

République Togolaise

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de L'Aviation Civile



RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO
RANT 06 – PART OPS 2

**CONDITIONS D'UTILISATION DES AÉRONEFS CIVILS
EN AVIATION GÉNÉRALE**

2^{ème} Edition / Révision 01 / Novembre 2025

ADOpte PAR

*Arrêté N°021/MIT/CAB du 31 juillet 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais
relatif à l'exploitation technique des aéronefs (RANT 06)*

ET AMENDE PAR

*Décision N°133/25/ANAC/DG du 27 novembre 2025 portant adoption de la révision 1 de la deuxième
édition du règlement aéronautique national togolais relatif à l'exploitation technique des aéronefs
(RANT 06)*



Agence Nationale de l'Aviation Civile du
Togo

RANT 06 - PART OPS 2

Conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale

Page : 2

Edition : 02 - 23/01/2025

Révision : 00 - 25/11/2025

ADMINISTRATION DU DOCUMENT



Agence Nationale de l'Aviation Civile du
Togo

RANT 06 - PART OPS 2
Conditions d'utilisation des aéronefs
civils en aviation générale

Page : 3
Edition : 02 - 23/01/2025
Révision : 01 - 25/11/2025

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Titre	Page	N° Edition	Date Edition	N° Révision	Date Révision
PG RANT 06 PART OPS 2	1	02	Octobre 2025	01	Novembre 2025
LPE	3-4	02	Octobre 2025	01	Novembre 2025
LDA	5-6	02	Octobre 2025	01	Novembre 2025
LDR	7-8	02	Octobre 2025	01	Novembre 2025
TM	9 – 13	02	Octobre 2025	01	Novembre 2025
SECTION 1	14- 30	02	Octobre 2025	01	Novembre 2025
SECTION 1	31 - 32	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025
SECTION 2	33 - 44	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025
SECTION 2	45	02	Octobre 2025	01	Novembre 2025
SECTION 2	46-75	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025
SECTION 3	76- 110	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025
SECTION 4	111 - 149	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025
PG APPENDICES	150	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025
APPENDICE 2.1	151 -156	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025
APPENDICE 2.2	157	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025
APPENDICE 2.3	158 - 178	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025
APPENDICE 2.4	179- 182	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025
APPENDICE 2.5	183 -184	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025
PG SUPPLÉMENTS	185	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025
SUPPLÉMENT 2.A	186 - 187	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025



Agence Nationale de l'Aviation Civile du
Togo

RANT 06 - PART OPS 2
Conditions d'utilisation des aéronefs
civils en aviation générale

Page : 4
Edition : 02 - 23/01/2025
Révision : 01 - 25/11/2025

SUPPLÉMENTS 3.A	188	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025
SUPPLÉMENTS 3.B	189 - 190	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025
SUPPLÉMENTS 3.C	191 - 192	02	Octobre 2025	00	Octobre 2025



LISTE DES AMENDEMENTS

Edition	Révision	Date	Objet de l'amendement	Origine / Référence source
01	00	Juillet 2015	<p>Edition initiale du RANT 06 PART OPS 2 afin de prendre en compte l'Annexe 6 partie 2 et partie 3, section IV à la convention de Chicago</p>	<p>Annexe 6 à la convention de Chicago, partie 2, toutes éditions et amendements jusqu'à l'amendement 33</p> <p>Annexe 6 à la convention de Chicago, partie 3, Section IV, toutes éditions et amendements jusqu'à l'amendement 19</p>
02	00	Janvier 2025	<p>Ces amendements concernent pour l'aviation générale par avion :</p> <p>1) Les normes relatives à la navigation fondée sur les performances (PBN), aux opérations tout temps/ crédits opérationnels ; aux enregistreurs de bord, à l'article 83 bis à la convention de Chicago, à la communication et la surveillance basées sur la performance (PBCS) ; le remplacement des halons dans les extincteurs portatifs et le sauvetage et la lutte contre l'incendie en aviation générale ;</p> <p>2) Les normes relatives à l'approbation et reconnaissance mondiale des organismes de maintenance agréés (AMO) (Phases I et II) ; introduction de dispositions relatives à un cadre pour les enregistrements électroniques de maintenance d'aéronefs (EAMR) ;</p> <p>3) Les normes relatives à l'harmonisation et alignement des SARPs sur la gestion de la fatigue ;</p>	Amendements n°34 à n°41 de l'Annexe 06, Partie 2 à la Convention de Chicago



