liaison de données mentionnées au § 5.1.2 de l'Appendice 4, doivent enregistrer les messages communiqués par liaison de données sur un enregistreur de bord protégé contre les impacts, à moins que l'équipement de communications par liaison de données soit conforme à une conception de type ou une modification d'aéronef approuvée initialement avant le 1er janvier 2016.

Voir le Tableau H-4 dans le Supplément G pour des exemples d'exigences relatives à l'enregistrement de communications par liaison de données.
Un enregistreur d'images embarqué (AIR) Classe B pourrait constituer un moyen d'enregistrer les messages communiqués par liaison de données en provenance et à destination des hélicoptères dans les situations où il est impossible d'enregistrer ces messages sur un FDR ou un CVR.

Les « modifications d'aéronef » font référence à des modifications en vue de l'installation d'équipement de communications par liaison de données sur l'aéronef (p. ex., modification structurelle, câblage).

4.7.3.1.1.2 **NON APPLICABLE**

4.7.3.2 *Durée d'enregistrement*

La durée d'enregistrement minimale doit être égale à la durée d'enregistrement du CVR.

4.7.3.3 *Corrélation*

Il est possible de corréler les enregistrements des messages communiqués par liaison de données avec les enregistrements audio du poste de pilotage.

4.7.4 Enregistreurs de bord — Généralités

4.7.4.1 Construction et installation

La construction, l'emplacement et l'installation des enregistreurs de bord doivent être de nature à garantir la plus grande protection possible des enregistrements de manière que les éléments enregistrés puissent être préservés, extraits et transcrits. Les enregistreurs de bord doivent répondre aux spécifications indiquées de résistance à l'impact et de protection contre l'incendie.

4.7.4.2 Utilisation

4.7.4.2.1 Les enregistreurs de bord ne doivent pas être arrêtés pendant le temps de vol.

4.7.4.2.2 En vue de la conservation des enregistrements, les enregistreurs de bord doivent être arrêtés à la fin du temps de vol à la suite d'un accident ou d'un incident. Ils ne doivent pas être remis en marche tant qu'il n'en aura pas été disposé conformément au règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation en République de Côte d'Ivoire (RACI BEA).

Les responsabilités de l'exploitant/du propriétaire en ce qui concerne la conservation des enregistrements des enregistreurs de bord sont exposées à la Section II, § 9.6.

4.7.4.3 Maintien de l'état de fonctionnement

L'exploitant doit procéder à des vérifications et évaluations opérationnelles des enregistrements des enregistreurs de bord pour s'assurer du maintien de l'état de fonctionnement de ces derniers.

Les procédures d'inspection des enregistreurs de bord figurent à l'Appendice 4.

4.7.4.4 Documentation électronique concernant les enregistreurs de bord

NON APPLICABLE

4.8 Émetteur de localisation d'urgence (ELT)

4.8.1 Tous les hélicoptères exploités en classe de performances 1 ou 2 doivent être dotés d'au moins un ELT automatique et, lorsqu'ils sont utilisés pour des vols avec survol de l'eau comme il est indiqué au § 4.3.1, alinéa a), d'au moins un ELT automatique et un ELT(S) dans un canot ou un gilet de sauvetage.

4.8.2 Tous les hélicoptères exploités en classe de performances 3 doivent être dotés d'au moins un ELT automatique et, lorsqu'ils sont utilisés pour des vols avec survol de l'eau comme il est indiqué au § 4.3.1, alinéa b), d'au moins un ELT automatique et un ELT(S) dans un canot ou un gilet de sauvetage.

4.8.3 L'équipement ELT placé à bord en application des § 4.8.1 et 4.8.2 doit fonctionner conformément aux dispositions pertinentes du RACI 2004, Volume 3.

4.9 Hélicoptères qui doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression

4.9.1 Sauf dérogation accordée par l'ANAC, tous les hélicoptères doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes du RACI 2004, Volume 4.

4.9.2 NON APPLICABLE.

4.10 Microphones

Tous les membres d'équipage de conduite qui doivent être en service dans le poste de pilotage doivent communiquer au moyen de microphones de tête ou de laryngophones.

4.11 Hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissage automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de systèmes de vision améliorée (EVS), de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS)

4.11.1 Lorsque des hélicoptères sont équipés de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS, ou de toute combinaison de ces systèmes en un système hybride, les critères d'utilisation de ces systèmes pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un hélicoptère en sécurité seront établis par l'ANAC

4.11.2 En établissant des critères opérationnels pour l'utilisation de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS, l'ANAC exige que :

a) l'équipement réponde aux exigences appropriées de certification de navigabilité ;

b) l'exploitant/le propriétaire ait procédé à une évaluation des risques de sécurité liés aux opérations appuyées par les systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS ;

c) l'exploitant/le propriétaire ait établi et documenté les procédures pour l'utilisation des systèmes d'atterrissage automatique, des HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS, et les exigences de formation s'y rapportant.

Des orientations sur les l'établissement des critères opérationnels figurent dans le Supplément G de la présente section.

4.12 Sacoches de vol électroniques (EFB)

4.12.1 Equipements EFB

Lorsque des EFB portables sont utilisées à bord, l'exploitant doit veiller à ce qu'elles n'affectent pas la performance des systèmes de bord, l'équipement ou la capacité de piloter l'hélicoptère.

4.12.2 Fonctions EFB

4.12.2.1 Lorsque des EFB sont utilisées à bord d'un hélicoptère, le pilote commandant de bord et / ou le propriétaire doivent :

a) évaluer les risques de sécurité associés à chaque fonction EFB ;

b) établir les procédures pour l'utilisation du dispositif et de chacune des fonctions EFB, et les exigences de formation s'y rapportant ;

c) veiller à ce que, en cas de défaillance d'une EFB, l'équipage de conduite dispose rapidement de renseignements suffisants pour la sécurité de la conduite du vol.

4.12.2.2 L'ANAC délivre une approbation particulière pour l'utilisation opérationnelle de fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des hélicoptères.

4.12.3 Approbation particulière concernant les EFB

Lorsque l'ANAC délivre une approbation particulière pour l'utilisation des EFB, elle veille à ce que :

a) l'équipement EFB et le matériel d'installation connexe, y compris les interactions avec les systèmes de bord, s'il y a lieu, répondent aux exigences appropriées de certification de navigabilité ;

b) le propriétaire ait évalué les risques de sécurité liés aux opérations appuyées par la ou les fonctions EFB ;

c) le propriétaire ait établi les exigences en matière de redondance des renseignements (s'il y a lieu) contenus dans et affichés par la ou les fonctions EFB ;

d) le propriétaire ait établi et documenté des procédures pour la gestion de la ou des fonctions EFB, y compris toutes bases de données qui pourraient être utilisées ;

e) le propriétaire ait établi et documenté les procédures pour l'utilisation de l'EFB et de la ou des fonctions EFB, et les exigences de formation s'y rapportant.

4.13 Hélicoptère exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis

4.13.1 Un hélicoptère exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis conclu entre l'État d'immatriculation et l'État de l'établissement principal d'un exploitant d'aviation générale aura à son bord une copie certifiée conforme du résumé de l'accord, sous forme électronique ou sur papier.
Un résumé produit dans une langue autre que l'anglais sera accompagné d'une version anglaise.

4.13.2 Le résumé d'un accord au titre de l'article 83 bis sera mis à la disposition des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile pour leur permettre de déterminer, dans le cadre des activités de surveillance telles que les inspections sur l'aire de trafic, les fonctions et obligations qui sont transférées par l'État d'immatriculation à l'État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale.

4.13.3 L'État d'immatriculation ou l'État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale communiquera à l'OACI le résumé de l'accord avec l'accord au titre de l'article 83 bis, pour enregistrement auprès du Conseil de l'OACI.

Le résumé communiqué avec l'accord au titre de l'article 83 bis enregistré auprès du Conseil de l'OACI contient la liste de tous les aéronefs visés par l'accord. Cependant, la copie certifiée conforme transportée à bord d'un aéronef en application du § 4.13.1 n'a à faire référence qu'à l'aéronef à bord duquel elle se trouve.

4.13.4 Le résumé de l'accord contient les informations sur l'aéronef concerné qui sont indiqués dans l'Appendice 6 et suit la présentation graphique du modèle figurant dans l'Appendice 6, § 3.

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

CHAPITRE 5. EQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS, DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES HÉLICOPTÈRES

5.1 Equipement de communications

5.1.1 Les hélicoptères appelés à être utilisés en régime IFR ou la nuit doivent être dotés d'un équipement de radiocommunications.

Cet équipement doit permettre des communications bilatérales avec toute station aéronautique et sur toute fréquence prescrite par l'ANAC.

Les dispositions du § 5.1.1 seront considérées comme respectées s'il est démontré que les communications spécifiées dans ce paragraphe peuvent s'effectuer dans les conditions normales de propagation radio de la route considérée.

5.1.2 Lorsque l'application des dispositions du § 5.1.1 exige l'installation de plusieurs équipements de radiocommunications, chacun d'eux doit être installé indépendamment de l'autre ou des autres pour que la panne de l'un d'eux n'entraîne pas celle d'un autre.

5.1.3 Les hélicoptères appelés à être utilisés en régime VFR, mais en vol contrôlé, doivent être dotés, sauf s'ils en sont dispensés par l'ANAC, d'un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales à tout moment du vol avec toute station aéronautique et sur toute fréquence que peut prescrire l'ANAC.

5.1.4 Les hélicoptères appelés à être utilisés pour des vols auxquels s'appliquent les dispositions du § 4.3 ou du § 4.4 doivent être dotés, sauf s'ils en sont dispensés par l'ANAC, d'un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales à tout moment du vol avec toute station aéronautique et sur toute fréquence que peut prescrire l'ANAC.

5.1.5 L'équipement de radiocommunications prescrit aux § 5.1.1 à 5.1.4 permet de communiquer sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz.

5.1.6 Pour les vols en espace aérien où l'équipement de communication doit respecter une spécification RCP liée à la communication basée sur la performance (PBC), outre l'équipement requis en vertu des § 5.1.1 à 5.1.5 :

a) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de communication qui lui permet de respecter la ou les spécifications RCP prescrites ;

b) le manuel de vol ou tout autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception ou par l'ANAC doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RCP ; et

c) dans le cas d'un hélicoptère exploité conformément à une LME, la LME doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RCP.

5.1.7 L'ANAC établira des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite.

5.1.8 Dans l'établissement des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite, l'ANAC exige que l'exploitant/le propriétaire établisse :

a) des procédures normales et anormales, y compris des procédures d'urgence ;

b) des exigences en matière de qualification et de compétence des membres de l'équipage de conduite en conformité avec les spécifications RCP appropriées ;

c) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ; et

d) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RCP appropriées.

5.1.9 Pour les hélicoptères visés au § 5.1.6, l'ANAC veille à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

a) la réception des comptes rendus d'observation de performance de communication produits par les programmes de suivis établis en application du RACI 5005, Chapitre 3, § 3.3.5.2 ; et
b) l'application immédiate de mesures correctives pour tout hélicoptère, type d'hélicoptère ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la ou les spécifications RCP.

5.2 Equipement de navigation

5.2.1 Les hélicoptères doivent être dotés d'un équipement de navigation qui leur permet de voler conformément :

a) à leur plan de vol ;
b) aux exigences des services de la circulation aérienne ; sauf dans le cas où, en l'absence d'instructions contraires de l'ANAC, la navigation pour les vols effectués en régime VFR est accomplie par référence visuelle à des repères terrestres. Pour l'aviation générale internationale, les repères terrestres doivent être situés tous les 110 km (60 NM) au maximum.

5.2.2 Pour les opérations visées par une spécification de navigation fondée sur les performances (PBN) prescrite, outre l'équipement requis en vertu du § 5.2.1 :

a) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permet de respecter la ou les spécifications de navigation ;
b) des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère relativement à la ou aux spécifications de navigation doivent figurer dans le manuel de vol ou un autre document de hélicoptère approuvé par l'État de conception ou l'ANAC ; et
c) si l'hélicoptère est exploité conformément à une LME, des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère relativement à la ou aux spécifications de navigation doivent figurer dans la LME.

5.2.3 L'ANAC a établi des critères pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite.

5.2.4 Dans les critères pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite, l'ANAC exige que l'exploitant/propriétaire établisse :

a) des procédures pour les situations normales, anormales et d'urgences ;

b) des exigences en matière de qualifications et de compétences des membres d'équipage de conduite en conformité avec les spécifications de navigation appropriées ;

c) une formation pour le personnel concerné qui cadre avec l'exploitation envisagée ; et

d) des procédures de maintenance appropriées pour assurer le maintien de la navigabilité compte tenu des spécifications de navigation appropriées.

La gestion électronique des données de navigation fait partie intégrante des procédures en situations normales et en situations anormales.

5.2.5 L'ANAC exige une approbation particulière pour les opérations basées sur des spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN.

5.2.6 Les hélicoptères doivent être dotés d'un équipement de navigation suffisant pour que, si un élément de l'équipement tombe en panne à un moment quelconque du vol, le reste de l'équipement permette de naviguer conformément aux dispositions du § 5.2.1 et, le cas échéant, à celles du § 5.2.2.

5.2.7 Pour les vols où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, les hélicoptères doivent être dotés d'un équipement de navigation assurant le guidage jusqu'à un point à partir duquel ils peuvent effectuer un atterrissage à vue. L'équipement dont ils sont dotés doit leur permettre d'obtenir ce guidage à chacune des hélistations où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, ainsi qu'à toute hélistation de dégagement désignée.

5.3 Equipement de surveillance

5.3.1 Tout hélicoptère doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permet de respecter les exigences des services de la circulation aérienne.

5.3.2 Pour les vols en espace aérien où l'équipement de surveillance doit respecter une spécification RSP liée à la surveillance basée sur la performance (PBS), outre l'équipement requis en vertu du § 5.3.1 :

a) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permet de respecter la ou les spécifications RSP prescrites ;

b) le manuel de vol ou tout autre document de l'hélicoptère approuvé/accepté par l'État de conception ou par l'ANAC doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP ; et

c) dans le cas d'un hélicoptère exploité conformément à une LME, la LME doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP.

5.3.3 L'ANAC établi des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RSP a été prescrite.

5.3.4 Dans l'établissement des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RSP liée à la PBNS a été prescrite, l'ANAC exige que l'expioitant/le propriétaire établisse :

a) des procédures normales, anormales et d'urgences ;

b) des exigences en matière de qualification et de compétence des membres de l'équipage de conduite en conformité avec les spécifications RSP appropriées ;

c) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ; et

d) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RSP appropriées.

5.3.5 Pour les hélicoptères visés au § 5.3.2, l'ANAC veille à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

a) la réception des comptes rendus d'observation de performance de communication produits par les programmes de suivis établis en application des exigences du RACI 5005, Chapitre 3, § 3.3.5.2 ; et

b) l'application immédiate de mesures correctives pour tout hélicoptère, type d'hélicoptère ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la ou les spécifications RCP.

CHAPITRE 6. MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES HELICOPTERES

6.1 Responsabilités en matière de maintien de la navigabilité

6.1.1 Le propriétaire d'un hélicoptère ou, si ce dernier est loué, le locataire, doit veiller à ce que :

a) l'hélicoptère soit maintenu en état de navigabilité ;
b) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement ;
c) le certificat de navigabilité de l'hélicoptère demeure valide ;
d) la maintenance de l'hélicoptère soit effectuée conformément à un programme d'entretien acceptable par l'ANAC ;

6.1.2 Jusqu'au 4 novembre 2020, 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'ANAC.

6.1.2 A compter du 5 novembre 2020, le propriétaire ou le locataire ne doit pas utiliser un hélicoptère à moins que sa maintenance, y compris tout moteur, rotor et pièce connexe, soit effectuée :

a) par un organisme qui satisfait aux dispositions du RACI 4006, Partie II, Chapitre 6, et qui est soit agréé par l'ANAC, soit agréé par un autre État contractant et accepté par l'ANAC ;
b) par une personne dans le cas de la maintenance en ligne conformément à des procédures qui sont acceptable par l'ANAC;
et qu'il existe une fiche de maintenance pour les travaux effectués.

6.1.3 Jusqu'au 4 novembre 2020, si la fiche de maintenance n'est pas délivrée par un organisme de maintenance agréé conformément au RACI 4006 Partie II, Chapitre 6, la personne qui signe la fiche de maintenance doit être titulaire de la licence délivrée conformément au RACI 2000.

6.2 Enregistrements de maintien de la navigabilité

6.2.1 Le propriétaire doit veiller à ce que les enregistrements ci-après soient conservés pendant les périodes mentionnées au § 6.2.2 :

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

b) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
c) renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations apportées à l'hélicoptère et à ses principaux ensembles ;
d) 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 ;
e) situation actuelle de conformité de l'hélicoptère avec le programme de maintenance ;
f) enregistrements de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.

6.2.2 Les enregistrements dont il est question au § 6.2.1, alinéas a) à e), doivent être conservés pendant au moins 90 jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les états indiqués au § 6.2.1, alinéa f), doivent être conservés pendant au moins un an après la date de signature de la fiche de maintenance.

6.2.3 Le locataire d'un hélicoptère doit se conformer, selon le cas, aux spécifications des § 6.2.1 et 6.2.2 pendant la durée de la location.

6.2.4 À compter du 5 novembre 2020, les enregistrements conservés et transférés conformément au § 6.2 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.

6.3 Renseignements sur le maintien de la navigabilité

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 § 4.2.3, alinéa f), et 4.2.4 de la Partie II du RACI 4006.

6.4 Modifications et réparations

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

6.5 Fiche de maintenance

6.5.1 Jusqu'au 4 novembre 2020, une fiche de maintenance sera remplie et signée comme le prescrit l'ANAC pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon satisfaisante.

6.5.1 À compter du 5 novembre 2020, lorsque des travaux de maintenance sont effectués par un organisme de maintenance agréé, celui-ci doit remplir la fiche de maintenance conformément au RACI 4006, Partie II, Chapitre 6, section 6.8.

6.5.2 Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, une personne titulaire d'une licence délivrée conformément au RACI 2000 doit remplir et signer la fiche de maintenance pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux données approuvées et aux procédures acceptables pour l'ANAC.

6.5.3 À compter du 5 novembre 2020, lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, la fiche de maintenance doit contenir notamment les renseignements suivants :

a) les détails essentiels des travaux effectués ;
b) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
c) le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.

CHAPITRE 7. EQUIPAGE DE CONDUITE DES HELICOPTERES

7.1 Qualifications

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'ANAC, 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.

7.2 Composition de l'équipage de conduite

L'équipage de conduite ne doit pas être inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel de vol ou tout autre document associé au certificat de navigabilité.

RACI 3007 — PARTIE 3

APPENDICES

APPENDICE 1. SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DES EXPLOITANTS DE TRANSPORT AÉRIEN

(Voir Section II, Chapitre 2, § 2.2.1.8)

L'Appendice 1 du RACI 8002 contient les dispositions générales applicables au système national de supervision de la sécurité.

Le présent appendice contient des dispositions supplémentaires applicables à la supervision de la sécurité des exploitants de transport aérien commercial international.

1. Législation aéronautique de base

1.1 L'État de Côte d'Ivoire promulgue et applique des lois qui lui permettent de réglementer, la certification et la supervision continue des exploitants ainsi que la résolution des problèmes de sécurité relevés et constatés par l'ANAC et de faire en sorte que la conformité se traduise par un niveau de sécurité acceptable des opérations effectuées.

Dans le présent appendice, le terme « autorité » désigne l'autorité de l'aviation civile ainsi que les organisations équivalentes, y compris les inspecteurs et le personnel.

2. Règlements d'exploitation spécifiques

L'ANAC adopte des règlements qui prévoient la certification et la surveillance continue de l'exploitation technique des aéronefs et de la maintenance des aéronefs conformément aux Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

3. Système et fonctions de supervision de la sécurité

3.1 L'ANAC veille à ce que l'autorité ait la responsabilité de la supervision de la sécurité des exploitants de transport.