			<p>4) Les normes relatives à l'utilisation d'un format de compte rendu mondial amélioré pour l'évaluation et la communication de l'état de la surface des pistes.</p> <p>Ces amendements concernent pour l'aviation générale par hélicoptère :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les normes relatives à la navigation fondée sur les performances (PBN), aux opérations tout temps/crédits opérationnels ; aux enregistreurs de bord, à l'article 83 bis à la convention de Chicago, à la communication et la surveillance basées sur la performance (PBCS) ; le remplacement des halons dans les extincteurs portatifs et le sauvetage et la lutte contre l'incendie en aviation générale ; - Les normes relatives à l'approbation et reconnaissance mondiale des organismes de maintenance agréés (AMO) (Phases I et II) ; introduction de dispositions relatives à un cadre pour les enregistrements électroniques de maintenance d'aéronefs (EAMR) ; - Les normes relatives à l'harmonisation et alignement des SARPs sur la gestion de la fatigue - Les normes relatives aux dégagements en mer pour les hélicoptères effectuant des vols long-courriers, aux marchandises dangereuses, les plans de vol, l'introduction des services sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif (FF-ICE). 	Amendements n°20 à n°25 de l'Annexe 6, Partie 3, Section 3 à la Convention de Chicago
02	01	Novembre 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Cette révision 01 de l'édition 02 découlle de l'amendement n°42 de l'Annexe 6, Partie 2 qui concerne les modifications corrélatives afin d'harmoniser les renvois aux nouvelles procédures pour les services de navigation aérienne – Météorologie (PANS-MET, Doc 10157 OACI). 	Amendement n°46 de l'Annexe 6, Partie 2



LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° et date d'édition	Date d'application
Annexe 6 partie 2	OACI	Aviation générale internationale — Avions	Neuvième Edition Juillet 2016 ---- Amendement 34 A	10 novembre 2016
Annexe 6 partie 2	OACI	Aviation générale internationale — Avions	Neuvième Edition Juillet 2016 ---- Amendement 34 B	7 novembre 2019
Annexe 6 partie 2	OACI	Aviation générale internationale — Avions	Neuvième Edition Juillet 2016 ---- Amendement 34 C	5 novembre 2020
Annexe 6 partie 2	OACI	Aviation générale internationale — Avions	Neuvième Edition Juillet 2016 ---- Amendement 35	27 April 2017
Annexe 6 partie 2	OACI	Aviation générale internationale — Avions	Dixième Edition Juillet 2018 ---- Amendement 36	8 novembre 2018
Annexe 6 partie 2	OACI	Aviation générale internationale — Avions	Dixième Edition Juillet 2018 ---- Amendement 37	5 novembre 2020
Annexe 6 partie 2	OACI	Aviation générale internationale — Avions	Dixième Edition Juillet 2018 ---- Amendement 38	4 novembre 2021
Annexe 6 partie 2	OACI	Aviation générale internationale — Avions	Dixième Edition Juillet 2018 ---- Amendement 39	25 mars 2021



Annexe 6 partie 2	OACI	Aviation générale internationale — Avions	Onzième Edition Juillet 2022 ---- Amendement 40	3 novembre 2022
Annexe 6 partie 2	OACI	Aviation générale internationale — Avions	Onzième Edition Juillet 2022 ---- Amendement 41	28 novembre 2024
Annexe 6 partie 2	OACI	Aviation générale internationale — Avions	Amendement 42	27 novembre 2025
Annexe 6 partie 3	OACI	Vols internationaux d'hélicoptères	Huitième Edition Juillet 2016 ---- Amendement 20 A	10 novembre 2016
Annexe 6 partie 3	OACI	Vols internationaux d'hélicoptères	Huitième Edition Juillet 2016 ---- Amendement 20 B	7 novembre 2019
Annexe 6 partie 3	OACI	Vols internationaux d'hélicoptères	Neuvième Edition Juillet 2018 ---- Amendement 21	27 avril 2017
Annexe 6 partie 3	OACI	Vols internationaux d'hélicoptères	Neuvième Edition Juillet 2018 ---- Amendement 22	8 novembre 2018
Annexe 6 partie 3	OACI	Vols internationaux d'hélicoptères	Dixième Edition Juillet 2020 ---- Amendement 23	5 novembre 2020
Annexe 6 partie 3	OACI	Vols internationaux d'hélicoptères	Onzième Edition Juillet 2022 ---- Amendement 24	3 novembre 2022
Annexe 6 partie 3	OACI	Vols internationaux d'hélicoptères	Amendement 25 de l'Annexe 06 partie 3	28 novembre 2024



TABLE DES MATIERES

		Page
SECTION 1 - GENERALITES		14
CHAPITRE-1.1	Définitions, Abréviations et Acronymes	15
1.1.1	Définitions	15
1.1.2	Abréviations et Acronymes	27
CHAPITRE 1.2	Application	30
SECTION 2 – VOLS D'AVIATION GENERALE PAR AVION		32
CHAPITRE 2.1	Généralités	34
2.1.1	Respect des lois, règlements et procédures	34
2.1.2	Marchandises dangereuses	35
2.1.3	Usage de substances psychoactives	35
2.1.4	Approbations particulières	35
2.1.5	Pouvoir d'inspection	35
CHAPITRE 2.2	EXECUTION DES VOLS	36
2.2.1	Installations et services d'exploitation	36
2.2.2	Gestion de l'exploitation	36
2.2.3	Préparation des vols	40
2.2.4	Procédures en vol	44
2.2.5	Fonctions du pilote commandant de bord	48
2.2.6	Bagages à main (décollage et atterrissage)	48
CHAPITRE 2.3	LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS	49
2.3.1	Généralités	49
CHAPITRE 2.4	EQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS	50
2.4.1	Généralités	50
2.4.2	Avions – tous vols	50
2.4.3	Avions en régime VFR	52
2.4.4	Avions – survol de l'eau	52
2.4.5	Avions – vols au-dessus de régions terrestre désignées	54
2.4.6	Avions – vols à haute altitude	54
2.4.7	Avions volant selon les règles de vols aux instruments	54
2.4.8	Avions volant de nuit	55
2.4.9	Avions répondant aux normes de certification acoustique du RANT 16 – Part 1.	56
2.4.10	Indicateur de nombre de mach	56
2.4.11	Avions qui doivent être équipés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS)	56
2.4.12	Emetteur de localisation d'urgence (ELT)	57
2.4.13	Avions qui doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression	57
2.4.14	Microphones	57



2.4.15	Avions équipés de systèmes d'atterrissement automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de systèmes de vision améliorée (ESV), de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS)	57
2.4.16	Enregistreurs de bord	58
2.4.17	Sacoches de vol électroniques (EFB)	61
2.4.18	Avion exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis	62
CHAPITRE 2.5	EQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS, DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES AVIONS	64
2.5.1	Equipement de communications	64
2.5.2	Equipement de navigation	65
2.5.3	Equipement de surveillance	68
CHAPITRE 2.6	MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AVIONS	70
2.6.1	Responsabilités du propriétaire en matière de maintenance	70
2.6.2	Etats de maintenance	71
2.6.3	Modifications et réparations	72
2.6.4	Certificat de remise en service (CRS) / Fiche de maintenance	72
CHAPITRE 2.7	EQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS	73
2.7.1	Composition et qualifications	73
2.7.2	Qualifications	73
CHAPITRE 2.8	MANUELS, LIVRES DE BORD ET ETATS	74
2.8.1	Manuel de vol	74
2.8.2	Carnet de route	74
2.8.3	Etat de l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord	74
CHAPITRE 2.9	SURETE	75
2.9.1	Sûreté de l'avion	75
2.9.2	Rapport sur les actes d'intervention illicite	75
SECTION III AVIONS LOURDS ET AVION A TURBOREACTEURS		76
CHAPITRE 3.1	APPLICATION	77
CHAPITRE 3.2	VOLS D'AVIATION D'AFFAIRES	78
CHAPITRE 3.3	GENERALITES	79
3.3.1	Respect des lois, règlements et procédures	80
3.3.2	Gestion de la sécurité	80
CHAPITRE 3.4	PREPARATION ET EXECUTION DES VOLS	80
3.4.1	Installations et services d'exploitation	80
3.4.2	Gestion de l'exploitation	80
3.4.3	Préparation des vols	82
3.4.4	Procédures en vol	88
3.4.5	Fonctions du pilote commandant de bord	90
3.4.6	Bagages à main (décollage et atterrissage)	90
CHAPITRE 3.5	LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS	91
3.5.1	Généralités	92
3.5.2	Avions dont le certificat de navigabilité a été délivré conformément aux dispositions du RANT 08 - PART 21	93