3.2 L'ANAC utilise une méthode pour déterminer le nombre d'inspecteurs nécessaires en fonction de l'ampleur et de la complexité des opérations de son système d'aviation civile.

3.3 La méthode en question au § 3.2 peut être documentée.

3.4 L'ANAC veille à ce que ses inspecteurs aient l'appui, les qualifications et les moyens de transport nécessaires pour remplir en toute indépendance leurs fonctions de certification et de surveillance continue.

4. Personnel technique qualifié

L'ANAC exige que la formation initiale et périodique porte entre autres sur des sujets propres aux aéronefs.

5. 4. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité

5.1. L'ANAC veille à fournir aux inspecteurs de l'autorité les guides techniques contenant les politiques, les procédures et les normes à utiliser dans la certification et la surveillance continue des exploitants.

5.2. L'ANAC veille à fournir aux inspecteurs de l'autorité les guides techniques contenant les politiques, les procédures et les normes à utiliser dans la résolution des problèmes de sécurité, y compris les mesures d'exécution.

5.3. L'ANAC veille à fournir aux inspecteurs de l'autorité les guides techniques relatifs à l'éthique, à la conduite personnelle et à la prévention de conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exécution des fonctions officielles.

6. Obligations en matière de délivrance de licences et de certification

Avant le lancement de nouveaux vols de transport commercial, L'ANAC doit exige des exploitants qu'ils démontrent que les vols envisagés peuvent être exécutés en toute sécurité.

7. Obligations en matière de surveillance continue

L'ANAC utilise un plan de surveillance permanente pour confirmer que les exploitants continuent à satisfaire aux spécifications de la certification initiale et que chaque exploitant exerce ses activités de façon satisfaisante.

8. Résolution des problèmes de sécurité

Des dispositions relatives à la résolution des problèmes de sécurité figurent dans l'Appendice 1 du RACI 8002.

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

APPENDICE 2. SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES À L'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRES EN CLASSE DE PERFORMANCES 3 DANS DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX I NSTRUMENTS (IMC)

(Voir Section II, Chapitre 3, § 3.4.1)

Les spécifications de navigabilité et d'exploitation prévues par la Section II, Chapitre 3, § 3.4.1, doivent répondre aux exigences suivantes.

1. Fiabilité du moteur

1.1 Approbation et maintien de l'approbation des moteurs équipant des hélicoptères exploités en classe de performances 3 en IMC :

1.1.1 Pour obtenir l'approbation initiale dans le cas d'un type de moteur déjà en service, il faut démontrer une fiabilité correspondant à un taux de perte de puissance nominale inférieur à 1 pour 100 000 heures de fonctionnement, sur la base d'un processus de gestion de risque.

Dans le présent contexte, on entend par « perte de puissance » une diminution considérable de la puissance imputable à la conception, à l'entretien ou à l'installation du moteur ou d'un de ses éléments, y compris la conception ou l'installation du circuit de carburant ou du système de commande du moteur (voir le Supplément G).

1.1.2 Pour obtenir l'approbation initiale dans le cas d'un nouveau type de moteur, l'État de conception doit évaluer chaque modèle de moteur du point de vue de son admissibilité pour l'exploitation en classe de performances 3 en IMC.

1.1.3 Pour maintenir l'approbation, l'État de conception, dans le cadre du processus de maintien de la navigabilité, doit veiller à ce que la fiabilité du moteur demeure compatible avec l'intention de la norme énoncée au § 1.1.1.

1.2 L'exploitant doit avoir la responsabilité d'un programme de suivi permanent des tendances des moteurs.

1.3 Pour tenir au minimum la probabilité d'une panne en vol, le moteur doit être équipé :

a) s'il s'agit d'un moteur à turbine, d'un système de réallumage automatique ou d'un système d'allumage continu à commande manuelle, à moins qu'il n'ait été

déterminé lors de la certification qu'un tel système n'est pas nécessaire compte tenu des conditions environnementales probables d'utilisation du moteur ;

b) d'un système magnétique de détection de particules, ou d'un système équivalent, pour le moteur, la boîte d'accessoires et la boîte de réduction, relié à un voyant d'avertissement situé dans le poste de pilotage ; et

c) d'un moyen qui assure la poursuite du fonctionnement du moteur dans une gamme de puissance suffisante pour terminer le vol en sécurité en cas de toute panne raisonnablement prévisible du régulateur de carburant.

2. Systèmes et équipement

Les hélicoptères exploités en classe de performances 3 en IMC doivent être dotés des systèmes et de l'équipement suivants, qui sont destinés à garantir la poursuite du vol en sécurité ou à aider à l'exécution d'un atterrissage forcé en sécurité en cas de panne de moteur, dans toutes les conditions d'utilisation admissibles :

a) soit deux systèmes distincts de génération électrique, chacun étant capable d'alimenter toutes les combinaisons probables de charges électriques continues en vol pour les instruments, l'équipement et les systèmes nécessaires au vol en IMC, soit une source primaire d'électricité et une batterie de secours ou une autre source de courant électrique capable d'alimenter 150 % des charges électriques totales de tous les instruments et équipements nécessaires pour assurer la sécurité des opérations d'urgence de l'hélicoptère pendant au moins une heure ;

b) un système d'alimentation électrique d'urgence d'une capacité et d'une autonomie permettant au moins, en cas de perte de la génération électrique normale :

Si une batterie est utilisée pour remplir l'exigence relative à une seconde source de courant électrique [voir § 2, alinéa a), ci-dessus], une alimentation électrique supplémentaire peut ne pas être nécessaire.

1) de maintenir en fonctionnement tous les instruments de vol, systèmes de communication et systèmes de navigation essentiels durant une descente depuis l'altitude maximale homologuée en configuration d'autorotation jusqu'à la fin de l'atterrissage ;

2) de maintenir en fonctionnement le système de stabilisation, s'il y a lieu ;
3) de sortir le train d'atterrissage, s'il y a lieu ;

4) au besoin, d'alimenter un réchauffeur de tube pitot, qui doit faire fonctionner un indicateur de vitesse anémométrique bien visible pour le pilote ;
5) d'allumer le phare d'atterrissage ;
6) de faire une tentative de redémarrage du moteur, s'il y a lieu ;
7) de faire fonctionner le radioaltimètre ;

c) un radioaltimètre ;
d) un système de pilotage automatique, si l'intention est d'en utiliser un en remplacement d'un second pilote. En pareil cas, l'ANAC s'assure que l'approbation de l'exploitant indique clairement toutes les conditions ou limitations imposées à l'utilisation de ce système ;
e) un moyen de faire au moins une tentative de redémarrage du moteur ;
f) un système de navigation de surface dont l'emploi en vol IFR a été approuvé, qui peut être utilisé afin de trouver une aire appropriée pour un atterrissage en cas d'urgence ;
g) un phare d'atterrissage indépendant du train d'atterrissage rétractable et capable d'éclairer suffisamment la zone de toucher en cas d'atterrissage forcé de nuit ;
h) un système d'avertissement d'incendie de moteur.

3. Spécifications minimales relatives à l'état de fonctionnement de l'équipement

L'ANAC établit les spécifications minimales relatives à l'état de fonctionnement de l'équipement nécessaire pour les hélicoptères exploités en classe de performances 3 en IMC.

4. Renseignements du manuel d'exploitation

Le manuel d'exploitation doit indiquer les limitations, les procédures, l'état d'approbation et les autres renseignements applicables à l'exploitation en classe de performances 3 en IMC.

5. Compte rendu d'événements

5.1 Les exploitants qui ont reçu une approbation pour effectuer des vols d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC doivent rendre compte de tous les cas de panne, d'anomalie de fonctionnement ou de défectuosité grave à l'ANAC, qui, à son tour, doit notifier l'État de conception.

5.2 L'ANAC suit l'exploitation des hélicoptères en classe de performances 3 en IMC de façon à pouvoir prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer le maintien du niveau de sécurité voulu. L'ANAC signale les événements d'importance ou les tendances soulevant des préoccupations particulières au titulaire du certificat de type concerné et à l'État de conception.

6. Planification de l'exploitant

La planification de route de l'exploitant doit tenir compte de tous les renseignements utiles dans l'évaluation des routes ou régions de vol envisagées, notamment les suivants :

a) la nature du terrain à survoler, y compris la possibilité d'y exécuter un atterrissage forcé en sécurité en cas de panne de moteur ou d'anomalie de fonctionnement grave ;
b) les renseignements météorologiques, y compris les éléments saisonniers et les autres phénomènes météorologiques défavorables pouvant nuire au vol ; et
c) les autres critères et limitations spécifiés par l'ANAC.

7. Expérience, formation et vérification des équipages de conduite

7.1 L'ANAC prescrit l'expérience minimale requise des équipages de conduite pour les vols d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC.

7.2 Le programme de formation et de vérification des équipages de conduite de l'exploitant doit convenir à l'exploitation en classe de performances 3 en IMC et doit porter sur les procédures normales, anormales et d'urgence et, en particulier, sur la détection des pannes de moteur, y compris la descente en vue d'un atterrissage forcé en IMC, ainsi que, dans le cas d'hélicoptères monomoteurs, la mise en autorotation stabilisée.

8. Certification ou validation de l'exploitant

L'exploitant doit démontrer sa capacité à assurer une exploitation en classe de performances 3 en IMC, dans le cadre d'un processus de certification et d'approbation spécifié par l'ANAC.

Des indications sur les spécifications de navigabilité et d'exploitation figurent dans le Supplément G.

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

APPENDICE 3. PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE (PEA/AOC)

(Voir la Section II, Chapitre 2, § 2.2.1.5 et 2.2.1.6)

1. Objet et portée

1.1 Le PEA/AOC et les spécifications d'exploitation connexes applicables à chaque type d'aéronef doivent comprendre au moins les renseignements spécifiés aux § 2 et 3 et doivent suivre une présentation graphique normalisée.

1.2 Le permis d'exploitation aérienne et les spécifications d'exploitation connexes doivent indiquer les opérations que l'exploitant est autorisé à effectuer ainsi que les approbations particulières, les conditions et les restrictions.

Le Supplément E, § 3.2.2, contient des renseignements supplémentaires qui peuvent figurer dans les spécifications d'exploitation liées au permis d'exploitation aérienne.

2. Modèle de PEA/AOC

La Section II, Chapitre 4, § 4.1.2, dispose qu'une copie authentifiée du PEA/AOC doit être emportée à bord.

PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE

	ÉTAT DE L'EXPLOITANT AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE	
PEA/AOC N° : Date d'expiration : *Expiry date*	**Nom commercial :** **Adresse de l'exploitant :** **Téléphone :** **Fax :** **Courriel :**	**POINTS DE CONTACT OPÉRATIONNELS** Les coordonnées permettant de joindre sans délai excessif le service de gestion de l'exploitation figurent dans
Le présent document atteste que _____12 a (ont) reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien commercial indiquées dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément au Manuel d'exploitation et à (aux) _____13.		
Date de délivrance :	Nom et signature[14] : Fonction :	

1. À l'usage de l'État de Côte d'Ivoire.
2. Remplacer par le nom de l'État de Côte d'Ivoire.
3. Remplacer par le nom de l'autorité de délivrance de l'État de Côte d'Ivoire.
4. Numéro PEA/AOC unique, attribué par l'État de Côte d'Ivoire.
5. Date après laquelle le PEA/AOC cesse d'être valide (jj-mm-aaaa).
6. Remplacer par le nom officiel de l'exploitant.
7. Nom commercial de l'exploitant, s'il est différent du nom de l'exploitant. Ajouter « s/n » avant le nom commercial (pour « faisant affaires sous le nom »).
8. Adresse du siège principal d'exploitation de l'exploitant.
9. Numéros de téléphone et de fax du siège principal d'exploitation de l'exploitant, avec le code du pays. L'adresse électronique est indiquée si elle est disponible.
10. Les coordonnées comprennent les numéros de téléphone et de fax, avec le code du pays, ainsi que l'adresse électronique (si elle est disponible permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation sans délai excessif en cas de questions concernant les vols, la navigabilité, la compétence des équipages de conduite et de cabine, les marchandises dangereuses et d'autres sujets, selon qu'il convient.
11. Référence exacte de l'endroit (paragraphe ou page) du document contrôlé emporté à bord où figurent les coordonnées. Ex. : « Les coordonnées figurent dans le Manuel d'exploitation, Généralités, Chapitre 1, § 1.1 », ou « ... figurent dans les Spécifications d'exploitation, page 1 », ou « ... figurent dans la pièce jointe au présent document ».
12. Nom officiel de l'exploitant.
13. Référence des règlements applicables de l'aviation civile.
14. Date de délivrance de l'AOC (jj-mm-aaaa).
15. Fonction, nom et signature du représentant de l'autorité. De plus, un cachet officiel peut être apposé sur le PEA/AOC.

3. Spécifications d'exploitation applicables à chaque type d'aéronef

Le Chapitre 4, § 4.1.2, de la Section II dispose qu'une copie des spécifications d'exploitation indiquées dans la présente section doit être emportée à bord.

3.1 Pour chaque type d'hélicoptère de la flotte de l'exploitant, identifié par la marque, le modèle et la série de l'hélicoptère, les informations suivantes doivent être fournies : coordonnées de l'autorité de délivrance, nom de l'exploitant, numéro et date de délivrance de du PEA/AOC, signature du représentant de l'autorité, type d'aéronef, types et zones d'exploitation, restrictions et approbations particulières.

Les types d'hélicoptère visés par des approbations particulières et des restrictions identiques peuvent faire l'objet d'une même liste.

3.2 La présentation graphique des spécifications d'exploitation, dont il est question au Chapitre 2, § 2.2.1.6, est la suivante :

La LME fait partie intégrante du Manuel d'exploitation.

SPECIFICATION D'EXPLOITATION

(sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation)

COORDONNÉES DE L'AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE[1]

Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel : _____

PEA/AOC n° [2] : _____ Nom de l'exploitant[3] : _____ Date[4] : _____ Signature : _____

s/n Nom commercial : _____

Type d'aéronef[5] :

Types d'exploitation : Transport aérien commercial ☐ Passagers ☐ Fret ☐ Autre[6]: _____

Zones d'exploitation [7] :

Restrictions spéciales [8]:

APPROBATION PARTICULIÈRE	OUI	NON	DESCRIPTION [9]	OBSERVATIONS
Marchandises dangereuses	☐	☐		
Opérations par faible visibilité				
Approche et atterrissage	☐	☐	CAT[10]: _____ RVR: ____ m DH: _____ ft	
Décollage	☐	☐	RVR[11]: _____ m	
Crédit(s) opérationnel(s)	☐	☐	12	
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN	☐	☐	13	
Maintien de la navigabilité	X	X	14	
EFB	☐	☐	15	
Autres[16]	☐	☐		

1. Numéros de téléphone et de fax de l'autorité, avec le code du pays. L'adresse électronique et le numéro de fax sont indiqués s'ils sont disponibles.
2. Numéro du PEA/AOC connexe.
3. Nom officiel de l'exploitant et nom commercial de l'exploitant, s'il est différent de son nom officiel. Ajouter « s/n » avant le nom commercial (pour « faisant affaires sous le nom »).
4. Date d'émission des spécifications d'exploitation (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité.
5. Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'hélicoptère d'après la taxonomie établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/OACI (p. ex. : Bell-47G-3, SIKORSKY-S55). La taxonomie CAST/OACI figure sur le site web à l'adresse suivante : http://www.intlaviationstandards.org/.
6. Autre type d'exploitation à préciser (p. ex. service médical d'urgence).
7. Zones géographiques d'exploitation autorisée (définies par des coordonnées géographiques, des routes précises, des frontières nationales, des limites de région d'information de vol ou des limites régionales) définies par l'autorité de délivrance.
8. Restrictions spéciales applicables (p. ex. VFR seulement, de jour seulement).
9. On indique dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation ou le type d'approbation (avec les critères appropriés).
10. Opération d'approche aux instruments de type A ou de type B applicable (CAT I, II etc.). RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en pieds. On doit utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.
11. RVR minimale de décollage approuvée, en mètres, ou visibilité horizontale équivalente si la RVR n'est pas utilisée. On peut utiliser une ligne pour chaque approbation éventuellement accordée.
12. Énumérer les possibilités embarquées (c.-à-d. atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS) et les crédits opérationnels connexes accordés.
13. Navigation fondée sur les performances (PBN) : utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions applicables figurant dans la colonne « Description ».
14. Nom de la personne ou de l'organisation responsable de veiller au maintien de la navigabilité de l'hélicoptère et le règlement en cause, c'est-à-dire le règlement AOC ou une approbation particulière (p. ex. EC2042/2003, Partie M, Section G).
15. Énumérer les fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des hélicoptères, ainsi que toutes les limitations applicables.
16. On peut indiquer d'autres autorisations ou renseignements dans ce champ, en utilisant une ligne par autorisation (p. ex. autorisation d'approche spéciale, opérations spéciales, spécification de la ou des classes de performance dans lesquelles l'aéronef peut être exploité, etc.).

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

APPENDICE 4. ENREGISTREURS DE BORD

(Voir la Section II, Chapitre 4, § 4,3, et la Section III, Chapitre 4, § 4.7)

Les dispositions du présent appendice s'appliquent aux enregistreurs de bord destinés à équiper les hélicoptères employés à la navigation aérienne internationale. Les enregistreurs de bord protégés contre les impacts se composent d'un ou de plusieurs des enregistreurs suivants : un enregistreur de données de vol (FDR), un enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR), un enregistreur d'images embarqué (AIR) un enregistreur de communications par liaison de données (DLR).

Lorsque des images ou des renseignements communiqués par liaison de données doivent être enregistrés sur un enregistreur de vol protégé contre les impacts, il est permis de les enregistrer soit sur le CVR, soit sur le FDR.

Les enregistreurs de bord légers se composent d'un ou de plusieurs des systèmes suivants : un système d'enregistrement de données d'aéronef (ADRS) ; un système d'enregistrement audio de poste de pilotage (CARS) ; un système embarqué d'enregistrement d'images (AIRS) ; un système d'enregistrement de communications par liaison de données (DLRS).

Lorsque des images ou des renseignements communiqués par liaison de données doivent être enregistrés sur un enregistreur de vol protégé contre les impacts, il est permis de les enregistrer soit sur le CARS, soit sur l'ADRS.

1. Dispositions générales

1.1 Les boîtiers des enregistreurs de bord non largables seront peints d'une couleur orange distinctive.

1.2 Les boîtiers des enregistreurs de bord non largables protégés contre les impacts :

a) doivent porter des marques réfléchissantes destinées à faciliter leur repérage ;

b) doivent être dotés localisation subaquatique à déclenchement automatique, solidement assujetti, fonctionnant sur une fréquence de 37,5 kHz. Dès que possible mais au plus tard le 1er janvier 2018, ce dispositif aura une autonomie de fonctionnement d'au moins 90 jours.

1.3 Les boîtiers des enregistreurs de bord automatiques largables :

a) seront peints d'une couleur orange distinctive ; la surface visible de l'extérieur de l'aéronef pourra toutefois être d'une autre couleur ;

b) porteront des marques réfléchissantes destinées à faciliter le repérage des enregistreurs ;

c) seront dotés d'un ELT intégré à mise en marche automatique.

1.4 L'installation des enregistreurs de bord répondra aux conditions suivantes :

a) le risque d'endommagement des enregistrements doit être le plus faible possible ;

b) un dispositif sonore ou visuel doit permettre de vérifier avant le vol si les enregistreurs fonctionnent correctement ;

c) si les enregistreurs sont munis d'un dispositif d'effacement, l'installation doit être conçue de manière à empêcher le fonctionnement de ce dispositif pendant le temps de vol ou en cas d'impact ;

d) dans le cas des hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1er janvier 2023 ou après, une fonction d'effacement commandée par l'équipage de conduite sera fournie dans le poste de pilotage, qui, lorsqu'elle est activée, modifie l'enregistrement du CVR et de l'AIR afin d'en empêcher la récupération par les techniques de relecture ou de copie ordinaires. L'installation sera conçue de manière à éviter l'activation pendant le vol. De plus, la probabilité d'une activation intempestive d'une fonction d'effacement durant un accident sera réduite au minimum.