CHAPITRE 3.6	EQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS	94
3.6.1	Généralités	94
3.6.2	Avions – tous vols	94
3.6.3	Enregistreurs de bord	95
3.6.4	Avions — vols en atmosphère givrante	96
3.6.5	Avions volant selon les règles de vol aux instruments	97
3.6.6	Avions pressurisés transportant des passagers — équipement de détection météorologique	98
3.6.7	Avions destinés à être utilisés au-dessus de 15 000 m (49 000 ft) — indicateur de rayonnement	98
3.6.8	Avions transportant des passagers — sièges des membres de l'équipage de cabine	99
3.6.9	Avions qui doivent être équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS)	99
3.6.10	Avions qui doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression	100
3.6.11	Microphones	100
3.6.12	Avions équipés de systèmes d'atterrissement automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de systèmes de vision améliorée (ESV), de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS)	100
CHAPITRE 3.7	EQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS ET NAVIGATION DE BORD DES AVIONS	101
3.7.1	Équipement de communications	101
3.7.2	Installation	101
3.7.3	Gestion des données de navigation électroniques	101
CHAPITRE 3.8	ENTRETIEN DES AVIONS	102
3.8.1	Responsabilités de l'exploitant en matière de maintenance	102
3.8.2	Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant	102
3.8.3	Programme de maintenance	102
3.8.4	Renseignements sur le maintien de la navigabilité	102
3.8.5	Certificat de remise en service (CRS) / Fiche de maintenance	103
CHAPITRE 3.9	EQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS	104
3.9.1	Composition de l'équipage de conduite	104
3.9.2	Consignes aux membres d'équipage de conduite pour les cas d'urgence	104
3.9.3	Programmes de formation des membres d'équipage de conduite	104
3.9.4	Qualifications	104
CHAPITRE 3.10	AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION	106
CHAPITRE 3.11	MANUELS, LIVRE DE BORD ET ETATS	107
3.11.1	Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant	107
3.11.2	Programme de maintenance	108
3.11.3	Enregistrements provenant des enregistreurs de bord	108
CHAPITRE 3.12	EQUIPAGE DE CABINE	109



3.12.1	Fonctions attribuées en cas d'urgence	109
3.12.2	Présence de membres de l'équipage de cabine aux postes d'évacuation d'urgence	109
3.12.3	Protection des membres de l'équipage de cabine pendant le vol	109
3.12.4	Formation	109
CHAPITRE 3.13	SÛRETÉ	110
3.13.1	Programme de sûreté	110
SECTION IV - AVIATION GENERALE PAR HELICOPTERE		111
CHAPITRE 4.1	GENERALITES	112
4.1.1	Respect des lois, règlements et procédures	112
4.1.2	Marchandises dangereuses	112
4.1.3	Usage de substances psychoactives	113
4.1.4	Approbations particulières	114
CHAPITRE 4.2	PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLIS	114
4.2.1	Suffisance des installations et services d'exploitation	114
4.2.2	Minimums opérationnels d'hélistation ou emplacement d'atterrissement	114
4.2.3	Consignes	116
4.2.4	Aptitude au vol de l'hélicoptère et mesures de sécurité	116
4.2.5	Observations et prévisions météorologiques	116
4.2.6	Limites imposées par les conditions météorologiques	117
4.2.7	Hélistations de dégagement	118
4.2.8	Carburant et lubrifiant requis	119
4.2.9	Gestion du carburant en vol	110
4.2.10	Réserve d'oxygène	121
4.2.11	Emploi de l'oxygène	122
4.2.12	Instructions en cas d'urgence en vol	122
4.2.13	Observations météorologiques par les pilotes	122
4.2.14	Conditions de vol dangereuses	122
4.2.15	Aptitude physique des membres de l'équipage de conduite	123
4.2.16	Membres de l'équipage de conduite à leur poste	123
4.2.17	Procédures de vol aux instruments	124
4.2.18	Instruction du personnel — Généralités	124
4.2.19	Avitaillement en carburant avec des passagers à bord ou rotors en mouvement	124
4.2.20	Survol de l'eau	125
CHAPITRE 4.3	LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES	126
CHAPITRE 4.4	ÉQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES HÉLICOPTÈRES	127
4.4.1	Tous hélicoptères — Tous vols	127
4.4.2	Instruments et équipement pour le vol en régime VFR ou IFR — De jour et de nuit	129
4.4.3	Tous hélicoptères — Survol de l'eau	131
4.4.4	Tous hélicoptères — Vols au-dessus de régions	132
4.4.5	Tous hélicoptères — Vols à haute altitude	132



4.4.6	Tous hélicoptères devant répondre aux normes de certification acoustique du RANT 16 - PART 1	132
4.4.7	Enregistreurs de bord	132
4.4.8	Émetteur de localisation d'urgence (ELT)	136
4.4.9	Hélicoptères qui doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression	136
4.4.10	Microphones	137
4.4.11	Hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissement 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)	137
4.4.12	Sacoches de vol électroniques (EFB)	137
4.4.13	Hélicoptère exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis	139
CHAPITRE 4.5	ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS ET DE NAVIGATION DE BORD DES HÉLICOPTÈRES	140
4.5.1	Équipement de communications	140
4.5.2	Équipement de navigation	141
4.5.3	Équipement de surveillance	143
CHAPITRE 4.6	ENTRETIEN DES HÉLICOPTÈRES	145
4.6.1	Responsabilités	145
4.6.2	États de maintenance	145
4.6.3	Renseignements sur le maintien de la navigabilité	146
4.6.4	Modifications et réparations	147
4.6.5	Certificat de remise en service (CRS) / Fiche de maintenance	147
4.6.6	Programme de maintenance	147
CHAPITRE 4.7	ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLICOPTÈRES	149
4.7.1	Qualifications	149
4.7.2	Composition de l'équipage de conduite	149
APPENDICE 2.1	Feux réglementaires des avions	151
APPENDICE 2.2	Performances requises du système altimétrique pour le vol en espace aérien RVSM	157
APPENDICE 2.3	Enregistreurs de bord	158
APPENDICE 2.4	Modèle d'autorisation et d'approbations particulières de l'aviation générale	179
APPENDICE 2.5	Résumé d'un accord au titre de l'article 83 bis	183
SUPPLÉMENT 2.A	Reserve d'oxygène à emporter et emploi de l'oxygène	186
SUPPLÉMENT 3.A	Manuel d'exploitation d'entreprise	188
SUPPLÉMENT 3.B	Liste minimale d'équipements (LME)	190
SUPPLÉMENT 3.C	Guide des dispositions actuelles relatives aux enregistreurs de bord	192



Agence Nationale de l'Aviation Civile du
Togo

RANT 06 - PART OPS 2

Conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale

Page : 14

Edition : 02 - 23/01/2025

Révision : 01 - 25/11/2025

SECTION 1 - GÉNÉRALITÉS



CHAPITRE.1.1 DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

1.1.1 DEFINITIONS

Dans les Sections 1, 2 et 3 du présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Note : les définitions de la Section 4 sont contenues dans le RANT 06 PART OPS 3.

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

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

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

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

- **Aérodrome de dégagement au décollage** : Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.
- **Aérodrome de dégagement en route** : Aérodrome où un aéronef peut atterrir si un déroutement devient nécessaire pendant la phase en route.
- **Aérodrome de dégagement à destination** : Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir s'il devient impossible ou inopportun d'utiliser l'aérodrome d'atterrissement prévu.

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



destination.

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

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.

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

Aéronef de base : Aéronef doté de l'équipement minimal nécessaire à l'exécution du décollage, de l'approche ou de l'atterrissage prévus.

Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH) : Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision ou d'une approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

Note 1. - L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.

Note 2. - On entend par «référence visuelle nécessaire» la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans les opérations de catégorie III avec une hauteur de décision, la référence visuelle nécessaire est celle qui est spécifiée pour la procédure et l'opération particulières.

Note 3. - Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/ hauteur de décision» et abrégées «DA/H».

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.

Note 1. - L'altitude de franchissement d'obstacles est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de franchissement d'obstacles est rapportée à l'altitude du seuil ou, en cas d'approches classiques, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Note 2. - Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/hauteur de franchissement d'obstacles» et abrégées «OCA/H».



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

Note 1. - L'altitude minimale de descente (MDA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur minimale de descente (MDH) est rapportée à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur minimale de descente pour l'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

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

Note 3. - Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/ hauteur minimale de descente» et abrégées «MDA/H».

Approche finale en descente continue (CDFA) : Technique compatible avec les procédures d'approche stabilisée, selon laquelle le segment d'approche finale (FAS) d'une procédure d'approche classique aux instruments (NPA) est exécuté en descente continue, sans mise en palier, depuis une altitude/hauteur égale ou supérieure à l'altitude/hauteur du repère d'approche finale jusqu'à un point situé à environ 15 m (50 ft) au-dessus du seuil de la piste d'atterrissement ou du point où commence la manœuvre d'arrondi pour le type d'aéronef considéré ; dans le cas du FAS d'une procédure NPA suivie d'une approche indirecte, la technique CDFA s'applique jusqu'à ce que les minimums d'approche indirecte (OCA/H d'approche indirecte) ou l'altitude/hauteur de manœuvre à vue soient atteints.

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.

Note.— Les expressions « autorisation », « approbation particulière », « approbation » et « acceptation » sont définies de façon plus détaillée dans le supplément 3.D.

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

Avion lourd : Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg.

Base d'exploitation : Lieu à partir duquel le contrôle d'exploitation est assuré.

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



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

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

Note.— 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.

Compte rendu en vol (AIREP) : Compte rendu émanant d'un aéronef en vol et établi selon les spécifications applicables aux comptes rendus de position, d'exploitation et/ou d'observations météorologiques.

Note : Les détails de l'imprimé AIREP figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444 de l'OACI).

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 (*tel que défini dans le RANT 02*), inférieures aux minima spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Note.- Les minima spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent dans le RANT 02.