La fonction d'effacement est destinée à empêcher l'accès aux enregistrements du CVR et de l'AIR par les techniques de relecture ou de copie ordinaires mais n'empêcherait pas les services d'enquête sur les accidents de récupérer ces enregistrements en utilisant des techniques spécialisées de relecture ou de copie.

1.5 Les enregistreurs de bord protégés contre les impacts seront installés de façon à recevoir leur alimentation électrique d'une barre omnibus qui assurera la plus grande fiabilité de fonctionnement sans compromettre l'alimentation de circuits essentiels ou de circuits de secours.

1.6 Les enregistreurs de bord légers seront raccordés à une source d'alimentation électrique ayant les caractéristiques qui assurent un enregistrement approprié et fiable dans l'environnement d'exploitation.

1.7 Des essais effectués selon des méthodes approuvées par l'autorité de certification compétente doivent démontrer que les enregistreurs de bord fonctionnent de façon satisfaisante dans les conditions extrêmes d'environnement pour lesquelles ils ont été conçus.

1.8 Des moyens doivent être prévus qui doivent assurer une synchronisation précise entre les fonctions des enregistreurs de bord.

1.9 Le constructeur fournit habituellement à l'autorité de certification compétente les renseignements ci-après sur les enregistreurs de bord :

a) mode d'emploi établi par le constructeur, limitations de l'équipement et procédures d'installation ;
b) origine ou source des paramètres et équations reliant les comptages aux unités de mesure ;
c) comptes rendus d'essais du constructeur.

2. Enregistreur de données de vol (FDR) Et Système d'Enregistrement de données d'Aéronefs (ADRS)

2.1 Logique de démarrage et d'arrêt

Le FDR ou l'ADRS doit commencer à enregistrer avant que l'hélicoptère ne se déplace par ses propres moyens et doit enregistrer de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'hélicoptère n'est plus capable de se déplacer par ses propres moyens.

2.2 Paramètres à enregistrer

Les précédentes éditions de la Partie 3 de l'Annexe 6 définissaient les types d'enregistreurs en fonction des premières évolutions des FDR.

2.2.1 Les paramètres qui permettent de répondre aux exigences relatives aux FDR sont énumérés dans le Tableau A4-1. Le nombre de paramètres à enregistrer doit dépendre de la complexité de l'hélicoptère. Les paramètres non suivis d'un astérisque (*) doivent être obligatoirement enregistrés, quelle que soit la complexité de l'hélicoptère.

Les paramètres suivis d'un astérisque doivent être également enregistrés si des systèmes de bord ou l'équipage de conduite utilisent une source de données sur ces paramètres pour la conduite de l'hélicoptère. On doit toutefois utiliser d'autres

paramètres à la place, compte dûment tenu du type de l'hélicoptère et des caractéristiques de l'équipement d'enregistrement.

2.2.2 Les paramètres ci-après doivent répondre aux exigences en ce qui concerne la trajectoire de vol et la vitesse :

- Altitude-pression
- Vitesse indiquée
- Température ambiante extérieure
- Cap
- Accélération normale
- Accélération latérale
- Accélération longitudinale (axe du fuselage)
- Heure ou chronométrage
- Données de navigation* : angle de dérive, vitesse du vent, direction du vent, latitude/longitude
- Hauteur radio altimétrique*

2.2.3 le FDR offre une plus grande capacité d'enregistrement, il convient d'envisager d'enregistrer les renseignements supplémentaires suivants :

a) renseignements opérationnels supplémentaires provenant des dispositifs d'affichage électroniques, tels que les systèmes d'instruments de vol électroniques (EFIS), le moniteur électronique centralisé de bord (ECAM) et le système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage (EICAS) :
b) paramètres moteurs supplémentaires (EPR, N1, débit carburant, etc.).

2.2.4 Les paramètres qui permettent de répondre aux exigences relatives à l'ADRS sont les sept premiers paramètres énumérés dans le Tableau A4-3.

2.2.5 Si l'ADRS offre une plus grande capacité d'enregistrement, l'enregistrement des paramètres 8 et suivants énumérés dans le Tableau A4-3 sera envisagé.

2.3 Renseignements supplémentaires

2.3.1 La plage de mesure, l'intervalle d'enregistrement et la précision des paramètres sur l'équipement installé sont habituellement vérifiés au moyen de méthodes approuvées par l'autorité de certification compétente.

2.3.2 L'exploitant/le propriétaire doit tenir une documentation sur l'attribution des paramètres, les équations de conversion, l'étalonnage périodique et l'état de fonctionnement/ la maintenance des enregistreurs de bord. La documentation doit être suffisante pour garantir que les autorités chargées d'enquêter sur les accidents disposent des renseignements nécessaires pour la lecture des données sous forme d'unités techniques.

3. Enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR) Et Système d'Enregistrement Audio de poste de Pilotage (CARS)

3.1 Logique de démarrage et d'arrêt

Le CVR ou le CARS doit commencer à enregistrer avant que l'hélicoptère ne se déplace par ses propres moyens et doit enregistrer de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'hélicoptère n'est plus capable de se déplacer par ses propres moyens. De plus, sous réserve de la disponibilité de l'alimentation électrique, le CVR ou le CARS doit commencer à enregistrer dès que possible pendant les vérifications de poste de pilotage avant le démarrage des moteurs au début du vol jusqu'à l'exécution des vérifications de poste de pilotage immédiatement après l'arrêt des moteurs à la fin du vol.

3.2 Signaux à enregistrer

3.2.1 Le CVR doit enregistrer simultanément au moins les éléments suivants sur quatre canaux distincts ou plus :

a) communications vocales émises ou reçues par radio à bord de l'aéronef ;
b) ambiance sonore du poste de pilotage ;
c) communications vocales échangées par l'interphone de bord, si l'hélicoptère en est équipé, entre les membres de l'équipage de conduite, dans le poste de pilotage ;
d) signaux vocaux ou acoustiques identifiant une aide de navigation ou une aide d'approche et entendus dans le casque d'écoute ou le haut-parleur ;
e) communications vocales des membres de l'équipage de conduite sur le système de sonorisation de bord, si l'hélicoptère en est équipé.

3.2.2 L'attribution audio du CVR devrait de préférence être la suivante :

a) panneau audio du pilote commandant de bord ;

b) panneau audio du copilote ;

c) autres postes d'équipage de conduite et la référence chronologique ;

d) microphone d'ambiance sonore du poste de pilotage.

3.2.3 Le CARS enregistrera simultanément au moins les éléments suivants sur deux canaux distincts ou plus :

a) communications vocales émises ou reçues par radio à bord de l'hélicoptère ;

b) ambiance sonore du poste de pilotage ;

c) communications vocales échangées par l'interphone de bord, si l'hélicoptère en est équipé, entre les membres de l'équipage de conduite, dans le poste de pilotage.

3.2.4 L'attribution audio du CARS devrait de préférence être la suivante :

a) communications vocales ;

b) ambiance sonore du poste de pilotage.

4. Enregistreur d'images embarqué (AIR) Et Système Embarqué d'Enregistrement d'Images (AIRS)

4.1 Logique de démarrage et d'arrêt

L'AIR ou l'AIRS commencera à enregistrer avant que l'hélicoptère ne se déplace par ses propres moyens et enregistrera de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'hélicoptère n'est plus capable de se déplacer par ses propres moyens. De plus, sous réserve de la disponibilité de l'alimentation électrique, il commencera à enregistrer dès que possible pendant les vérifications de poste de pilotage avant le démarrage des moteurs au début du vol, jusqu'à l'exécution des vérifications de poste de pilotage immédiatement après l'arrêt des moteurs à la fin du vol.

4.2 Classes

4.2.1 Les AIR et AIRS Classe A captent des images de l'ensemble du poste de pilotage afin de fournir des renseignements complémentaires à ceux des enregistreurs de bord classiques.

Aux fins du respect de la vie privée, la vue d'ensemble du poste de pilotage peut être autant que possible ajustée de façon à ne pas montrer la tête et les épaules des membres d'équipage quand ils sont assis en position de travail normale.

Il n'y a pas de disposition relative aux AIR et AIRS Classe A dans le présent document.

4.2.2 Les AIR Classe B captent des images des affichages de messages communiqués par liaison de données.

4.2.3 Les AIR Classe C captent des images des instruments et des panneaux de commandes.

On peut considérer un AIR et AIRS comme un moyen d'enregistrer les données de vol quand il est impossible ou hors de prix d'enregistrer ces données sur un FDR ou quand un FDR n'est pas obligatoire.

5. Enregistreur de communications par liaison de données (DLR)

5.1 Applications à enregistrer

5.1.1 Lorsque la trajectoire de vol de l'hélicoptère est autorisée ou contrôlée au moyen de messages communiqués par liaison de données, tous ces messages, aussi bien en liaison montante (à destination de l'hélicoptère) qu'en liaison descendante (en provenance de l'hélicoptère), doivent être enregistrés à bord de l'hélicoptère. Dans la mesure du possible, l'heure d'affichage des messages à l'équipage de conduite et l'heure des réponses doivent être enregistrées.

Des renseignements suffisants permettant de déterminer la teneur des messages communiqués par liaison de données et l'heure d'affichage des messages à l'équipage de conduite sont nécessaires pour établir la séquence exacte des événements se produisant à bord d'un aéronef.

5.1.2 Les messages concernant les applications énumérées au Tableau A4-2 doivent être enregistrés. Les messages des applications non suivies d'un astérisque (*) doivent être obligatoirement enregistrés quelle que soit la complexité du système. Les messages des applications suivies d'un astérisque doivent être enregistrés seulement dans la mesure où cela est possible en pratique compte tenu de l'architecture du système.

6. Inspections des enregistreurs de bord

6.1 Avant le premier vol de la journée, on doit procéder à des vérifications manuelles et/ou automatiques des éléments de test incorporés des enregistreurs de bord et, le cas échéant, de l'unité d'acquisition de données de vol.

6.2 L'intervalle d'inspection de la fonction d'enregistrement des systèmes FDR ou des ADRS, des systèmes CVR ou des CARS, et des AIR ou AIRS sera d'un an ; sous réserve de l'approbation de l'autorité de réglementation compétente, cet intervalle pourra être porté à deux ans s'il est démontré que le fonctionnement et le dispositif d'autocontrôle de ces systèmes offrent un haut degré d'intégrité.
L'intervalle d'inspection de la fonction d'enregistrement des systèmes DLR ou DLRS sera de deux ans ; sous réserve de l'approbation de l'autorité de réglementation compétente, cet intervalle pourra être porté à quatre ans s'il est démontré que le fonctionnement et le dispositif d'autocontrôle de ces systèmes offrent un haut degré d'intégrité.

6.3 Les inspections de la fonction d'enregistrement doivent être effectuées comme suit :

a) au moyen d'une analyse des données tirées des enregistreurs de bord, on doit s'assurera que ces derniers fonctionnent bien pour la durée nominale d'enregistrement ;

b) l'enregistrement des données d'un vol complet par le FDR ou l'ADRS doit être analysé sous forme d'unités techniques dans le but d'évaluer la validité de tous les paramètres enregistrés. On doit accorder une attention particulière aux paramètres mesurés par les capteurs reliés en exclusivité au FDR ou à l'ADRS. Il n'est pas nécessaire d'examiner les paramètres concernant le système de barres omnibus électriques de l'aéronef si leur état peut être contrôlé au moyen d'autres systèmes de bord ;

c) le moyen de lecture doit être doté des logiciels nécessaires pour convertir de façon précise les valeurs enregistrées en unités techniques et pour déterminer l'état des signaux discrets ;

d) on doit effectuer un examen du signal enregistré par le CVR ou le CARS en procédant à une relecture de l'enregistrement. En place dans l'aéronef, le CVR ou le CARS doit enregistrer les signaux d'essai provenant de chaque source de l'aéronef et de sources extérieures appropriées, et l'on doit s'assurer que tous les signaux nécessaires répondent aux normes d'intelligibilité ;

e) si possible, durant l'examen, on doit examiner un échantillon des enregistrements en vol de l'enregistreur de conversations de poste de pilotage ou du CARS pour s'assurer que l'intelligibilité du signal est acceptable ;

f) on doit effectuer un examen annuel des images captées par l'AIR ou l'AIRS en repassant l'enregistrement.

g) l'examen des messages enregistrés sur le DLR ou le DLRS sera effectué en procédant à une relecture de l'enregistrement du DLR ou du DLRS.

En place dans l'aéronef, l'AIR doit enregistrer les images d'essai provenant de chaque source de l'aéronef et de sources extérieures appropriées, et l'on doit s'assurer que toutes les images nécessaires répondent aux normes de qualité d'enregistrement.

6.4 Un système enregistreur de bord doit être considéré comme hors d'état de fonctionnement s'il y a une période significative de données de mauvaise qualité, de signaux inintelligibles, ou si un ou plusieurs paramètres obligatoires ne sont pas enregistrés correctement.

6.5 Un rapport de l'inspection de la fonction d'enregistrement doit être mis à la disposition de l'autorité de réglementation, pour contrôle, lorsqu'elle en fait la demande.

6.6 Étalonnage du FDR :

a) pour ce qui est des paramètres qui sont mesurés par des capteurs reliés en exclusivité au FDR et qui ne sont pas vérifiés par d'autres moyens, on doit procéder à un réétalonnage tous les cinq ans au moins ou selon les recommandations du fabricant des capteurs afin de déterminer tout écart par rapport aux routines de conversion technique employées pour les paramètres obligatoires et de s'assurer que les paramètres sont enregistrés compte tenu des tolérances d'étalonnage ;
b) lorsque les paramètres d'altitude et de vitesse sont fournis par des capteurs reliés en exclusivité au FDR, on doit procéder à un réétalonnage selon les recommandations du fabricant des capteurs ou au moins tous les deux ans.

Tableau A4-1 Enregistreurs de données de vol — Caractéristiques des paramètres

Numéro de série	Paramètre	Application	Plage de mesure	Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes)	Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur)	Résolution d'enregistrement
1	Heure (UTC lorsque disponible, sinon chronométrage ou heure GNSS de synchronisation)		24 heures	4	±0,125 % /h	1 s
2	Altitude-pression		de –300 m (–1 000 ft) à l'altitude maximale de certification de l'aéronef +1 500 m (+5 000 ft)	1	de 30 m à ±200 m (de ±100 ft à ±700 ft)	1,5 m (5 ft)
3	Vitesse indiquée		Selon le dispositif de mesure installé pour l'affichage pilote	1	±3 %	1 kt
4	Cap		360°	1	±2°	0,5°
5	Accélération normale		de –3 g à +6 g	0,125	±0,09 g à l'exclusion de l'erreur de référence de ±0,045 g	0,004 g
6	Assiette en tangage		de –75° à +75° ou 100 % de la plage utilisable (la plus élevée des valeurs)	0,5	±2°	0,5°
7	Assiette en roulis		de –180° à + 180°	0,5	±2°	0,5°
8	Émission radio		En cours ou non (une marque d'événement)	1	—	—
9	Régime de chaque moteur		Plage totale	1 (par moteur)	±2 %	0,1 % de la plage totale
10	Rotor principal Vitesse du rotor principal Frein de rotor		 de 50 % à 130 % Marque d'événement	 0,51	 ±2 % —	 0,3 % de la plage totale —

11	Action du pilote et/ou position des commandes – commandes principales (pas collectif, pas cyclique longitudinal, pas cyclique latéral, palonnier)		Plage totale	0,5 (0,25 recommandé)	±2 % sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision	0,5 % de la plage de fonctionnement
12	Hydraulique, chaque circuit (pression basse et sélection)		Marque d'événement	1	—	—
13	Température extérieure		Plage du capteur	2	±2 °C	0,3 °C
14*	Mode pilote automatique/ Auto manette/commandes automatiques de vol et état d'embrayage		Combinaison appropriée de marques d'événement	1	—	—
15*	Embrayage du système d'augmentation de stabilité		Marque d'événement	1	—	—
16*	Pression de fluide boîte de transmission principale		Selon l'installation	1	Selon l'installation	6,895 kN/m2 (1 psi)
17*	Température de fluide boîte de transmission principale		Selon l'installation	2	Selon l'installation	1 °C
18	Vitesse angulaire de lacet		de –400 °/seconde à +400 °/seconde	0,25	±1,5 % de la plage maximale, à l'exclusion de l'erreur de référence de ±5 %	±2 °/s
19*	Charge à l'élingue		de 0 % à 200 % de la charge certifiée	0,5	±3 % de la plage maximale	0,5 % pour la charge maximale certifiée
20	Accélération longitudinale		de –1 g à +1 g	0,25	±0,015 g à l'exclusion de l'erreur de référence de ±0,05 g	0,004 g
21	Accélération latérale		de –1 g à +1 g	0,25	±0,015 g à l'exclusion de l'erreur de référence de ±0,05 g	0,004 g

22*	Hauteur radio altimétrique		de –6 m à 750 m (de –20 ft à 2 500 ft)	1	±0,6 m (±2 ft) ou ±3 %, selon la plus élevée des valeurs, au-dessous de 150 m (500 ft), et ±5 % au-dessus de 150 m (500 ft)	0,3 m (1 ft) au-dessous de 150 m (500 ft), 0,3 m (1 ft) +0,5 % de la plage maximale au-dessus de 150 m (500 ft)
23*	Écart par rapport à l'alignement vertical		Plage du signal	1	±3 %	0,3 % de la plage totale
24*	Écart par rapport à l'alignement horizontal		Plage du signal	1	±3 %	0,3 % de la plage totale
25	Passage de radioborne		Marque d'événement	1	—	—
26	Avertissements		Marque(s) d'événement	1	—	—
27	Sélection de fréquence sur chaque récepteur de navigation		Suffisante pour déterminer la fréquence sélectionnée	4	Selon l'installation	—
28*	Distances DME 1 et 2		de 0 à 370 km (de 0 à 200 NM)	4	Selon l'installation	1 852 m (1 NM)
29*	Données de navigation (latitude/longitude, vitesse sol et angle de dérive, vitesse et direction du vent)		Selon l'installation	2	Selon l'installation	Selon l'installation
30*	Position du train et du sélecteur de train		Marque d'événement	4	—	—
31*	Température des gaz d'échappement (T4)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
32*	Température entrée turbine (TIT/ITT)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
33*	Quantité de carburant		Selon l'installation	4	Selon l'installation	
34*	Taux de variation d'altitude		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
35*	Détection givrage		Selon l'installation	4	Selon l'installation	
36*	Système de contrôle d'état et d'utilisation		Selon l'installation	—	Selon l'installation	—
37	Modes de conduite des moteurs		Marque d'événement	1	—	—
38*	Calage barométrique sélectionné (pilote et copilote)		Selon l'installation	64 (4 recommandé)	Selon l'installation	0,1 mb (0,01 in Hg)

39*	Altitude sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage
40*	Vitesse sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage
41*	Mach sélectionné (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage
42*	Vitesse verticale sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage
43*	Cap sélectionné (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage
44*	Trajectoire de vol sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage
45*	Hauteur de décision sélectionnée		Selon l'installation	4	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage
46*	Configuration des affichages EFIS (pilote et copilote)		Marque(s) d'événement	4	—	—
47*	Format affichage multifonction/moteurs/ alertes		Marque(s) d'événement	4	—	—
48*	Marqueur d'événement		Marque d'événement	1	—	—
49*	État du GPWS/TAWS/GCAS (sélection du mode d'affichage du relief, y compris état de la fenêtre flash) et (alertes de relief, aussi bien les avertissements que les alarmes, et avis consultatifs) et (position de l'interrupteur marche/arrêt) et (état de fonctionnement)	Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1er janvier 2023 ou après	Marque(s) d'événement	1	Selon l'installation	

50*	TCAS/ACAS (système de surveillance du trafic et d'évitement des collisions) et (état de fonctionnement)	Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1er janvier 2023 ou après	Marque(s) d'événement	1	Selon l'installation	
51*	Commandes de vol principales–forces exercées par le pilote	Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1er janvier 2023 ou après	Plage totale	0,125 (0,0625 recommandé)	±3 % sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision	0,5 % de la plage de fonctionnement
52*	Centre de gravité calculé	Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1er janvier 2023 ou après	Selon l'installation	64	Selon l'installation	1 % de la plage De fonctionnement
53*	Masse calculée de l'hélicoptère	Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1er 2023 ou après	Selon l'installation	64	Selon l'installation	1 % de la plage de fonctionnement