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

Note.- Les minima spécifiés figurent dans le RANT 02.

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.

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

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'une hélice ou d'une pièce connexe.

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

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

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

État de l'aérodrome : État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé.

État d'immatriculation : État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Note. - Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un Etat d'immatriculation. Voir à ce sujet la Résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien (Doc 9587).

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.

Note. — Des éléments indicatifs sur les options concernant l'emplacement principal d'un exploitant d'aviation générale figurent dans le Manuel sur la mise en oeuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 10059 de l'OACI).

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

Note. — Dans le contexte du RANT 06 - PART OPS 2, l'exploitant n'est pas engagé dans le transport de passagers, de fret ou de poste contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Fiche de maintenance/ Certificat de remise en service. 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.

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 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.

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.

Note. - La classification des marchandises dangereuses est indiquée dans le RANT 18 au chapitre 3.

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.

Message d'observation météorologique : Exposé des conditions météorologiques observées, à un moment et en un endroit déterminé.

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



Note 1 : Les PBAOM sont déterminés en fonction des possibilités combinées de l'aéronef et des installations au sol disponibles. Des éléments indicatifs supplémentaires sur les PBAOM figurent dans le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365 de l'OACI).

Note 2 : Les PBAOM peuvent être basés sur des crédits opérationnels.

Note 3 : Les PBAOM ne sont pas limités à l'exploitation en PBN.

Minimums opérationnels d'aérodrome : Limites d'utilisation d'un aérodrome:

- 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 ;
- 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 ;
- 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.

Note.— Une modification peut aussi comprendre l'exécution de la modification, qui est une tâche de maintenance qui doit faire l'objet d'une fiche de maintenance. D'autres orientations sur la maintenance des aéronefs — modification et réparation — figurent aussi dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760).

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.

Note. — 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.

Note.— 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.

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



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.

Note.- 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.

Observation d'aéronef : Évaluation d'un ou de plusieurs éléments météorologiques effectuée à partir d'un aéronef en vol.

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

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

Note.- 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.

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

Plan de vol: Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol.

Note 1 : L'expression « plan de vol » peut être suivie des mots « préliminaire », « déposé », « en vigueur » ou « exploitation », qui indiquent le contexte et les différents stades d'un vol.

Note 2 : L'expression ci-dessus, lorsqu'elle est précédée des mots « message de », désigne la teneur et la forme des données de plan de vol en vigueur transmises par un organisme à un autre.

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

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

Plan de vol exploitation : Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'avion et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes intéressés.



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

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.

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'atterrissement pourra être effectué, puis, si l'atterrissement 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.

Note.— Les procédures d'approche classique peuvent être exécutées en utilisant une technique d'approche finale en descente continue (CDFA). Les CDFA avec guidage VNAV consultatif calculé par l'équipement de bord sont considérées comme des opérations d'approche aux instruments 3D. Les CDFA avec calcul manuel de la vitesse verticale de descente nécessaire sont considérées comme des opérations d'approche aux instruments 2D. Pour plus de renseignements sur les CDFA, voir les PANS-OPS (Doc 8168), Volume I Partie II, Section 5.

- ✓ **Procédure d'approche avec guidage vertical (APV)**. Procédure d'approche aux instruments en navigation fondée sur les performances (PBN) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A.
- ✓ **Procédure d'approche de précision (PA)**. Procédure d'approche aux instruments fondée sur des systèmes de navigation (ILS, MLS, GLS et SBAS CAT I) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A ou B.

Note.— Voir la Section 2, Chapitre 2.2, § 2.2.2.2.2, pour les types d'opérations d'approche aux instruments.

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

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.



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

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

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.

Note : Dans la définition ci-dessus, « autre État » fait référence à l'État de l'exploitant de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale.

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'atterrissement.

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).

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

- **Simulateur de vol**, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.
- **Entraîneur de procédures de vol**, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.
- **Entraîneur primaire de vol aux instruments**, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.



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).

Note.1— Le Manuel de navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613 de l'OACI), Volume II, contient des éléments indicatifs détaillés sur les spécifications de navigation.

Note.2 Le terme RNP, défini précédemment comme étant l'« expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini », a été supprimé du présent règlement, le concept de RNP ayant été dépassé par le concept de PBN. Dans ce règlement il est à présent utilisé uniquement dans le contexte des spécifications de navigation qui prévoient une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances. P. ex. la RNP 4 désigne des exigences applicables à un aéronef et un vol, qui comprennent une performance de navigation latérale de 4 NM ainsi qu'une obligation de surveillance et d'alerte à bord en ce qui concerne les performances, obligation qui est décrite en détail dans le Manuel de la PBN (Doc 9613 de l'OACI).