Tableau A4-2 Enregistreurs de communications par liaison de données — Description des applications

Application no	Type	Description	Teneur de l'enregistrement
1	Initialisation de la liaison de données	Toute application utilisée pour entrer en communication avec le service de liaison de données ou l'initialiser. Dans les systèmes FANS-1/A et ATN, il s'agit des fonctions de notification d'équipement aux services ATS (AFN) et de gestion de contexte (CM), respectivement.	C
2	Communications contrôleur-pilote	Toute application utilisée pour la transmission de demandes, d'autorisations, d'instructions et de comptes rendus entre l'équipage de conduite et les contrôleurs au sol. Dans les systèmes FANS-1/A et ATN, il s'agit notamment de l'application CPDLC. Sont également comprises les applications utilisées pour la communication d'autorisations océaniques (OCL) et d'autorisations de départ (DCL) ainsi que la délivrance par liaison de données des autorisations de circulation au sol.	C
3	Surveillance adressée	Toute application de surveillance dans le cadre de laquelle le sol établit des contrats en vue de la communication de données de surveillance. Dans les systèmes FANS-1/A et ATN, il s'agit de l'application de surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C). Si des données paramétriques figurent dans le message, elles seront enregistrées, à moins que des données provenant de la même source soient enregistrées sur le FDR.	C
4	Information de vol	Tout service utilisé pour communiquer des renseignements de vol à des aéronefs particuliers ; par exemple, D-METAR, D-ATIS, D-NOTAM et autres services de liaison de données textuelles.	C
5	Surveillance des aéronefs en mode diffusion	Comprend les systèmes de surveillance élémentaire et renforcée ainsi que les données de sortie ADS-B. Si des données paramétriques communiquées par l'hélicoptère figurent dans le message, elles seront enregistrées, à moins que des données provenant de la même source soient enregistrées sur le FDR.	M*
6	Données de contrôle de l'exploitation aéronautique	Toute application communiquant ou recevant des données utilisées aux fins de l'AOC (suivant la définition de l'AOC établie par l'OACI).	M*

Légende :
C : teneur complète enregistrée
M : renseignements permettant une corrélation avec tout fichier stocké ailleurs que dans l'hélicoptère
* : applications à enregistrer seulement dans la mesure du possible compte tenu de l'architecture du système

Tableau A4-3. Systèmes d'enregistrement de données d'aéronef — Caractéristiques des paramètres

N°	Paramètre		Plage minimale d'enregistrement	Intervalle maximal d'enregistrement (secondes)	Précision minimale d'enregistrement	Résolution minimale d'enregistrement	Remarques
1	Cap						
	a) Cap (magnétique ou vrai)		±180°	1	±2°	0,5°	Cap, de préférence. À défaut, le taux de Lacet sera enregistré
	b) Taux de lacet		±300°/s	0,25	±1 % + dérive de 360°/h	2°/s	
2	Tangage						
	Assiette en tangage		±90°	0,25	±2°	0,5°	Assiette en tangage, de préférence. À défaut, le taux de tangage sera enregistré
	b) Taux de tangage		±300°/s	0,25	±1 % + dérivede 360°/h	2°/s	
3	Roulis a)Assiette en roulis		±180°	0,25	±2°	0,5°	Assiette en roulis, de préférence. À défaut, le taux de roulis sera enregistré
	b) Taux de roulis		±300°/s	0,25	±1 % + dérive de 360 °/h	2°/s	

4	Système de Localisation : a) Heure		24 heures	1	±0,5°	±0,5°	Heure UTC de préférence, lorsque disponible
	b) Latitude/ longitude		Latitude : ±90° Longitude : ±180°	2 (1 si disponible)	Selon l'installation (0,00015° recommandé)	0,00005°	
	c) Altitude		de –300 m (– 1 000 ft) à l'altitude maximale certifiée de l'hélicoptère +1 500 m (5 000 ft)	2 (1 si disponible)	Selon l'installation [±15 m (±50 ft) recommandé]	1,5 m (5 ft)	
	d) Vitesse sol		0–1 000 kt	2 (1 si disponible)	Selon l'installation (±5 kt recommandé)	1 kt	
	e) Route		0–360°	2 (1 si disponible)	Selon l'installation (± 2° recommandé)	0,5°	
	f) Erreur estimative		Plage disponible	2 (1 si disponible)	Selon l'installation	Selon l'installation	Sera enregistrée si elle est facilement disponible
5	Accélération normale		de –3 g à +6 g	0,25 (0,125 si disponible]	Selon l'installation (recommandé : ±0,09 g à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g)	0,004 g	
6	Accélération longitudinale		±1 g	0,25 (0,125 si disponible)	Selon l'installation (recommandé : ±0,015 g à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g)	0,004 g	
7	Accélération latérale	E	±1 g	0,25 (0,125 si disponible)	Selon l'installation (recommandé : ±0,015 g à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g)	0,004 g	
	Pression statique		de 34,4 hPa (1,02 in Hg) à 310,2 hPa		Selon l'installation [recommandé :	0,1 hPa	

8	externe (ou altitude-pression)	R	(9,16 in Hg) ou plage de mesure du capteur	1	±1 hPa (0,3 in Hg) ou ±30 m (±100 ft) à ±210 m (±700 ft)]	(0,03 in Hg) ou 1,5 m (5 ft)	
9	Température extérieure (ou température totale)	R	de –50° à +90 °C ou plage de mesure du capteur	2	Selon l'installation (recommandé : ±2 °C)	1°C	
10	Vitesse indiquée	R	Selon le dispositif de mesure installé pour l'affichage pilote ou plage disponible du capteur	1	Selon l'installation (recommandé : ±3 %)	1 kt (recommandé : 0,5 kt)	
11	Régime rotor principal (Nr)	R	de 50 % à 130 % ou plage disponible du capteur	0,5	Selon l'installation	0,3 % de la plage totale	
12	Régime moteur (*)	R	Plage totale y compris condition de survitesse	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	*pour hélicoptères à moteurs à pistons
13	Pression huile moteur	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation (recommandé : 5 % de la plage totale)	2 % de la plage totale	
14	Température huile moteur	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation (recommandé : 5 % de la plage totale)	2 % de la plage totale	
15	Débit ou pression carburant	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	2 % de la plage totale	
16	Pression d'admission (*)	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	*pour hélicoptères à moteurs à pistons
17	Paramètres poussée/puissance/ couple moteur nécessaires pour déterminer la poussée/puissance de propulsion*	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,1 % de la plage totale	* Un nombre suffisant de paramètres (p. ex. EPR/N1 ou couple/Np, selon qu'il convient, compte tenu du moteur en question) seront enregistrés pour permettre de déterminer la puissance en mode normal et en mode inversion. Il faudrait prévoir une marge pour une survitesse possible. Seulement pour les hélicoptères à moteurs à turbine

18	Vitesse générateur de gaz moteur (Ng) (*)	R	0 – 150 %	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	*Seulement pour les hélicoptères à moteurs à turbine
19	Vitesse turbine libre (Nf) (*)	R	0 – 150 %	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	*Seulement pour les hélicoptères à moteurs à turbine
20	Pas collectif	R	Plage totale	0,5	Selon l'installation	0,1 % de la plage totale	
21	Température du liquide de refroidissement (*)	R	Plage totale	1	Selon l'installation (recommandé : ±5 °C)	1 °C	*Seulement pour les hélicoptères à moteurs à pistons
22	Tension principale	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	1 volt	
23	Température de la culasse (*)	R	Plage totale	Chaque cylindre, chaque seconde	Selon l'installation	2 % de la plage totale	*Seulement pour les hélicoptères à moteurs à pistons
24	Quantité carburant	R	Plage totale	4	Selon l'installation	1 % de la plage totale	
25	Température des gaz d'échappement	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	2 % de la plage totale	
26	Tension de secours	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	1 volt	
27	Position du compensateur	R	Plage totale ou chaque position distincte	1	Selon l'installation	0,3 % de la plage totale	
28	Position du train d'atterrissage	R	Chaque position distincte*	Chaque atterrisseur, toutes les deux secondes	Selon l'installation		* Lorsque c'est possible, enregistrer la position rentrée et-verrouillée et la position sortie et-verrouillée
29	Caractéristiques nouvelles/uniques de l'aéronef	R	Selon les besoins	Selon les besoins	Selon les besoins	Selon les besoins	

APPENDICE 5. APPROBATIONS PARTICULIERES DE L'AVIATION GENERALE

(Note. — Voir la Section III, Chapitre 1, § 1.4)

1. Objet et portée

1.1 Les approbations particulières auront une forme de présentation normalisée et contiendront 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 § 4.1.3.1).

MODELE D'APPROBATIONS PARTICULIERES

APPROBATION PARTICULIERE

AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE ET COORDONNEES DU CONTACT [1]

Autorité de délivrance [1]: _____

Adresse : _____

Signature : _____ Date [2]: _____

Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel: _____

PROPRIÉTAIRE/EXPLOITANT

Nom [3]: _____ Adresse : _____

Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel: _____

Modèle d'aéronef [4] et marques d'immatriculation :

APPROBATION PARTICULIÈRE	OUI	NON	DESCRIPTION [5]	OBSERVATIONS
Opérations par faible visibilité Approche et atterrissage Décollage Crédit(s) opérationnel(s)	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	CAT [6] : ____ RVR : ____ m DH : ____ ft RVR[7] : _____ m [8]	
RVSM	☐	☐		
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN	☐	☐	[9]	
EFB	☐	☐	[10]	
Autres [11]	☐	☐		

1. Nom de l'autorité de l'aviation civile et coordonnées du contact, y compris code téléphonique du pays et adresse électronique, si une est disponible.

2. Date de délivrance de l'approbation particulière (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité.

3. Nom et adresse du propriétaire ou de l'exploitant.

4. Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'hélicoptère. La taxonomie CAST/OACI figure sur le site http://www.intlaviationstandards.org/.

5. Indiquer dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation particulière (avec les critères appropriés).

6. Catégorie d'approche de précision applicable (CAT II, III). RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en pieds. On utilise une ligne par catégorie d'approche indiquée.

7. RVR minimale approuvée pour le décollage, en mètres, ou visibilité horizontale équivalente si la RVR n'est pas utilisée. On peut utiliser une ligne par approbation si différentes approbations ont été délivrées.

8. Énumérer les possibilités embarquées (c.-à-d. atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS) et les crédits opérationnels connexes accordés.

9. Navigation fondée sur les performances (PBN) : on utilise une ligne pour chaque approbation de spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions appropriées figurant dans la colonne « Description ».

10. Énumérer les fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des hélicoptères ainsi que toutes les limitations applicables.

11. D'autres approbations ou données particulières peuvent figurer ici, en utilisant une ligne (ou un bloc de plusieurs lignes) par approbation (p. ex. approbation d'approche particulière,).

APPENDICE 6. SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU SYSTÈME DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE

NON APPLICABLE

APPENDICE 7. TENEUR DU MANUEL D'EXPLOITATION

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 2, § 2.2.3.1

1. Structure

1.2 Le manuel d'exploitation établi en application de la Section II, Chapitre 2, § 2.2.3.1, qui peut être publié en plusieurs parties distinctes correspondant à des aspects précis de l'exploitation, doit avoir la teneur et être structuré de la manière indiquée ci-après :

a) Généralités ;
b) Utilisation de l'aéronef ;
c) Routes et aérodromes ;
d) Formation.

2. Teneur

Le manuel d'exploitation en question aux § 1.1 et 1.2 doit contenir au moins les renseignements ci-après :

2.1 Généralités

2.1.1 Instructions indiquant les responsabilités du personnel d'exploitation en ce qui concerne la préparation et l'exécution des vols.

2.1.2 Informations et politiques concernant la gestion de la fatigue, notamment :

a) politique relative à la limitation du temps de vol des périodes de service de vol et des périodes de service, et exigences en matière de repos suffisantes pour les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine, conformément à la Section 2, Chapitre 2, § 2.8 ;

2.1.3 Liste de l'équipement de navigation nécessaire à bord, y compris pour les vols où la navigation fondée sur les performances est prescrite.

2.1.4 Circonstances dans lesquelles on doit assurer une veille radio.

2.1.5 Méthode de détermination des altitudes minimales de vol.

2.1.6 Méthodes de détermination des minimums opérationnels d'hélistation.

2.1.7 Mesures de sécurité à prendre pendant l'avitaillement avec passagers à bord.

2.1.8 Arrangements et procédures relatifs aux services d'assistance en escale.

2.1.9 Procédures (prescrites dans le RACI 5006) à suivre par les pilotes commandants de bord lorsqu'ils sont témoins d'un accident.

2.1.10 Équipage de conduite nécessaire pour chaque type de vol, y compris l'indication de la hiérarchie du commandement à bord.

2.1.11 Instructions détaillées pour le calcul des quantités de carburant et de lubrifiant nécessaires, compte tenu de toutes les conditions de vol y compris l'éventualité d'une dépressurisation et d'une panne d'un ou plusieurs moteurs en cours de vol.

2.1.12 Conditions dans lesquelles l'oxygène sera utilisé et quantité d'oxygène déterminée conformément à la Section II, Chapitre 2, § 2.3.8.2.

2.1.13 Instructions pour le contrôle de la masse et du centrage.

2.1.14 Instructions pour la conduite et le contrôle des opérations de dégivrage et d'antigivrage.

2.1.15 Spécifications relatives au plan de vol exploitation.

2.1.16 Procédures d'utilisation normalisées (SOP) pour chaque phase de vol.

2.1.17 Instructions relatives à l'emploi et au moment de l'emploi des listes de vérification normales.

2.1.18 Procédures d'urgence au départ.

2.1.19 Instructions relatives au maintien de la conscience de l'altitude.

2.1.20 Instructions relatives à l'éclaircissement et à l'acceptation des autorisations ATC, en particulier de celles qui ont trait au franchissement du relief.

2.1.21 Exposés verbaux pour le départ et l'approche.

2.1.22 Familiarisation avec la route et la destination.

2.1.23 Conditions exigées pour amorcer ou poursuivre une approche aux instruments.

2.1.24 Instructions relatives à l'exécution d'approches classiques et d'approches de précision aux instruments.

2.1.25 Attribution des fonctions aux membres d'équipage de conduite et procédures pour la gestion de la charge de travail de l'équipage de conduite pendant les manœuvres d'approche aux instruments effectuées de nuit ou en IMC.

2.1.26 Renseignements et instructions concernant l'interception des aéronefs civils, y compris :

a) procédures (prescrites dans le RACI 5000) que doivent suivre les pilotes commandants de bord d'aéronefs interceptés ;
b) signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs intercepteurs et interceptés, conformément au RACI 5000.

2.1.27 Détails du système de gestion de la sécurité (SGS) établi conformément aux Chapitres 3 et 4 du RACI 8002.

2.1.28 Renseignements et instructions sur le transport des marchandises dangereuses, y compris les mesures à prendre en cas d'urgence.

Des éléments indicatifs sur l'élaboration des politiques et des procédures à suivre dans les cas d'incident concernant des marchandises dangereuses à bord d'aéronefs figurent dans les Éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incidents d'aviation concernant des marchandises dangereuses (Doc 9481).

2.1.29 Instructions et éléments indicatifs en matière de sûreté.

2.1.30 Liste des opérations de fouille de l'aéronef, prescrite par la Section II, Chapitre 11, § 11.1.

2.1.31 Instructions et formation nécessaires pour utiliser les systèmes de visualisation tête haute (HUD) et les systèmes de vision améliorée (EVS), le cas échéant.

2.1.32 Réservé

2.2 Manuel d'utilisation de l'aéronef

2.2.1 Limites de certification et d'utilisation.

2.2.2 Procédures normales, anormales et d'urgence à utiliser par l'équipage de conduite et listes de vérification connexes requises par la Section II, Chapitre 4, § 4.1.4.

2.2.3 Données de planification de vol pour la planification avant et pendant le vol, avec différents réglages de poussée/régime et de vitesse.

2.2.4 Instructions et données pour le calcul de la masse et du centrage.

2.2.5 Instructions pour le chargement de l'aéronef et l'arrimage de la charge.

2.2.6 Renseignements sur les systèmes de bord et leurs commandes, et instructions sur leur utilisation, conformément à la Section II, Chapitre 4, § 4.1.4.

2.2.7 Liste minimale d'équipements pour les types d'hélicoptères utilisés et pour les vols particuliers autorisés, y compris pour les vols où la navigation fondée sur les performances est prescrite.

2.2.8 Liste de vérification de l'équipement de secours et de sécurité et instructions pour l'emploi de cet équipement.

2.2.9 Procédures d'évacuation d'urgence, y compris les procédures spécifiques au type d'aéronef, la coordination de l'équipage et les positions et fonctions de chaque membre d'équipage en cas d'urgence.

2.2.10 Procédures normales, anormales et d'urgence à suivre par l'équipage de cabine, listes de vérification connexes et renseignements nécessaires sur les systèmes de bord, y compris un énoncé relatif aux procédures à suivre pour la coordination entre les équipages de conduite et de cabine.

2.2.11 Équipement de survie et de secours pour différentes routes et procédures à suivre pour en vérifier le fonctionnement normal avant le décollage, y compris les procédures servant à déterminer la quantité d'oxygène nécessaire et la quantité disponible.

2.2.12 Code de signaux visuels sol-air à l'usage des survivants, indiqué dans le RACI 5006.

2.3 Routes, aérodromes et hélistations

2.3.1 Guide routier permettant de faire en sorte que l'équipage de conduite disposera, pour chaque vol, des renseignements sur les installations de télécommunications, les aides de navigation, les aérodromes, les approches aux instruments, les arrivées aux instruments et les départs aux instruments concernant le vol, et tout autre renseignement que l'exploitant pourra juger nécessaire à la préparation et à l'exécution des vols.

2.3.2 Altitudes minimales de vol pour chaque route à suivre.

2.3.3 Minimums opérationnels de chaque hélistation susceptible d'être utilisée comme hélistation d'atterrissage prévu ou comme hélistation de dégagement.

2.3.4 Augmentation des minimums opérationnels d'hélistation, en cas de détérioration des installations d'approche ou de celles de l'hélistation.

2.3.5 Instructions pour l'utilisation de minimums opérationnels d'aérodrome dans le cas d'approches aux instruments utilisant des HUD et des EVS.

2.4 Formation

2.4.1 Détails du programme de formation de l'équipage de conduite et exigences connexes, conformément à la Section II, Chapitre 7, § 7.3.

2.4.2 Détails du programme de formation relatif aux fonctions de l'équipage de cabine établi en application de la Section II, Chapitre 10, § 10.3.

2.4.3 Détails du programme de formation des agents techniques d'exploitation, lorsqu'il est utilisé en conjonction avec la méthode de supervision des vols prévue à la Section II, Chapitre 2, § 2.2.

Les détails du programme de formation des agents techniques d'exploitation sont indiqués dans la Section II, Chapitre 8, § 8.3.

APPENDICE 8 : RÉSUMÉ DE L'ACCORD CONCLU AU TITRE DE L'ARTICLE 83 BIS

(Voir la Section II, Chapitre 4, § 4.1.5.4, et la Section III, Chapitre 4, § 4.13.4)

La Section II, Chapitre 4, § 4.1.5.1, et la Section III, Chapitre 4, § 4.13.1, disposent qu'une copie certifiée conforme du résumé de l'accord doit se trouver à bord des aéronefs concernés.

1. Objet et portée

Il est recommandé que le résumé d'un accord au titre de l'article 83 bis contienne, présentées de façon normalisée, les informations indiquées dans le modèle figurant au § 2 ou au § 3.

2. Résumé d'un accord au titre de l'article 83 bis – Aviation commerciale

RÉSUMÉ DE L'ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 *bis*		
Titre de l'accord :		
État d'immatriculation :		Coordonnateur :
État de l'exploitant :		Coordonnateur :
Date de signature :	Par l'Etat d'immatriculation[1] :	
	Par l'Etat de l'exploitant[1] :	
Durée :	Date de début[1] :	Date de fin (le cas échéant)[2] :
Langues de l'accord :		
N° d'enregistrement à l'OACI :		
Accord-cadre (le cas échéant) avec numéro d'enregistrement à l'OACI :		

Convention de Chicago	Annexes de l'OACI touchées par le transfert à l'État de l'exploitant de la responsabilité concernant certaines fonctions et obligations			
Article 12 : Règles de l'air	Annexe 2, tous les chapitres	Oui		
		Non		
Article 30, alinéa a) : Équipement radio des aéronefs	Licence de station radio	Oui		
		Non		
Article 30, alinéa b), et article 32, alinéa a) : Licences du personnel	Annexe 1, Chapitres 1, 2, 3 et 6, et Annexe 6, Partie 1, Opérateur radio navigant, ou Partie 3, Section II, Composition de l'équipage de conduite (opérateur radio navigant), et/ou Partie 2, Qualifications et/ou licences de membres d'équipage de conduite, ou Partie 3, Section III, Qualifications	Oui		Annexe 6 : [Préciser la partie et le paragraphe][3]
		Non		
Article 31 : Certificats de navigabilité	Annexe 6, Partie 1 ou Partie 3, Section II	Oui		[Préciser la Partie et les chapitres][3]
		Non		
	Annexe 6, Partie 2 ou Partie 3, Section III	Oui		[Préciser la Partie et les chapitres][3]
		Non		
	Annexe 8, Partie II, Chapitres 3 et 4	Oui		[Préciser les chapitres][3]
		Non		

Aéronef touché par le transfert de responsabilités à l'État de l'exploitant					
Marque, modèle et série	Marques de nationalité et d'immatriculation	N° de série	N° d'AOC (aviation commerciale)	Durée du transfert des responsabilités	
				Début [1]	Fin (le cas échéant)[2]

Notes.—

1. jj/mm/aaaa
2. jj/mm/aaaa ou S/O, le cas échéant
3. Les crochets indiquent des informations devant être fournies.

3. Résumé d'un accord au titre de l'article 83 bis – Aviation générale

RÉSUMÉ DE L'ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 *bis*		
Titre de l'accord :		
État d'immatriculation :		Coordonnateur :
État de l'exploitant :		Coordonnateur :
Date de signature :	Par l'Etat d'immatriculation[1] :	
	Par l'Etat de l'exploitant[1] :	
Durée :	Date de début[1] :	Date de fin (le cas échéant) [2] :
Langues de l'accord :		
N° d'enregistrement à l'OACI :		
Accord-cadre (le cas échéant) avec numéro d'enregistrement à l'OACI :		

Convention de Chicago	**Annexes de l'OACI touchées par le transfert à l'État de l'exploitant de la responsabilité concernant certaines fonctions et obligations**			
Article 12 : Règles de l'air	Annexe 2, tous les chapitres	Oui		
		Non		
Article 30, alinéa a) : Équipement radio des aéronefs	Licence de station radio	Oui		
		Non		
Article 30, alinéa b), et article 32, alinéa a) : Licences du personnel	Annexe 1, Chapitres 1, 2, 3 et 6, et Annexe 6, Partie 1, Opérateur radio navigant, ou Partie 3, Section II, Composition de l'équipage de conduite (opérateur radio navigant), et/ou Partie 2, Qualifications et/ou licences de membres d'équipage de conduite, ou Partie 3, Section III, Qualifications	Oui		Annexe 6 : [Préciser la partie et le paragraphe][3]
		Non		
Article 31 : Certificats de navigabilité	Annexe 6, Partie 1 ou Partie 3, Section II	Oui		[Préciser la Partie et les chapitres][3]
		Non		
	Annexe 6, Partie 2 ou Partie 3, Section III	Oui		[Préciser la Partie et les chapitres][3]
		Non		
	Annexe 8, Partie II, Chapitres 3 et 4	Oui		[Préciser les chapitres][3]
		Non		

Aéronef touché par le transfert de responsabilités à l'État de l'exploitant					
Marque, modèle et série	Marques de nationalité et d'immatriculation	N° de série	N° d'AOC (aviation commerciale)	Durée du transfert des responsabilités	
				Début [1]	Fin (le cas échéant)[2]

Notes.—
1. jj/mm/aaaa
2. jj/mm/aaaa ou S/O, le cas échéant
3. Les crochets indiquent des informations devant être fournies.

APPENDICE 9 : CANEVAS TYPE D'AUDIT D'EXPLOITANT FRETEUR

1. Conditions de l'audit préparation (entretiens préalables) déroulement.

2. Présentation générale de la compagnie
   - Nom de la compagnie,
   - adresse, code SITA
   - Autorité ayant délivré le PEA
   - (ou équivalent), Adresse
   - Description du PEA (durée,
   - zone d'exploitation, autorisations particulières)
   - Type d'exploitation et Réseau Organisation, encadrement Infrastructure, moyens
   - Flotte
   - Personnels (PNT, PNC, Personnel sol)
   - Système de contrôle d'exploitation ou de qualité Programme de prévention des accidents et de sécurité des vols

3. Présentation du ou des appareils concernes
   - Immatriculation (dans le cas d'un affrètement)
   - hélicoptère (Constructeurs, type, modèle)
   - Moteur (type)
   - État actuel (à la date du...) des aéronefs, Heures de vol, cycles
   - Équipements et aménagements particuliers éventuels

4. Manuel d'exploitation et documentation
   - Présentation générale du Manuel d'exploitation (MANEX),
   - (structure, responsabilité en matière de rédaction, diffusion, mise à jour).
   - Des précisions seront apportées sur les check-lists, le Manuel à l'attention des PNC, le Manuel Sûreté et le Manuel Qualité (le cas échéant)
   - Présentation des différents documents utilisés (Manuel de vol,
   - Carnet de route, plan de vol exploitation etc....) ;
   - Durée d'archivage

5. Equipage de conduite (PNT) et de cabine (PNC):
   - Présentation générale des PNT et PNC concernés (effectifs, origines, licences)
   - Présentation générale de l'encadrement, instructeurs examinateurs Qualification, Formation et Contrôles
   - Dossiers PN

- Temps de travail et de repos

6. Opérations

- Planification des vols
- Présentation des vols
- Conduite du vol (Procédures normales/anormales et d'urgence, liste de vérification, Procédures de coordination PNT/PNC)
- Traitement au sol
- Dossiers de vol
- Autorisation spécifiques (MNPS/RVSM- EDTO- RNAV/RNP Cat I/Cat II)
- Minima opérationnels
- Performances
- Carburant

7. Masse et centrage
- Documentation
- Application
- Chargement

8. Equipements
- Instruments et équipements de sécurité
- Équipements de communication et de navigation
- Liste minimale d'équipements (LME)
- Utilisation de la liste minimale d'équipements

9. Marchandises dangereuses

10. Sureté

11. Résultat d'un vol effectue sur un des aéronefs de l'exploitant

12. visite aéronef affrète
- Certificat de Navigabilité
- Certificat d'immatriculation
- Plan d'armement cabine
- Issues de secours et chemins lumineux
- Sondage toboggan et gilets de Sauvetage
- État général cabine
- Visualisation cockpit et log Book
- Visualisation extérieur hélicoptère

- Visualisation soutes

13. Maintenance

14. Entretien exploitant

15. Procédures de maintenance

- Utilisation du CRM et application de la LME
- Manuel d'entretien hélicoptère, développement et amendement
- Entretien sous-traité, liste des sous-traitants en entretien (y compris entretien en ligne),
- procédures technique appropriées identifiées dans les contrats de sous-traitance.
- Décompte et enregistrement des Cycles.
- Enregistrement des travaux d'entretien et de leur date d'exécution, responsabilités, archivage, accès.
- Exécution et contrôle des consignes de navigabilité, origine des données de navigabilité
- Analyse de l'efficacité du Manuel d'Entretien
- Procédure de mise en œuvre des modifications optionnelles
- Statut des modifications majeures
- Notification des défauts (Analyses), liaison avec les constructeurs et les autorités, procédures relative aux travaux reportés
- Activités d'ingénierie
- Programmes de fiabilité (Cellule, Propulsion, Équipements)
- Visites prévol (préparation au vol de l'hélicoptère fonction d'assistance au sol sous-traitées, sécurité du chargement du fret et des bagages, contrôle de l'avitaillement, quantité, qualité, contrôle des conditions, contamination par la neige, la glace, la poussière, le sable, selon une norme approuvée)
- Pesée de l'hélicoptère
- Procédures de vol de contrôle
- Exemples de documents, étiquettes et formulaires utilisés.
- Compte Rendus d'incidents.

16. Organisme d'entretien

17. Organisation générale
    - Engagement du Dirigeant
    - Responsable sur l'organisme

- Personnel de Commandement
- Tâches et responsabilités du
- personnel de Commandement
- Organigramme général
- Liste des personnels autorisés à prononcer l'approbation pour remise en service
- Ressources humaines
- Description générale des Installations
- Domaine d'activité prévu par l'organisme
- Procédure de notification des évolutions des activités, agrément, implantation, personnel de l'organisme
- Procédure d'amendement des spécifications.

18. Procédures habilitation
- fournisseurs et sous-traitants
- Liste des fournisseurs et sous-traitants
- Contrôle de réception des
- éléments d'aéronefs et des matériels
- en provenance de sous-traitants
- extérieurs
- Stockage, étiquetage et
- fourniture des éléments d'aéronefs et
- des matériels aux équipes d'entretien
- Réception des outillages et
- instruments
- Étalonnage des outillages et
- instruments
- Utilisation des outillages et
- des instruments par le personnel y
- compris les outillages de
- substitution)
- Normes de propreté des
- locaux d'entretien.

RACI 3007 — PARTIE 3

SUPPLÉMENTS

SUPPLEMENT A. FOURNITURES MÉDICALES

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 4, § 4.2.2, alinéa a)

Trousse de premiers soins

Voici, à titre indicatif, le contenu typique d'une trousse de premiers soins d'hélicoptère :

- Liste du contenu
- Tampons antiseptiques (10/paquet)
- Bandage : sparadraps
- Bandage : gaze 7,5 cm × 4,5 m
- Bandage : triangulaire ; épingles de sûreté
- Pansement : pour brûlure 10 cm × 10 cm
- Pansement : compresse stérile 7,5 cm × 12 cm
- Pansement : gaze stérile 10,4 cm × 10,4 cm
- Ruban adhésif 2,5 cm (rouleau)
- Sutures adhésives (ou bandelettes adhésives équivalentes)
- Désinfectant pour les mains ou lingettes désinfectantes
- Tampon oculaire
- Ciseaux : 10 cm (si le règlement national le permet)
- Ruban adhésif chirurgical 1,2 cm × 4,6 m
- Pinces brucelles : échardes
- Gants jetables (plusieurs paires)
- Thermomètres (sans mercure)
- Masque pour réanimation bouche-à-bouche avec valve unidirectionnelle
- Manuel de premiers soins, édition à jour
- Formulaire de compte rendu d'incident

Les médicaments suggérés suivants peuvent faire partie de la trousse de premiers soins lorsque le règlement national le permet :

- Analgésique, doux à moyen
- Antiémétique
- Décongestionnant nasal
- Antiacide
- Antihistaminique

Trousse de prévention universelle

Un hélicoptère dont l'exploitation exige la présence à bord d'au moins un membre d'équipage de cabine doit transporter une trousse de prévention universelle. Cette trousse peut être utilisée pour le nettoyage de matières organiques potentiellement infectieuses, telles que le sang, l'urine, les vomissures et les matières fécales, ainsi que pour la protection de l'équipage de cabine lorsqu'il s'occupe de personnes potentiellement infectées soupçonnées d'avoir une maladie transmissible.

Contenu typique

- Poudre sèche transformant les petits déversements liquides en gel granulé stérile
- Nettoyant germicide pour surfaces
- Lingettes
- Masque(s) pour le visage/les yeux (masques séparés ou masque combiné)
- Gants (jetables)
- Tablier protecteur
- Grand chiffon absorbant
- Pelle avec racloir
- Sac pour l'évacuation de déchets bio dangereux
- Instructions

SUPPLEMENT B. LISTE MINIMALE D'EQUIPEMENT (LME)

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 4, § 4.1.3

1. Si des écarts par rapport aux exigences de l'ANAC en matière de certification des aéronefs n'étaient pas permis, les aéronefs ne pouvaient être exploités que si tous leurs systèmes et équipements étaient en état de fonctionner. L'expérience a montré qu'un certain degré de non-fonctionnement peut être accepté à court terme, lorsque le reste des systèmes et équipements en état de fonctionner continue à assurer la sécurité de l'exploitation.

2. L'ANAC indique, par le biais de l'approbation d'une liste minimale d'équipements, les systèmes et éléments d'équipement dont il est permis qu'ils soient hors de fonctionnement pour certaines conditions de vol, de manière qu'aucun vol ne puisse être effectué avec d'autres systèmes et équipements hors de fonctionnement que ceux qui sont spécifiés.

3. Une liste minimale d'équipements approuvée par l'ANAC est donc nécessaire pour chaque aéronef ; elle se base sur la liste minimale d'équipements de référence (LMER) établie pour le type d'aéronef par l'organisme responsable de la conception du type conjointement avec l'État de conception.

4. L'ANAC exige que l'exploitant établisse une liste minimale d'équipements conçue pour permettre l'exploitation d'un aéronef avec certains systèmes ou équipements hors de fonctionnement, à condition qu'un niveau acceptable de sécurité soit maintenu.

5. La liste minimale d'équipements n'est pas destinée à prévoir l'exploitation de l'aéronef pour une période indéfinie avec des systèmes ou équipements hors de fonctionnement. Son objectif fondamental est de garantir la sécurité de l'exploitation d'un aéronef avec des systèmes ou équipements hors de fonctionnement dans le cadre d'un programme contrôlé et solide de réparation et de remplacement de pièces.

6. Les exploitants doivent veiller à ce qu'aucun vol ne soit commencé avec de nombreux éléments de la liste minimale d'équipements hors de fonctionnement, sans déterminer qu'une relation éventuelle entre des systèmes ou composants hors de fonctionnement ne se traduise pas par une dégradation inacceptable du niveau de sécurité ou par une augmentation injustifiée de la charge de travail de l'équipage de conduite.

7. Le risque de panne supplémentaire lorsque l'exploitation est poursuivie avec des systèmes ou équipements hors de fonctionnement doit également être pris en considération dans la détermination du maintien d'un niveau acceptable de sécurité. La liste minimale d'équipements ne peut pas s'écarter des exigences de la section limites d'emploi du manuel de vol, des procédures d'urgence ou des autres exigences de navigabilité de l'État d'immatriculation ou de L'État de Côte d'Ivoire , sauf dispositions contraires du service de navigabilité compétent ou du manuel de vol.

8. Les systèmes ou équipements dont on accepte qu'ils soient hors de fonctionnement pour un vol doivent être étiquetés le cas échéant et tous ces éléments doivent être notés dans le carnet technique de l'aéronef pour signaler à l'équipage de conduite et au personnel d'entretien les systèmes ou équipements hors de fonctionnement.

9. Pour un système ou élément d'équipement particulier devant être accepté comme hors de fonctionnement, il peut être nécessaire d'établir une procédure d'entretien, à achever avant le vol, visant à mettre hors tension ou à isoler le système ou l'équipement. De même, il peut être nécessaire de préparer une procédure appropriée d'utilisation pour l'équipage de conduite.

10. Les responsabilités du pilote commandant de bord dans l'acceptation d'utiliser un hélicoptère présentant des insuffisances par rapport à la liste minimale d'équipements sont spécifiées à la Section II, Chapitre 2, § 2.3.1.

SUPPLEMENT C. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 2, § 2.2.1

1. Objet et portée

1.1 Introduction

Le présent supplément contient des éléments indicatifs sur les mesures requises par l'ANAC au sujet des spécifications du Chapitre 2, § 2.2.1, relatives à la certification des exploitants, notamment sur la façon d'appliquer et d'enregistrer ces mesures. Des éléments indicatifs équivalents destinés à l'aviation générale figurent dans le RACI 3002 Supplément 3.C

1.2 Certification préalable requise

Conformément à la norme 2.2.1.3, la délivrance d'un permis d'exploitation aérienne (PEA/AOC) dépend de ce que l'exploitant a démontré que son organisation et ses méthodes en matière de formation, d'exploitation aérienne et de maintenance sont compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés. Avant la délivrance initiale d'un PEA/AOC ou l'addition d'une autorisation à un PEA/AOC, l'Autorité compétente doit, dans le cadre du processus de certification, évaluer chaque exploitant et établir qu'il est capable d'exécuter les vols en toute sécurité.

1.3 Pratiques de certification normalisées

Conformément à la norme 2.2.1.8, l'ANAC est tenu d'établir un système de certification pour veiller au respect des normes applicables au type de vol à exécuter. Plusieurs États ont élaboré des politiques et des procédures leur permettant de se conformer à cette norme de certification à mesure que les capacités de l'industrie évoluent. Même si ces États ont élaboré leurs pratiques de certification sans se concerter, les prescriptions qu'elles contiennent se ressemblent et concordent de façon remarquable. L'efficacité de ces pratiques a été validée au fil des années et elles ont permis d'améliorer les dossiers de sécurité des exploitants du monde entier. Un grand nombre de ces pratiques ont été incorporées par renvoi dans les dispositions de l'OACI.

2. Evaluations techniques requises en matière de sécurité

2.1 Approbations particulières, approbations et acceptations

2.1.1 Le processus de certification et de surveillance continue des exploitants comprend les actions entreprises par l'Autorité compétente sur les questions qui lui ont été soumises pour examen. Ces actions peuvent être classées en approbations particulières, approbations ou acceptations selon la réponse donnée par l'ANAC.

2.1.2 Une approbation particulière est une approbation indiquée dans les spécifications d'exploitation de transport aérien commercial.

2.1.3 Une approbation est une réponse explicite de l'ANAC à une question qui lui a été soumise pour examen. Elle traduit une constatation ou une détermination de conformité avec les normes applicables. L'approbation est attestée par la signature du fonctionnaire habilité à accorder l'approbation, par la délivrance d'un document ou d'un certificat ou par toute autre mesure officielle prise par l'Autorité compétente.

2.1.4 Une acceptation n'exige pas nécessairement que l'Autorité compétente donne une réponse explicite à une question qui lui a été soumise pour examen. L'Autorité compétente peut accepter la conformité d'une question avec les normes applicables en ne rejetant pas expressément tout ou partie de la question à l'étude, normalement après un délai déterminé suivant la date de soumission de la question.

2.1.5 L'expression « approuvé par l'ANAC » ou des expressions semblables renfermant le terme « approbation » sont fréquentes dans la présente Partie 3, Section II. Les dispositions indiquant un examen et dénotant une approbation ou du moins une « acceptation » par l'Autorité compétente sont plus fréquentes encore. La Partie 3, Section II, contient en outre de nombreux renvois à des spécifications qui, au minimum, créent la nécessité pour l'Autorité compétente de procéder au moins à un examen technique. Le présent supplément regroupe et décrit brièvement les exigences applicables pour que les l'Autorité compétente puissent les consulter facilement.

2.1.6 L'ANAC doit faire ou organiser une évaluation technique de la sécurité avant de donner une approbation particulière, une approbation ou une acceptation. L'évaluation devrait :

a) être réalisée par une personne ayant les qualifications requises pour effectuer cette évaluation ;
b) être conforme à une méthode écrite et normalisée ;

c) lorsque c'est nécessaire pour la sécurité, comprendre une démonstration pratique de la capacité réelle de l'exploitant de conduire une telle exploitation.

2.2 Démonstrations avant la délivrance de certaines approbations particulières et approbations

2.2.1 Conformément à la norme 2.2.1.3, l'ANAC exige de l'exploitant, avant de lui accorder la certification, qu'il effectue un nombre suffisant de démonstrations pour lui permettre de déterminer si l'exploitant a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien. Ces démonstrations doivent s'ajouter à l'examen ou aux inspections des manuels, des dossiers, des installations et de l'équipement. Certaines approbations particulières et approbations requises par la Partie III, Section II, comme l'approbation particulière relative à des opérationspar faible visibilité, ont d'importantes incidences sur la sécurité et doivent être validées par des démonstrations avantque l'ANAC n'autorise ces opérations.