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.

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

Surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C) : Moyen par lequel les modalités d'un accord ADS-C sont échangées entre le système sol et l'aéronef, par liaison de données, et qui spécifie les conditions dans lesquelles les comptes rendus ADS-C débutent et les données qu'ils comprendront.

Note : Le terme abrégé « contrat ADS » est couramment utilisé pour désigner un contrat d'événement ADS, un contrat ADS à la demande, un contrat périodique ADS ou un mode d'urgence.

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



Note.— 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 gestion de la sécurité : Approche systémique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

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.

Note.— 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 de synthèse, tirées de données, de la vue extérieure dans la perspective du poste de pilotage.

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

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

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

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

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



1.1.2 ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

(a) Les abréviations ci-après sont utilisées dans ce règlement:

AC :	Courant alternatif ;
ACAS :	Système anticollision embarqué ;
ADREP :	Compte rendu d'accident/incident;
ADS :	Surveillance dépendante automatique ;
ADRS :	Système d'enregistrement de données d'aéronef ;
AGA :	Aérodromes, routes aériennes et aides au sol;
AIG :	Enquêtes et prévention des accidents;
AIR :	Enregistreur d'images embarqué ;
AIRS :	Système d'enregistrement d'images embarqué ;
AOC :	Contrôle d'exploitation aéronautique ;
APCH :	Approche ;
AR :	Autorisation obligatoire ;
ASE :	Erreur de système altimétrique ;
ASIE/PA :	Asie/Pacifique ;
ATC :	Contrôle de la circulation aérienne ;
ATM :	Gestion du trafic aérien ;
ATN :	Réseau de télécommunications aéronautiques ;
ATS :	Service de la circulation aérienne; CADV : Commandes automatiques de vol;
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 ;
CVS :	Système de vision combiné ;
DA :	Altitude de décision;
DA/H :	Altitude/hauteur de décision;
DC :	Commande de dispositif
D-FIS :	Services d'information de vol par liaison de données
DH :	Hauteur de décision;
DLR :	Enregistreur de liaison de données



DLRS :	Système d'enregistrement de liaison de données
DME :	Dispositif de mesure de distance;
DSTRK :	Route désirée ;
ECAM :	Moniteur électronique centralisé de bord;
EFIS :	Système d'instruments de vol électroniques;
EFB :	Sacoche de vol électronique ;
EGT :	Température des gaz d'échappement;
EICAS :	Système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage;
ELT :	Émetteur 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 ;
FANS :	Futurs systèmes de navigation aérienne ;
FDR :	Enregistreur de données de vol ;
FM :	Modulation de fréquence;
Ft :	Pied;
ft/min :	Pied(s) par minute ;
g :	Accélération de la pesanteur;
GAP :	Groupe auxiliaire de puissance ;
GBAS :	Système de renforcement au sol ;
GCAS :	Système de prévention des collisions avec le sol ;
GLS :	Système d'atterrissement GBAS ;
GNSS :	Système mondial de navigation par satellite ;
GPS :	Système mondial de localisation ;
GPWS :	Dispositif avertisseur de proximité du sol;
hPa :	Hectopascal;
HUD :	Visualisation tête haute ;
IAOPA:	Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs ;
IBAC :	Conseil international de l'aviation d'affaires
IFR :	Règles de vol aux instruments;
ILS :	Système d'atterrissement aux instruments ;
IMC :	Conditions météorologiques de vol aux instruments;
inHg :	Pouce de mercure ;



INS :	Système de navigation par inertie;	ISA :	Atmosphère type internationale ;
Kg :	Kilogramme;		
kHz :	Kilohertz ;		
Km :	Kilomètre;		
km/h :	Kilomètre(s) par heure;		
kt :	Nœud;		
LME :	Liste minimale d'équipements		
LMER :	Liste minimale d'équipements de référence		
m :	Mètre;		
MDA :	Altitude minimale de descente;		
Mb :	Millibar ;		
MDA/H :	Altitude/hauteur minimale de descente;		
MDH :	Hauteur minimale de descente;		
MHz :	Mégahertz;		
MLS :	Système d'atterrissement hyperfréquences		
MNPS :	Spécifications de performances minimales de navigation;		
MOPS :	Spécification de performances opérationnelles minimales ;		
m/s :	Mètre par seconde ;		
N ₁ :	Régime du compresseur basse pression (compresseur à deux étages) ; régime de la soufflante (compresseur à trois étages) ;		
N ₂ :	Régime du compresseur haute pression (compresseur à deux étages) ; régime du compresseur intermédiaire (compresseur à trois étages) ;		
N ₃ :	Régime du compresseur haute pression (compresseur à trois étages) ;		
NAV :	Navigation;		
NM :	Mille marin;		
NVIS :	Système de vision nocturne ;		
OACI :	Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;		
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 ;		
RCP :	Performances de communication requises ;		
RFFS :	Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie ;		
RNAV :	Navigation de surface ;		