2.2.2 Même si la méthode employée et l'ampleur des démonstrations et des évaluations requises varient d'un État à l'autre, les États dont les exploitants ont de bons dossiers de sécurité utilisent des processus de certification analogues. Dans ces États, des inspecteurs techniquement qualifiés évaluent un échantillon représentatif de la formation, de la maintenance et des opérations réelles avant de délivrer un PEA/AOC ou des autorisations additionnelles au PEA/AOC.

2.3 Enregistrement des certifications

2.3.1 Il est important que les certifications, approbations particulières, approbations et acceptations accordées par l'État soient convenablement documentées. L'État délivre un instrument écrit (une lettre ou un document officiel) qui constitue un acte authentique attestant la certification. Ces instruments doivent être conservés tant et aussi longtemps que l'exploitant continue à utiliser les autorisations pour lesquelles l'approbation particulière, l'approbation ou l'acception a été délivrée. Ces instruments attestent sans équivoque les autorisations détenues par l'exploitant et constituent une preuve en cas de désaccord entre l'État et l'exploitant au sujet des opérations que l'exploitant est autorisé à exécuter.

2.3.2 Certains États rassemblent les documents de certification tels que les instruments relatifs aux inspections, aux démonstrations, aux approbations et aux acceptations dans un même dossier, qui est conservé tant que l'exploitant poursuit son activité. D'autres États conservent ces documents dans des dossiers différents selon la certification et révise le dossier lorsqu'un instrument d'approbation particulière

d'approbation ou d'acceptation est mis à jour. Quelle que soit la méthode utilisée, ces documents de certification sont une preuve convaincante qu'un État se conforme aux obligations que lui impose l'OACI en matière de certification des exploitants.

2.4 Coordination des évaluations de l'exploitation technique et de la navigabilité

Certaines approbations particulières, approbations et acceptations mentionnées dans la Partie 3, Section II, exigent des évaluations de l'exploitation technique et de la navigabilité. Des approbations particulières concernant des opérations par faible visibilité, par exemple, des spécialistes de l'exploitation technique et de la navigabilité doivent effectuer une évaluation préalable coordonnée. Les spécialistes de l'exploitation technique évaluent les procédures opérationnelles, la formation et les qualifications, tandis que les spécialistes de la navigabilité évaluent l'aéronef, la fiabilité de l'équipement et les procédures de maintenance. Ces évaluations peuvent être effectuées séparément, mais elles doivent être coordonnées pour veiller à ce que tous éléments nécessaires à la sécurité soient vérifiés avant que l'approbation particulière, l'approbation ou l'acceptation ne soit accordée.

2.5 Responsabilités de l'État de l'exploitation et de l'État d'immatriculation

2.5.1 Le présent règlement, Section II, attribue à l'ANAC la responsabilité de la certification initiale, de la délivrance du PEA/AOC et de la surveillance continue des exploitants. Le présent règlement, exige aussi de l'ANAC qu'elle prenne en compte et respecte les approbations particulières, les approbations et les acceptations accordées par l'État d'immatriculation. Selon ces dispositions, l'ANAC s'assure que ses actions sont compatibles avec les approbations particulières, les approbations et les acceptations de l'État d'immatriculation et que l'exploitant satisfait aux prescriptions de l'État d'immatriculation.

2.5.2 Il est essentiel que l'État de l'exploitant soit satisfait des arrangements qui gouvernent la façon dont ses exploitants utilisent les aéronefs immatriculés dans un autre État, notamment en ce qui concerne la maintenance et la formation. L'État de l'exploitant examine ces arrangements en coordination avec l'État d'immatriculation. Au besoin, ils peuvent conclure un accord transférant les responsabilités de supervision de l'État d'immatriculation à l'ANAC conformément à l'article 83 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale afin d'éviter tout malentendu sur la détermination de l'État qui est chargé des responsabilités de supervision.

3. Autorisations

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.

3.1 Approbations particulières

3.1.1 Une « approbation particulière » indique une action formelle de la part de l'État de l'exploitant, action qui donne lieu à un ajout aux spécifications d'exploitation.

3.1.2 Les dispositions relatives aux éléments ci-après font explicitement référence à l a nécessité d'une approbation particulière :

a) crédits opérationnels accordés au titre de l'emploi de HUD, EVS, SVS, CVS, systèmes d'atterrissage automatique utilisés pour des opérations par faible visibilité [Section II, § 2.2.8.1.1] ;

b) opérations par faible visibilité [Section II, § 2.2.8.4 et 2.2.8.5] ;

c) sacoches de vol électroniques [Section II, § 4.17.2] ;

d) spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN [Section II, § 5.2.4].

3.1.3 Un exemple de modèle de spécifications d'exploitation figure à l'Appendice 3.

3.2 Permis d'exploitation aérienne (PEA/AOC)

3.2.1 Le PEA/AOC exigé par le présent règlement, Section II, Chapitre 2, § 2.2.1, est un instrument officiel. La Section II, Chapitre 2, § 2.2.1.5, énumère les renseignements qui doivent figurer sur le PEA/AOC.

3.2.2 En plus des renseignements énumérés à l'Appendice 3, § 3, les spécifications d'exploitation peuvent comprendre d'autres autorisations particulières, comme les suivantes :

a) opérations de décollage et d'atterrissage avec temps d'exposition ;
b) procédures d'approche spéciales (p. ex. approche à forte pente, approche sous surveillance de précision des pistes, approche sous surveillance de précision des pistes avec aide directionnelle de type radiophare d'alignement de piste, approche RNP) ;
c) opérations en conditions météorologiques de vol aux instruments en classe de performances 3 ;

d) vols dans des zones faisant l'objet de procédures spéciales (p. ex. vols dans des régions utilisant des unités altimétriques ou des procédures de calage altimétrique différentes).

3.3 Approbations

3.3.1 Dans le cadre d'une certification, une « approbation » suppose 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, comme les listes minimales d'équipements (LME) pour certains aéronefs, est déléguée aux inspecteurs techniques. Les approbations plus complexes ou plus importantes sont normalement délivrées par des fonctionnaires de niveau supérieur.

3.3.2 Dispositions exigeant une approbation

L'ANAC donne une approbation pour tous les éléments qui ne sont pas précédés d'un astérisque.
Les éléments précédés d'un astérisque (*) exigent l'approbation de l'Etat d'immatriculation.

Les éléments exigeant une approbation particulière ne sont pas énumérés ci-dessous. La liste des dispositions concernant ces éléments figure au § 3.1.2.

a) Méthode d'établissement des altitudes minimales de vol (Section II, § 2.2.7.3) ;
b) Méthode de détermination des minimums opérationnels d'hélistation (Section II, § 2.2.8.1) ;
c) Gestion de la fatigue (§ 2.8) ;
d) Liste minimale d'équipements (LME) pour chaque type d'hélicoptère (Section II, § 4.1.3) ;
e) Utilisation de HUD, EVS, SVS ou CVS (Section II, § 4.16) ;
f) Vols en navigation fondée sur les performances [Section II, § 5.2.2, alinéa b)] ;
g) *Organisme de maintenance agréé (Section II, § 6.1.2) ;
h) *Programme de maintenance pour chaque type d'hélicoptère (Section II, § 6.3.1) ;
i) Programmes d'instruction des membres des équipages de conduite (Section II, § 7.3.1) ;
j) Instruction dans le domaine du transport des marchandises dangereuses (Section II, § 7.3.1, Note 5) ;

k) Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol [Section II, § 7.3.2, alinéa a), § 7.4.2 et § 7.4.4.1, Note] ;
l) Méthode de contrôle et de supervision des vols (Section II, § 2.2.1.3 et § 8.1) ;
m) Programmes de formation des membres des équipages de cabine (§ 10.3).

Dans le cas où l'Etat de Côte d'ivoire est l'Etat d'immatriculation, les alinéas f) et g) sont approuvés par le service en charge de la navigabilité de l'ANAC.

3.4 Dispositions exigeant une évaluation technique

Certaines dispositions de la Partie 3, Section II, exigent que l'État effectue une évaluation technique. Elles contiennent des expressions telles que : « acceptable pour l'État », « satisfaisant pour l'État », « déterminé par l'État », « jugé acceptable par l'État » ou « prescrit par l'État ». Ces dispositions portent sur les éléments énumérés ci-après ; elles n'exigent pas nécessairement que ces éléments soient approuvés par l'État mais celui-ci doit à tout le moins les accepter après avoir effectué un examen ou une évaluation.

a) Informations sur les listes de vérification pour chaque type d'hélicoptère (définition : manuel d'utilisation de l'aéronef et § 4.1.4) ;
b) Informations sur les systèmes pour chaque type d'aéronef (définition : manuel d'utilisation de l'aéronef et § 4.1.4) ;
c) Éléments obligatoires destinés au manuel d'exploitation (§ 2.2.3.2 et Appendice 7) ;
d) *Responsabilités de l'exploitant en matière de maintenance pour chaque type d'aéronef (§ 6.1.1) ;
e) *Méthode de maintenance et de remise en service (§ 6.1.2) ;
f) *Manuel de contrôle de maintenance (§ 6.2.1) ;
g) *Éléments obligatoires pour le manuel de contrôle de maintenance (§ 6.2.4) ;
h) *Fourniture des renseignements sur l'expérience de maintenance (§ 6.5.1) ;
i) *Application des mesures correctives de maintenance nécessaires (§ 6.5.2) ;
j) *Spécifications relatives aux modifications et aux réparations (§ 6.6) ;
k) Moyens d'instruction (§ 7.3.1) ;
l) Qualifications des instructeurs (§ 7.3.1) ;
m) Besoin d'instruction périodique (§ 7.3.1) ;
n) Recours aux cours par correspondance et aux examens écrits (§ 7.3.1, Note 4) ;
o) Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol (§ 7.3.2) ;
p) Qualifications de l'équipage de conduite (§ 7.4.3.4) ;
q) Représentant désigné de l'ANAC (§ 7.4.4.1) ;
r) *Modifications apportées au manuel de vol (§ 9.1) ;

s) Effectif minimal de l'équipage de cabine affecté à chaque type d'hélicoptère (§ 10.1).

3.5 Acceptations

3.5.1 Définition

3.5.1.1 La portée de l'évaluation technique effectuée par l'État pour déterminer si l'exploitant est prêt à réaliser certains vols doit être beaucoup plus grande que celle des normes qui prescrivent ou impliquent une approbation. Durant la certification, l'État doit veiller à ce que l'exploitant soit en conformité avec toutes les spécifications de la Partie 3, Section II, avant d'effectuer des vols de transport commercial international.

3.5.1.2. Certains États utilisent le concept d'acceptation comme moyen formel de s'assurer qu'ils ont examiné tous les aspects essentiels de la certification de l'exploitant avant de délivrer le PEA/AOC. Lorsqu'ils appliquent ce concept, ces États exercent leur prérogative de confier à des inspecteurs techniques l'examen de toutes les politiques et procédures de l'exploitant ayant une incidence sur la sécurité opérationnelle. L'établissement d'un instrument attestant cette acceptation (si le document est délivré) peut être délégué à l'inspecteur technique affecté à la certification.

3.5.1.3 L'acceptation s'ajoute à l'approbation. Certaines parties du manuel d'exploitation, par exemple, peuvent être « acceptées » par un instrument officiel et d'autres parties, comme la liste minimale d'équipements, peuvent être «approuvées» par un instrument officiel distinct.

3.5.2 Rapport de conformité

Certains États utilisent un rapport de conformité pour documenter les acceptations qu'ils donnent à un exploitant. Il s'agit d'un document soumis par l'exploitant dans lequel il explique en détail, par des renvois au manuel d'exploitation et au manuel de maintenance, comment il compte se conformer à tous les règlements nationaux applicables. Ce type de document est indiqué dans le Doc 8335 et le Doc 9760, Volume I, § 6.2.1, alinéa c) 4). Le rapport de conformité doit être activement utilisé pendant le processus de certification et il doit être révisé au besoin pour tenir compte des modifications que l'exploitant doit apporter à ses politiques et procédures à la demande de l'État. Un rapport final de conformité est ensuite ajouté aux documents de certification de l'État et conservé avec les autres documents de certification. Le rapport de conformité est une excellente manière de démontrer que l'exploitant a été dûment certifié en fonction de toutes les prescriptions réglementaires applicables.

3.5.3 Manuel d'exploitation et manuel de maintenance

3.5.3.1 Le manuel d'exploitation et le manuel de maintenance, ainsi que les amendements apportés à ces manuels, doivent être soumis à l'État (§ 2.2.3.2, 6.1.1, 6.2.4 et 6.3.2). C'est l'État qui détermine le contenu minimal de ces manuels (§ 9.2, 9.3, 9.4 et Appendice 7). Il doit également indiquer dans ses guides techniques les parties pertinentes des manuels de l'exploitant qui doivent faire l'objet d'une évaluation, par exemple, le manuel des politiques d'exploitation, le manuel d'utilisation de l'aéronef, le manuel de l'équipage de cabine, le guide routier et le manuel de formation. Certains États délivrent un instrument officiel pour l'acceptation de chaque manuel et des amendements correspondants.

3.5.3.2 En plus de vérifier que les manuels contiennent tous les éléments requis, l'évaluation technique effectuée par l'État doit déterminer si les politiques et les procédures donneront les résultats escomptés. Par exemple, les spécifications relatives au plan de vol exploitation (Appendice 7, § 2.1.15) doivent comprendre toutes les indications nécessaires pour respecter les dispositions du § 2.3 relatives au contenu et à la conservation de ces plans.

3.5.3.3 Pendant la certification, l'évaluateur technique d'un État peut également exiger d'évaluer des pratiques éprouvées de l'industrie, comme un exemple d'un plan de vol exploitation réel dûment rempli qui peut être utilisé par l'équipage de conduite et les agents techniques d'exploitation (même s'il ne s'agit pas d'une norme). Cette partie de l'évaluation technique doit être effectuée par des inspecteurs expérimentés dans la certification des exploitants. Il est également important dans le cas de pratiques applicables à un type d'aéronef ou d'équipement ou ayant des applications limitées de faire appel à des évaluateurs qui ont des qualifications valides pour le type de pratique à évaluer.

4. Autres considérations relatives aux approbations et aux acceptations :

a) Programme de sécurité (§ 1.1.9) ;
b) Moyens pour obtenir les données aéronautiques (§ 2.1.1) ;
c) Adéquation des relevés du carburant et du lubrifiant (§ 2.2.9) ;
d) Adéquation des relevés de temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de repos (§ 2.2.10.3, 7.6, 10.4) ;
e) Adéquation des fiches de maintenance de l'aéronef [§ 2.3.1, alinéas a), b) et c)] ;
f) Adéquation du manifeste de charge [§ 2.3.1, alinéas d), e) et f)] ;
g) Adéquation du plan opérationnel [§ 2.3.1, alinéa g)] ;

h) Méthode pour obtenir les données météorologiques (§ 2.3.5.1 et 2.3.5.2) ;
i) Méthode de rangement des bagages à main (§ 2.7) ;
j) Limites d'emploi relatives aux performances des hélicoptères (§ 3.2.4) ;
k) Méthode d'obtention et d'application des données sur les obstacles d'hélistation (§ 3.3) ;
l) Adéquation des fiches de renseignements destinés aux passagers [§ 4.2.2, alinéa d)] ;
m) Contenu du carnet de route (§ 9.4) ;
n) Contenu du programme de formation à la sûreté (§ 11.2).

5. Validation des normes d'exploitation

La norme 2.2.1.4 spécifie que la validité d'un PEA/AOC dépend de ce que l'exploitant a satisfait aux exigences de certification originales (§ 2.2.1.3) sous la supervision de l'ANAC. Cette supervision exige l'établissement d'un système de surveillance continue pour veiller au respect des normes d'exploitation requises (§

2.2.1.8). La réalisation d'inspections annuelles ou semestrielles, d'observations et de tests pour valider les approbations et les acceptations requises pour la certification constitue un bon point de départ pour la mise en place de ce système.

6. Amendement des permis d'exploitation aérienne

La certification des exploitants est un processus continu. Peu d'exploitants peuvent se contenter, après un certain temps, des autorisations initiales obtenues avec leur PEA/AOC. L'évolution du marché peut obliger certains exploitants à changer de modèles d'aéronefs et à demander des approbations pour de nouvelles zones d'exploitation exigeant des fonctionnalités additionnelles.

L'ANAC effectue d'autres évaluations techniques avant de délivrer les instruments officiels approuvant la modification du PEA/AOC d'origine et d'autres autorisations. Dans la mesure du possible, toutes les demandes doivent être liées et l'autorisation originale doit être utilisée comme base pour déterminer la portée de l'évaluation qui doit être effectuée par l'État avant de délivrer l'instrument officiel.

SUPPLEMENT D. SYSTEME DE DOCUMENTS SUR LA SÉCURITE DES VOLS

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 1, § 1.3.6

1. Introduction

1.1 Le présent supplément donne des orientations sur la création et l'organisation par les exploitants d'un système de documents sur la sécurité des vols. La création d'un système de documents sur la sécurité des vols est un processus complet, et tout changement apporté à l'un quelconque des documents qui le composent peut avoir une incidence sur l'ensemble du système. Les gouvernements et l'industrie mettent à la disposition des exploitants des lignes directrices concernant l'élaboration des documents d'exploitation. Néanmoins, l'usage optimal de ces lignes directrices n'est pas toujours facile pour les exploitants, puisqu'elles sont réparties dans différentes publications.

1.2 En outre, les lignes directrices sur l'élaboration des documents d'exploitation mettent souvent l'accent sur un seul aspect de la conception des documents, par exemple la présentation visuelle et la typographie, et portent rarement sur l'ensemble du processus. Il importe que les documents d'exploitation soient cohérents entre eux et qu'ils soient conformes aux règlements, aux exigences des constructeurs et aux principes relatifs aux facteurs humains. Il est également indispensable que les dispositions intéressant les différents services ne se contredisent pas et soient appliquées de façon uniforme. Par conséquent, il faut adopter une démarche intégrée, dans laquelle les documents d'exploitation sont considérés comme un système complet.

1.3 Les lignes directrices du présent supplément portent sur les principaux aspects du processus d'élaboration par les exploitants d'un système de documents sur la sécurité des vols, en vue de l'application de la Section II, Chapitre 1, § 1.3.6.
Ces lignes directrices sont fondées non seulement sur des recherches scientifiques, mais également sur les meilleures pratiques actuelles de l'industrie, et elles accordent une grande importance à l'utilité opérationnelle.

2. Organisation

2.1 Le système de documents sur la sécurité des vols doit être organisé selon des critères qui facilitent la recherche de l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol qui figure dans les différents documents d'exploitation composant le système, ainsi que la gestion de la diffusion et de la révision des documents d'exploitation.

2.2 Les renseignements contenus dans le système de documents sur la sécurité des vols doivent être regroupés en fonction de leur importance et de leur usage, comme suit :

a) renseignements d'urgence critique, par exemple renseignements dont la non-disponibilité immédiate peut compromettre la sécurité de l'exploitation ;
b) renseignements urgents, par exemple renseignements dont la non-disponibilité à bref délai peut avoir une incidence sur le niveau de sécurité de l'exploitation ou entraîner des retards ;
c) renseignements d'usage fréquent ;
d) renseignements de référence, par exemple renseignements nécessaires à l'exploitation qui ne correspondent pas aux définitions de l'alinéa b) ou c) ;
e) renseignements qui peuvent être groupés en fonction de la phase de vol pendant laquelle ils sont utilisés.

2.3 Les renseignements d'urgence critique doivent figurer au début des documents sur la sécurité des vols et être facilement repérables.

2.4 Les renseignements d'urgence critique, les renseignements urgents et les renseignements d'usage fréquent doivent être présentés sur des cartes et des guides de consultation rapide.

3. Validation

Le système de documents sur la sécurité des vols doit être validé avant d'être mis en place, et ce dans des conditions réalistes. La validation doit porter sur les aspects critiques de l'utilisation de l'information, afin d'en vérifier l'efficacité.
Le processus de validation doit également porter sur les interactions entre tous les groupes qui peuvent intervenir au cours de l'exploitation d'un vol.

4. Conception

4.1 La terminologie utilisée dans le système de documents sur la sécurité des vols doit être uniforme, et les objets et actions habituels doivent être désignés par des termes d'usage courant.

4.2 Les documents d'exploitation doivent comprendre un lexique des termes et sigles, accompagnés de leur définition courante. Le lexique doit être mis à jour régulièrement pour qu'il soit possible d'avoir accès à la terminologie la plus récente. Tous les termes, sigles et abréviations importants figurant dans le système de documents doivent être définis.

4.3 Les documents de tous les types composant le système de documents sur la sécurité des vols doivent avoir une présentation uniforme, notamment en ce qui concerne le style, la terminologie, les graphiques et les symboles ainsi que la présentation visuelle. Cette uniformisation s'applique également à l'emplacement des différents types d'information et à l'utilisation des unités de mesure et des codes.

4.4 Le système de documents sur la sécurité des vols doit comprendre un index principal qui permet de retrouver rapidement l'information figurant dans plus d'un document d'exploitation.

L'index principal doit figurer au début de chaque document et ne doit pas comprendre plus de trois niveaux. Les pages contenant de l'information sur les procédures anormales et d'urgence doivent être munies d'onglets pour accès rapide.

4.5 Le système de documents sur la sécurité des vols doit être conforme aux exigences du système qualité de l'exploitant, le cas échéant.

5. Mise en place

Les exploitants doivent surveiller la mise en place du système de documents sur la sécurité des vols, pour veiller à ce que les documents soient utilisés d'une façon appropriée et réaliste, en fonction des particularités du milieu d'exploitation et d'une manière qui soit à la fois utile pour l'exploitation et profitable pour le personnel. Le mécanisme de surveillance doit comprendre un système formel de rétroaction permettant au personnel d'exploitation d'apporter sa contribution.

6. Amendement

6.1 Les exploitants doivent mettre en place un système de contrôle de la collecte, de l'examen, de la diffusion et de la révision de l'information pour traiter les renseignements et les données provenant de toutes les sources pertinentes pour le type d'exploitation qu'ils réalisent, y compris (sans que la liste soit limitative) L'État de Côte d'Ivoire , l'État de conception, l'État d'immatriculation, les constructeurs et les fournisseurs d'équipement.

Les constructeurs fournissent pour l'utilisation de leurs aéronefs des renseignements qui décrivent surtout le fonctionnement des systèmes de bord et les procédures dans certaines conditions, qui ne correspondent pas toujours aux besoins des exploitants. Ceux-ci doivent veiller à ce que cette information réponde à leurs besoins particuliers et à ceux des autorités locales.

6.2 Les exploitants doivent mettre en place un système de collecte, d'examen et de diffusion de l'information pour traiter les renseignements découlant de changements émanant de leurs activités, notamment :

a) changements résultant de l'installation de nouveaux équipements ;
b) changements apportés par suite de l'expérience en exploitation ;
c) changements apportés aux politiques et procédures de l'exploitant ;
d) changements apportés au certificat de l'exploitant ;
e) changements visant à maintenir l'uniformité dans l'ensemble du parc aérien.

Les exploitants doivent s'assurer que les principes, les politiques et les procédures relatifs à la coordination de l'équipage sont adaptés à leur exploitation.

6.3 Le système de documents sur la sécurité des vols doit être révisé :

a) régulièrement (au moins une fois l'an) ;
b) après des événements importants (fusion, acquisition, croissance rapide, réduction des effectifs, etc.) ;
c) après des changements technologiques (introduction de nouveaux équipements) ;
d) après une modification des règlements de sécurité.

6.4 Les exploitants doivent se doter de méthodes pour diffuser les renseignements nouveaux. Les méthodes doivent être modulées en fonction de l'urgence de cette diffusion.

Étant donné que des changements fréquents réduisent l'importance des procédures nouvelles ou modifiées, il est souhaitable d'apporter le moins possible de changements au système de documents sur la sécurité des vols.

6.5 Les renseignements nouveaux doivent être examinés et validés compte tenu de leurs effets sur l'ensemble du système de documents sur la sécurité des vols.

6.6 La méthode de diffusion des renseignements nouveaux doit être complétée par un système de suivi pour s'assurer que le personnel d'exploitation dispose des renseignements les plus récents. Le système de suivi doit comprendre une procédure permettant de vérifier que le personnel d'exploitation a reçu les dernières mises à jour.

SUPPLEMENT E. ELEMENTS INDICATIFS SUPPLÉMENTAIRE RELATIFS A L'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRES EN CLASSE DE PERFORMANCES 3 DANS DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC)

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 3, § 3.4, et Appendice 2

1. Objet et portée

Le présent supplément a pour objet de fournir des indications supplémentaires sur les spécifications de navigabilité et d'exploitation figurant à la Section II, Chapitre 3, § 3.4, et à l'Appendice 2, spécifications qui ont été conçues en vue de la réalisation du niveau de sécurité d'ensemble prévu pour l'exploitation approuvée d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC.

2. Fiabilité du moteur

2.1 Le taux de perte de puissance spécifié au § 3.4.1 du Chapitre 3 et au § 1 de l'Appendice 2 doit être établi sur la base de données provenant de vols commerciaux de transport complétée par des données appropriées issues de vols effectués dans des circonstances similaires. Cette évaluation nécessite une expérience en service, à savoir un certain nombre d'heures, acceptable pour l'ANAC, sur la combinaison hélicoptère/moteur réelle considérée, à moins que des essais supplémentaires n'aient été conduits ou qu'une expérience ait été acquise sur des variantes suffisamment similaires du moteur utilisé.

2.2 Pour l'évaluation de la fiabilité du moteur, les éléments de preuve doivent être tirés d'une base de données sur le parc aérien mondial, couvrant un échantillonnage aussi vaste que possible de vols considérés comme étant représentatifs, base qui aura été compilée par les titulaires des certificats de type concernés et contrôlée par les États de conception. Étant donné que les comptes rendus d'heures de vol ne sont pas obligatoires pour bien des types d'exploitants, on peut recourir à des estimations statistiques appropriées pour élaborer les données sur la fiabilité du moteur. Les données concernant les exploitants ayant reçu une approbation pour les vols en question, y compris les comptes rendus de suivi des tendances et les comptes rendus d'événements, doivent également être contrôlées et examinées par l'ANAC pour s'assurer que rien n'indique que l'expérience de l'exploitant n'est pas satisfaisante.

2.2.1 Le processus de suivi des tendances des moteurs doit comprendre les éléments suivants :

a) un programme de contrôle de la consommation d'huile, fondé sur les recommandations du constructeur ;
b) un programme de contrôle de l'état du moteur, décrivant les paramètres à contrôler, la méthode de collecte des données et le processus d'action correctrice ; ce programme doit être fondé sur les recommandations du constructeur. Le but de ce contrôle est de détecter dès que possible toute détérioration du moteur afin que des mesures correctives soient prises avant que la sécurité du vol n'en souffre.

2.2.2 Un programme de fiabilité doit être établi pour le moteur et les systèmes connexes. Ce programme doit tenir compte des heures de vol effectuées dans la période considérée et du taux de perte de puissance, pour toutes les causes, établi sur une base statistique appropriée. Le processus de compte rendu d'événement doit porter sur tous les éléments concernant la capacité d'effectuer des vols en IMC dans de bonnes conditions de sécurité. Les données doivent être à la disposition du titulaire du certificat de type et de l'État de conception pour qu'ils puissent établir si les niveaux de fiabilité consultation avec le ou les États de conception et les titulaires de certificat de type en vue de déterminer les mesures à prendre pour rétablir le niveau de sécurité voulu.

La période effectivement choisie doit rendre compte de l'utilisation d'ensemble et de la pertinence de l'expérience concernée (par exemple, les données initiales peuvent ne pas être pertinentes en raison de modifications ultérieures obligatoires qui ont pu avoir eu une incidence sur le taux de perte de puissance). Après l'introduction d'une nouvelle variante de moteur et tandis que l'utilisation d'ensemble est relativement restreinte, l'expérience totale disponible peut avoir à être utilisée pour tenter de réaliser une moyenne statistiquement significative.

2.3 Le taux de perte de puissance doit être déterminé sous forme de moyenne mobile sur une période appropriée. Le taux de perte de puissance a été retenu plutôt que le taux d'arrêt des moteurs en vol, car il est considéré comme étant plus approprié pour un hélicoptère exploité en classe de performances 3. Si une panne survient sur un hélicoptère exploité en classe de performances 1 ou 2, causant une perte de puissance importante mais non pas totale d'un moteur, il est probable que ce moteur sera arrêté étant donné que l'on dispose encore de suffisamment de puissance, tandis que sur un hélicoptère exploité en classe de performances 3, on peut bien décider d'utiliser la puissance résiduelle pour prolonger la distance de vol plané.

3. Manuel d'exploitation

Le manuel d'exploitation doit contenir tous les renseignements nécessaires pour l'exploitation d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC, notamment tout ce qui concerne l'équipement supplémentaire, les procédures et la formation requise pour ce type d'exploitation, les routes et/ou régions d'exploitation, ainsi que des renseignements sur l'aire probable d'atterrissage (y compris la planification et les minimums opérationnels).

4. Certification ou validation de l'exploitant

Le processus de certification ou de validation de l'exploitant spécifié par l'ANAC doit garantir l'adéquation des procédures normales, anormales et d'urgence établies par l'exploitant, y compris les mesures à prendre en cas de panne de moteur, de système ou d'équipement. En plus des exigences normales de certification ou de validation de l'exploitant, il faudrait tenir compte des éléments ci-après dans le cas des hélicoptères exploités en classe de performances 3 en IMC :

a) confirmation de la fiabilité de la combinaison hélicoptère/moteur (voir l'Appendice 2, § 1) ;
b) procédures de formation et de vérification spécifiques et appropriées, comme il est prévu à l'Appendice 2, § 7 ;
c) programme de maintenance élargi de façon à porter sur l'équipement et les systèmes indiqués dans l'Appendice 2,§ 2 ;
d) LME modifiée pour tenir compte de l'équipement et des systèmes nécessaires à l'exploitation en IMC ;
e) planification et minimums opérationnels appropriés à l'exploitation en IMC ;
f) procédures de départ et d'arrivée et toutes limitations de route/région ;
g) qualifications et expérience du pilote ;
h) manuel d'exploitation, y compris les limitations, les procédures d'urgence, les routes ou les régions d'exploitation, LME et procédures normales concernant l'équipement mentionné dans l'Appendice 2, § 2.

5. Approbation opérationnelle et spécifications du programme de maintenance

5.1 L'approbation d'effectuer des vols d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC, spécifiée dans le certificat de l'exploitant ou tout document équivalent, doit indiquer les combinaisons particulières cellule/moteur, y compris la norme de conception de type applicable aux vols en question, les hélicoptères spécifiques approuvés et les régions ou les routes où se dérouleront les vols.

5.2 Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant doit comprendre une déclaration de certification de l'équipement supplémentaire requis et du programme de maintenance et de fiabilité de cet équipement, y compris le moteur.

SUPPLEMENT F. DISPOSITIFS DE VISUALISATION TÊTE HAUTE (HUD), AFFICHAGES ÉQUIVALENTS ET SYSTÈMES DE VISION

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre2, § 2.2.8.1.1, et Chapitre 4, § 4.16 Section III, Chapitre 2, § 2.2.1.1, et Chapitre 4, § 4.11

Introduction

Le présent supplément contient des éléments indicatifs sur les systèmes d'atterrissage automatique, les HUD et systèmes de vision certifiés destinés à être utilisés en exploitation à bord d'hélicoptères aéronefs employés à la navigation aérienne internationale. Ces systèmes et des systèmes hybrides peuvent être installés et utilisés pour réduire la charge de travail améliorer le guidage, réduire les erreurs techniques de pilotage et améliorer la conscience de la situation et/ou obtenir des crédits opérationnels. Des systèmes d'atterrissage automatique, des HUD et des systèmes de vision peuvent être installés séparément ou ensemble dans un système hybride. Tout crédit opérationnel pour leur utilisation par des exploitants de transport aérien commercial doit avoir été spécifiquement approuvé par l'ANAC, et par l'État d'immatriculation dans le cas des exploitants d'aviation générale.

« Systèmes de vision » est un terme générique qui se rapporte aux systèmes existants conçus pour fournir des images, c.-à-d. systèmes de vision améliorée (EVS), systèmes de vision synthétique (SVS) et systèmes de vision combinés (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.

Un crédit opérationnel ne peut être accordé que dans les limites de l'approbation de navigabilité.

Jusqu'à présent, un crédit opérationnel a été accordé seulement à des systèmes de vision contenant un capteur d'image qui fournit sur un HUD une image en temps réel de la vue de l'extérieur réelle.

1. HUD et affichages équivalents

1.1 Généralités

1.1.1 Les HUD présentent des informations de vol dans le champ de vision extérieur avant du pilote, sans gêner de façon significative la vue vers l'extérieur.

1.1.2 Des informations de vol devraient être présentées sur les HUD ou les affichages équivalents, selon l'utilisation prévue.

1.2 Applications opérationnelles

1.2.1 L'emploi de HUD dans les opérations aériennes peut améliorer la conscience de la situation en combinant des informations de vol affichées sur les systèmes de visualisation tête basse (HDD) avec la vue extérieure pour que les pilotes soient plus immédiatement conscients des paramètres de vol pertinents et des informations sur la situation pendant qu'ils regardent constamment à l'extérieur. Cette meilleure conscience de la situation peut aussi réduire les erreurs de pilotage et améliorer la capacité du pilote de faire la transition entre les repères visuels et les instruments lorsque les conditions météorologiques changent.

1.2.2 Les HUD peuvent être utilisés en complément aux instruments de bord classiques ou comme écran principal de pilotage s'ils se qualifient sont certifiés à cet effet.

1.2.3 Un HUD, approuvé, peut :

a) se qualifier pour des opérations par visibilité réduite ou RVR ou

b) remplacer certaines parties des installations au sol telles que les feux de zone de toucher des roues et/ou les feux axiaux.

1.2.4 Les fonctions d'un HUD peuvent être remplies par un système d'affichage équivalent; toutefois, avant que de tels systèmes puissent être utilisés, l'approbation de navigabilité appropriée devrait être obtenue.

1.3 Formation aux HUD

1.3.1 Des exigences en matière de formation et d'expérience récente concernant les opérations utilisant les HUD ou les affichages équivalents devraient être établies par l'ANAC pour les exploitants commerciaux, et par l'État d'immatriculation pour les exploitants d'aviation générale. Pour les vols de transport commercial, les programmes de formation devraient être approuvés par l'ANAC et la prestation de la formation devrait être soumise à la supervision de l'ANAC.

La formation devrait porter sur toutes les opérations aériennes pour lesquelles le système HUD ou l'affichage équivalent est utilisé.

2. Systèmes de vision

2.1 Généralités

2.1.1 Les systèmes de vision peuvent afficher des images électroniques en temps réel de l'extérieur au moyen de capteurs d'images à savoir l'EVS ou afficher des images synthétiques obtenues de systèmes avioniques de bord à savoir l'EVS . Les systèmes de vision peuvent consister aussi en une combinaison de ces deux systèmes ou système de vision combiné, à savoir le CVS. Un tel système peut afficher des images électroniques en temps réel de l'extérieur en utilisant sa composante EVS. Les informations provenant de systèmes de vision peuvent être présentées sur un affichage tête haute et/ou tête basse. Le crédit opérationnel peut être accordé aux systèmes de vision qui sont dûment qualifiés.

2.1.2 Il est possible que les feux à diodes électroluminescentes (DEL) ne soient pas visibles pour les systèmes de vision basés sur l'infrarouge. Les exploitants de tels systèmes de vision devront acquérir de l'information sur les programmes de mise en œuvre de DEL aux aérodromes qu'ils comptent utiliser. Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient de plus amples informations sur les conséquences de l'utilisation des feux DEL.

2.2 Applications opérationnelles

2.2.1 L'utilisation d'EVS en vol permet au pilote de voir l'extérieur malgré l'obscurité ou d'autres restrictions de visibilité. L'EVS permet aussi d'obtenir une image de la situation extérieure plus rapidement que ne le permettrait la seule vision naturelle ou sans aide, assurant ainsi une transition plus en douceur aux références par la vision naturelle. Le système peut se qualifier pour un crédit opérationnel si les informations du système de vision sont présentées adéquatement aux pilotes et si l'approbation de navigabilité nécessaire et l'approbation spécifique de l'État de l'exploitant ou de l'État d'immatriculation ont été obtenues pour le système combiné. L'acquisition améliorée d'une image de l'environnement extérieur peut améliorer la conscience de la situation.

2.2.2 L'imagerie d'un système de vision peut aussi permettre aux pilotes de détecter d'autres aéronefs au sol, le relief ou des obstacles sur la piste ou les voies de circulation ou à proximité immédiate de celles-ci.

2.3 Concepts opérationnels

2.3.1 Les opérations d'approche aux instruments comprennent une phase de vol aux instruments et une phase de vol à vue. La phase de vol aux instruments se termine à la MDA/H ou à la DA/H publiée, à moins qu'une approche interrompue ait été amorcée. L'utilisation de l'EVS ou du CVS ne change pas la MDA/H ou la DA/H applicable. La poursuite de l'approche de MDA/H ou DA/H jusqu'à l'atterrissage sera menée en utilisant des références visuelles. Ceci s'applique aussi aux opérations avec systèmes de vision. La différence est que les références visuelles seront acquises en utilisant un EVS ou CVS, la vision naturelle ou le système de vision en combinaison avec la vision naturelle.

2.3.2 Jusqu'à une hauteur définie du segment à vue, généralement à 30 m (100 ft) au-dessus, les références visuelles peuvent être acquises uniquement au moyen du système de vision. La hauteur définie dépend de l'approbation de navigabilité et de l'approbation spécifique de l'ANAC ou de l'Etat d'immatriculation. Au-dessous de cette hauteur, les références visuelles devraient être basées seulement sur la vision naturelle. Dans les applications les plus avancées, le système de vision peut être utilisé jusqu'à la zone de toucher des roues sans que l'acquisition de références visuelles par la vision naturelle soit nécessaire. C'est donc dire qu'un tel système de vision peut être le seul moyen d'acquérir des références visuelles, et qu'il peut être utilisé sans vision naturelle.

Opérations EVS

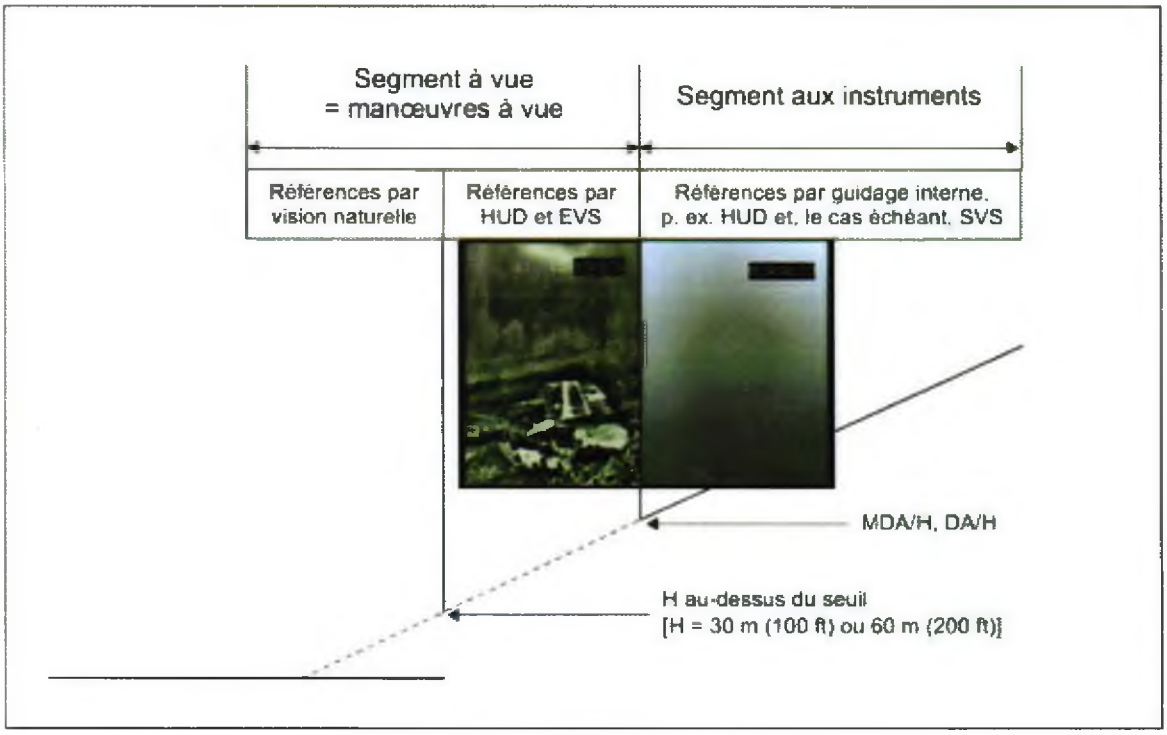


Figure I-1. Opérations EVS — Transition des références de l'approche aux instruments aux références de l'approche à vue

2.4.1 Des exigences en matière de formation et d'expérience récente devraient être établies par l'ANAC pour les exploitants commerciaux, et par l'État d'immatriculation pour les exploitants d'aviation générale. Pour les exploitants commerciaux, les programmes de formation devraient être approuvés par l'ANAC et la prestation de la formation devrait être soumise à la supervision de l'ANAC. La formation devrait porter sur toutes les opérations aériennes pour lesquelles le système de vision est utilisé.

2.5 Référence visuelles

2.5.1 En principe, les références visuelles requises ne changent pas du fait de l'utilisation d'un EVS ou d'un CVS, mais il est permis que ces références soient acquises au moyen du système de vision jusqu'à une certaine hauteur pendant l'approche, comme le décrit le § 2.3.2.

2.5.2 Dans les États qui ont élaboré des spécifications pour les opérations avec systèmes de vision, l'utilisation de références visuelles a été réglementée, et des exemples à ce sujet figurent dans le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365).

3. Systèmes hybrides

3.1 Le terme générique de système hybride est employé lorsque deux systèmes ou plus sont combinés. Généralement, le système hybride a une performance améliorée en comparaison de chacun des systèmes qui le composent, ce qui à son tour peut le qualifier pour un crédit opérationnel. Inclure plus de système dans le système hybride améliore normalement la performance du système. Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des exemples de systèmes hybrides.

4. Crédits opérationnels

4.1 Les minimums opérationnels d'aérodrome sont exprimés en termes de visibilité//RVR minimale et de MDA/H ou DA/H. Quand des minimums opérationnels d'aérodrome sont établis, la capacité combinée de l'équipement embarqué et de l'infrastructure au sol devrait être prise en compte. Les hélicoptères mieux équipés peuvent être exploités dans des conditions de visibilité naturelle inférieures, avec une DA/H moins élevée et/ou avec une infrastructure au sol moins importante. Un crédit opérationnel indique que les minimums opérationnels d'aérodrome peuvent être réduits dans le cas des hélicoptères convenablement équipés. Un autre moyen pour accorder un crédit opérationnel est de permettre que les exigences en matière de visibilité soient satisfaites, en tout ou en partie, au moyen des systèmes de bord. Les HUD, les systèmes d'atterrissage automatique ou les systèmes de vision n'existaient pas au moment où les critères pour les minimums opérationnels d'aérodrome ont été établis à l'origine.

4.2 L'octroi de crédits opérationnels n'a pas d'effet sur la classification (à savoir le type ou la catégorie) d'une procédure d'approche aux instruments, étant donné que ces procédures sont conçues pour appuyer des opérations d'approche aux instruments menées au moyen d'hélicoptères dotés de l'équipement minimal prescrit.

4.3 La relation entre la conception de procédure et l'exploitation peut être décrite comme suit. L'OCA/H est le produit final de la conception de procédures, qui ne contient pas de valeur pour la RVR ou la visibilité. D'après l'OCA/H et tous les autres éléments, tels que les aides visuelles de piste disponibles, l'exploitant établira la MDA/H ou la DA/H et la RVR/visibilité, soit les minimums opérationnels d'aérodrome. Les valeurs obtenues ne doivent pas être inférieures à celles prescrites par l'État de l'aérodrome.

5. Procédures opérationnelles

5.1 Conformément au § 4.16.2 de la Section II et au § 4.11.2 de la Section III, l'exploitant devrait élaborer des procédures opérationnelles associées à l'utilisation

d'un système d'atterrissage automatique, d'un HUD ou d'un affichage équivalent, de systèmes de vision et de systèmes hybrides. Ces procédures devraient figurer dans le manuel d'exploitation et comprendre au moins les éléments suivants:

a) les limitations ;
b) les crédits opérationnels ;
c) la planification des vols ;
d) les opérations au sol et en vol ;
e) la gestion des ressources en équipe ;
f) les procédures d'exploitation standard ;
g) les plans de vol ATS et les communications.

6. Approbations

6.1 Généralités

Lorsqu'une demande d'approbation spécifique se rapporte à des crédits opérationnels pour des systèmes qui n'incluent pas de système de vision, les indications du présent supplément sur les approbations peuvent être utilisées dans la mesure applicable déterminée par l'ANAC pour les exploitants commerciaux, et par l'État d'immatriculation pour les exploitants d'aviation générale.

6.1.1 Un exploitant qui souhaite effectuer des vols avec un système d'atterrissage automatique, un HUD ou un affichage équivalent, un système de vision ou un système hybride devra obtenir certaines approbations prescrites dans la réglementation en vigueur. . L'étendue des approbations dépendra des vols prévus et de la complexité de l'équipement.

6.1.2 Les systèmes qui ne sont pas utilisés pour obtenir un crédit opérationnel ou qui ne sont pas autrement critiques relativement aux minimums opérationnels d'aérodrome, p. ex. des systèmes de vision servant à améliorer la conscience de la situation peuvent être utilisés sans approbation spécifique. Cependant, les procédures d'exploitation normalisées pour ces systèmes devraient être spécifiées dans le manuel d'exploitation. Un exemple de ce type d'opération peut comprendre un EVS ou un SVS sur une visualisation tête basse qui est utilisé seulement pour la conscience de la situation dans la zone entourant hélicoptère pendant des manœuvres au sol où l'affichage n'est pas dans le champ de vision principal du pilote. Pour que la conscience de la situation soit améliorée, l'installation et les procédures opérationnelles devront assurer que le fonctionnement du système de vision n'entrave pas les procédures normales ou le fonctionnement ou l'utilisation d'autres systèmes de bord. Dans certains cas, il pourra être nécessaire d'apporter des modifications à ces procédures

normales pour d'autres systèmes ou équipements de bord pour assurer la compatibilité.

6.1.3 Le § 4.16 section II du présent règlement, exige que, pour les vols de transport commercial, l'utilisation d'un système d'atterrissage automatique, d'un HUD, d'un affichage équivalent, d'un EVS, d'un SVS ou d'un CVS, ou de toute combinaison de ces systèmes en un système hybride, soit approuvée quand ces systèmes sont utilisés « pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un hélicoptère ».
Quand des crédits opérationnels ont été accordés l'ANAC conformément au § 2.2.8.1.1 du RACI 3000, l'utilisation de ce système devient essentielle pour la sécurité de ces opérations et est soumise à une approbation spécifique. L'utilisation de ces systèmes uniquement pour améliorer la conscience de la situation, réduire les erreurs techniques de pilotage et/ou réduire la charge de travail représente un élément de sécurité important, mais elle ne nécessite pas une approbation spécifique.

6.1.4 Pour les vols de transport commercial, tout crédit opérationnel qui a été accordé devrait être pris en compte dans les spécifications d'exploitation applicables au type d'hélicoptère ou à un hélicoptère particulier, selon le cas.

6.1.5 Pour les vols d'aviation générale, le § 4.11 Section III du présent règlement , exige que l'État d'immatriculation établisse des critères d'utilisation d'un système d'atterrissage automatique, d'un HUD, d'un affichage équivalent, d'un EVS, d'un SVS ou d'un CVS, ou de toute combinaison de ces systèmes en un système hybride, pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un hélicoptère, et elle spécifie ces critères. Quand des crédits opérationnels ont été accordés par l'État d'immatriculation conformément au § 2.2.1.1 du présent règlement, l'utilisation de ce système devient essentielle pour la sécurité de ces opérations et l'approbation de l'utilisation de ces systèmes fait partie de l'approbation spécifique pour crédit opérationnel. L'utilisation de ces systèmes uniquement pour améliorer la conscience de la situation, réduire les erreurs techniques de pilotage et/ou réduire la charge de travail représente un élément de sécurité important, mais elle ne nécessite pas une approbation spécifique.

6.1.6 Pour les vols d'aviation générale, tout crédit opérationnel qui a été accordé devrait être pris en compte dans le modèle d'approbation spécifique transporté à bord de l'hélicoptère particulier.

6.2 Approbations spécifiques pour crédit opérationnel

6.2.1 Pour obtenir une approbation pour crédit opérationnel, l'exploitant devra spécifier le crédit opérationnel désiré et soumettre une demande appropriée. Une demande appropriée devrait inclure les éléments suivants :

a) Précisions concernant le postulant. Pour les titulaires d'un AOC , le nom de la compagnie, le numéro de l'AOC et l'adresse électronique. Pour les autres exploitants, le nom officiel et nom commercial, adresse, adresse postale, adresse électronique et coordonnées téléphoniques/fax du postulant.
b) Précisions concernant l'aéronef. Nom du constructeur, modèle de l'aéronef et marque(s) d'immatriculation.
c) Liste de conformité du système de vision de l'exploitant. La teneur de la liste de conformité est présentée dans le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365). La liste de conformité devrait comprendre les renseignements pertinents pour l'approbation demandée et les marques d'immatriculation des aéronefs dont il s'agit. Si une demande porte sur plus d'un type d'aéronef/de parc aérien, une liste de conformité remplie devrait être jointe pour chaque aéronef/parc aérien.
d) Documents à joindre à la demande. Il convient de joindre copie de tous les documents auxquels l'exploitant a fait référence. Il ne devrait pas être nécessaire d'envoyer les manuels complets; seuls les passages/pages pertinents devraient être requis. Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des orientations supplémentaires.
e) Nom, titre et signature.

6.2.2 Les éléments suivants devraient figurer dans la liste de conformité d'un système de vision :

a) documents de référence utilisés pour établir la demande d'approbation ;
b) manuel de vol ;
c) retours d'information et comptes rendus de problèmes importants ;
d) crédit opérationnel demandé et minimums opérationnels d'aérodrome en découlant ;
e) mentions dans le manuel d'exploitation (ou un document équivalent), y compris la LME (s'il y a lieu), et procédures d'exploitation normalisées ;
f) évaluation du risque de sécurité ;
g) programmes de formation ;
h) maintien de la navigabilité.

SUPPLÉMENT G. GUIDE DES DISPOSITIONS ACTUELLES RELATIVES AUX ENREGISTREURS DE BORD

(Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 4 § 4.3, et de la Section III, Chapitre 4, § 4.7.)

Les tableaux qui suivent récapitulent les exigences actuelles relatives à l'emport d'enregistreurs de bord.

Tableau AH-1. Exigences relatives à l'enregistrement des paramètres de vol indiqués dans la Section II

Date	MCTOM			
	Plus de 19 sièges passagers ou plus de 7 000 kg	Plus de 3 175 kg	Plus de 2 250 kg jusqu'à 3 175 kg	Moins de 3 175 kg
	Tous les hélicoptères Premier certificat de navigabilité	Tous les hélicoptères Premier certificat de navigabilité	Tous les hélicoptères à turbine Nouveau certificat de type	Tous les hélicoptères Premier certificat de navigabilité
1989 ⇒	4.3.1.1.2	*4.3.1.1.3*		
2016 ⇒	4.3.1.1.1			
2018 ⇒			4.3.1.1.4	*4.3.1.1.5*

Tableau AH-2. Exigences relatives à l'enregistrement des paramètres de vol indiqués dans la Section III

Date	MCTOM	
	Plus de 19 sièges passagers ou plus de 7 000 kg	Plus de 3 175 kg
	Tous les hélicoptères Premier certificat de navigabilité	Tous les hélicoptères Premier certificat de navigabilité
1989 ⇒	4.7.1.1.2	*4.7.1.1.3*
2016 ⇒	4.7.1.1.1	4.7.1.1.1

Table AH-3. Exigences des Sections II et III relatives à l'installation de CVR/CARS

Date	MCTO	
	Plus de 7 000 kg	Plus de 3 175 kg
	Tous les hélicoptères	Tous les hélicoptères Premier certificat de navigabilité
1987 ⇒	4.3.2.1.1 ou 4.7.2.1.1	*4.3.2.1.2 ou 4.7.2.1.2*

Table H-4. Clarification concernant l'installation d'équipement d'enregistrement de communications par liaison de données

Ligne	Date de la délivrance du premier certificat de navigabilité individuel	Date à laquelle le certificat de type a été délivré ou à laquelle la modification de l'équipement de communications par liaison de données a été approuvée initialement	Date de l'activation pour l'utilisation de l'équipement de communications par liaison de données	Enregistrement de communications par liaison de données exigé	Référence SARP
1	Le 1 er janvier2016 ou après	Le 1 er janvier 2016 ou après	Le 1 er janvier 2016 ou après	Oui	6.3.3.1.1
2	Le 1 er janvier 2016 ou après	Avant le 1er janvier 2016	Le 1 er janvier 2016 ou après	Oui	6.3.3.1.1
3	Avant le 1er janvier 2016	Le 1 er janvier 2016 ou après	Le 1 er janvier 2016 ou après	Oui	6.3.3.1.2
4	Avant le 1er janvier 2016	Avant le 1er janvier 2016	Avant le 1er janvier 2016	Non	6.3.3.1.2
5	Avant le 1er janvier 2016	Avant le 1er janvier 2016	Le 1 er janvier 2016 ou après	Non[1]	6.3.3.1.2 6.3.3.1.3

1. EN-TÊTES DU TABLEAU

1.1 La date de la délivrance du premier certificat de navigabilité individuel est suffisamment claire en elle-même.

1.2 La date à laquelle le certificat de type de l'aéronef a été délivré ou à laquelle la modification de l'équipement de communications par liaison de données a été approuvée initialement est la date qui permet l'installation de l'équipement de communication par liaison de données et qui fait référence à l'approbation de la

navigabilité de l'installation des composantes de l'aéronef comme les dispositions en matière de structure et de câblage auxquelles l'équipement de communications par liaison de données doit être conforme. Ces approbations de la navigabilité se présentent habituellement sous la forme d'une conception de type ou d'une modification d'une conception de type.

1.2.1 Il n'est pas inhabituel que les clients originaux d'un hélicoptère qui détiennent les approbations de la navigabilité relatives à la capacité de communications par liaison de données de choisir de ne pas installer l'équipement de communications par liaison de données ou de ne pas l'activer même si l'hélicoptère a été préparé pour son activation.

1.3 La date de l'activation pour l'utilisation de l'équipement de communications par liaison de données fait référence à la date à laquelle une application de communications par liaison de données mentionnée au § 5.1.2 de l'Appendice 4 a été activée pour la première fois en vue de son utilisation.

1.3.1 L'équipement de communications par liaison de données, tel qu'il est utilisé dans ces dispositions, renvoie aux unités physiques [p. ex., des boîtiers(es)] approuvés selon une norme minimale de performance délivrée par une autorité de certification (p. ex. TSO ou ETSO).

1.3.2 L'activation des fonctions de communications par liaison de données renvoie à une activation logicielle approuvée des fonctions de communications par liaison de données ou à des mises à jour logicielles.

1.4 L'enregistrement de communications par liaison de données exigé fait référence à l'exigence d'enregistrer un message communiqué par liaison de données conformément aux dispositions des paragraphes 4.3.3.1.1, 4.3.3.1.2 et 4.3.3.1.3 dans la Partie 2 et 4.7.3.1.1, 4.7 .3.1.2 et 4.7.3.1.3 dans la Partie 3.

2. GÉNÉRALITÉS

2.1 La date à laquelle l'équipement de communications par liaison de données a été approuvé comme norme de performance minimale n'est pas pertinente pour les besoins de l'exigence d'enregistrement CVR à moins que l'équipement ne soit pas conforme à une approbation de la navigabilité liée aux capacités de communications par liaison de données de l'hélicoptère.

2.2 Pour que l'équipement de communications par liaison de données soit conforme à une approbation de la navigabilité, il doit être en mesure d'utiliser, sans modification,

les composantes installées sur l'hélicoptère qui sont nécessaires pour fournir la fonction de communications par liaison de données telles que :

a) routeur de liaison de données (p. ex., hébergé dans l'unité de gestion des communications) ;

b) radios (p. ex., VHF, liaison de données HF, communication par satellite) et antennes reliées.

2.3 Des mises à jour logicielles approuvées de l'équipement installé ou l'activation logicielle de fonctions ne modifient pas normalement la conformité de l'équipement de communications par liaison de données avec le reste des composantes de l'hélicoptère de l'approbation de la navigabilité relative à la capacité de communications par liaison de données.

3. EXEMPLES

3.1 Pour les lignes 1 et 2 :

– L'exigence d'enregistrement est dérivée des normes 4.3.3.1.1 et 4.7.3.1.1 qui sont basées sur la date à laquelle le premier certificat de navigabilité a été délivré. Toutes modifications ultérieures de la navigabilité liées à la capacité de communications par liaison de données ne dispensent pas l'hélicoptère de l'exigence d'enregistrer les messages communiqués par liaison de données.

3.2 Pour les lignes 3 à 5 — Généralités :

– L'exigence d'enregistrement est dérivée des normes 4.3.3.1.2 et 4.7.3.1.2 et est basée sur l'éventualité ou non que l'hélicoptère détienne une approbation de la navigabilité pour les capacités de communications par liaison de données et sur la date de sa délivrance.

– Étant donné qu'il n'y avait pas d'exigence d'enregistrement de messages communiqués par liaison de données avant le 1er janvier 2016, les approbations de la navigabilité relative à la capacité de communications par liaison de données délivrées avant cette date n'incluaient pas nécessairement cette fonction.

3.3 Pour la ligne 3 :

– L'exigence d'enregistrement s'applique quelle que soit la date de délivrance du certificat de navigabilité, car une approbation de la navigabilité relative à l a capacité

de communications par liaison de données a été délivrée le 1er janvier 2016 ou après. La date de l'installation de l'équipement serait habituellement ultérieure à l'approbation de la navigabilité.

3.4 Pour la ligne 4 :

– L'exigence d'enregistrement ne s'applique pas car le certificat de navigabilité de l'hélicoptère et une approbation de la navigabilité relative à la capacité de communications par liaison de données ont été délivrés avant le 1er janvier 2016. La date de l'installation de l'équipement de communications par liaison de données n'est pas un facteur d'exigence d'enregistrement des messages communiqués par liaison de données tant que l'équipement est conforme à cette approbation de la navigabilité.

3.5 Pour la ligne 5 :

– L'exigence d'enregistrement ne s'applique pas car le certificat de navigabilité de l'hélicoptère et une approbation de la navigabilité relative à la capacité de communications par liaison de données ont été délivrés avant le 1er janvier 2016. La date de l'installation de l'équipement de communications par liaison de données n'est pas un facteur d'exigence d'enregistrement des messages communiqués par liaison de données tant que l'équipement est conforme à cette approbation de la navigabilité.

– En dépit de ce qui précède, si l'équipement de communications par liaison de données est installé le 1er janvier 2016 ou après, les messages communiqués par liaison de données devraient être enregistrés conformément aux Recommandations 4.3.3.1.3 et 4.7.3.1.3.

------FIN-----