RNP :	Qualité de navigation requise;
RNPSOR :	Qualité de navigation requise et besoins opérationnels spéciaux ;
RSP :	Performance de surveillance requise ;
RTCA :	Radio Technical Commission for Aeronautics
RVR :	Portée visuelle de piste;
RVSM :	Minimum de séparation verticale réduit ;
SAR :	Recherches et sauvetage;
SBAS :	Système de renforcement satellitaire ;
SI :	Système international d'unités;
SICASP :	Groupe d'experts sur l'amélioration du radar secondaire de surveillance et les systèmes anticollision;
SOP :	Procédure d'exploitation normalisée ;
SVS :	Système de vision synthétique ;
TAWS :	Système d'avertissement et d'alarme d'impact ;
TCAS :	Système d'alerte de trafic et d'évitement des collisions ;
TLA :	Angle de la manette de poussée ;
TLS :	Niveau de sécurité visé;
TVE :	Erreur verticale totale;
UTC :	Temps universel coordonné;
V_D :	Vitesse de calcul en piqué;
VFR :	Règles de vol à vue;
VMC :	Conditions météorologiques de vol à vue;
VOR :	Radiophare omnidirectionnel VHF ;
V_{so} :	Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé en configuration d'atterrissement;
VSM :	Minimum de séparation verticale ;
WXR :	Radar météorologique.

Symboles

°C : Degré Celsius

%: Pour cent



CHAPITRE 1.2 APPLICATION

- (a) Les exigences du RANT 06 – PART OPS 2, sont applicables aux vols d'aviation générale internationale ou nationale par avion comme il est décrit aux Sections 2, 3 et aux vols d'aviation générale internationale ou nationale par hélicoptère comme il est décrit à la Section 4.
- (b) Les exigences du présent règlement, ainsi que celles, contenues dans le *RANT 06 – PART OPS 1 Conditions techniques d'exploitation d'avion par une entreprise de transport aérien public et dans le RANT 06 – PART OPS 3 Conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public* s'appliquent à l'exploitation de tous les avions ou hélicoptère d'aviation civile internationale ou nationale, sauf en ce qui concerne le travail aérien.

Note 1 : Les exigences du présent règlement, lorsqu'elles sont appliquées à l'exploitation des avions de gros tonnage, sont moins strictes que celles du RANT 06 – PART OPS 1 qui sont applicables aux mêmes avions ou à des avions analogues qui assurent le transport commercial. Néanmoins, en relation avec les dispositions existantes des RANT 01 et 08, le présent règlement, garantit un niveau satisfaisant de sécurité pour les vols que doivent faire les avions de gros tonnage en question. On observera à ce sujet que toutes les exigences de performances des RANT 08 sont applicables à tous les avions de masse supérieure à 5 700 kg qui doivent transporter des passagers, des marchandises ou de la poste en service international ou national, dont le prototype a passé les épreuves de délivrance de certificat depuis le 13 décembre 1964. En outre, aux termes du RANT 01, le pilote d'un aéronef certifié pour être exploité avec un équipage minimal d'au moins deux pilotes doit avoir une qualification de type pour ce type d'aéronef.

Note 2. — les spécifications applicables à l'exploitation d'avions par des exploitants autorisés à effectuer des vols de transport commercial international ou national figurent dans le RANT 06 – PART OPS 1.

Note 3. — les exigences applicables à l'exploitation d'hélicoptères par des exploitants autorisés à effectuer des vols de transport commercial international ou national figurent dans le RANT 06 – PART OPS 3.

Note 4. — La Section 2 du RANT 06 – PART OPS 2, s'applique à l'ensemble des vols d'aviation générale internationale ou national par avion, y compris les vols visés par la Section 3. La Section 3 contient des dispositions supplémentaires applicables aux vols effectués par des avions lourds et des avions à turboréacteurs ainsi qu'aux vols d'aviation d'affaires. La section 4 s'applique à l'ensemble des vols d'aviation générale internationale ou nationale par hélicoptère.

Note 5. — Les sections 1 et 4 du RANT 06 – PART OPS 2 font référence à des points du RANT 06 – PART OPS 3.

(c) Dérogations :

(1) Accord de dérogation

(i) L'Autorité de l'aviation civile peut, à titre exceptionnel et provisoire, accorder une dérogation aux dispositions du présent règlement lorsqu'elle estime que le besoin existe et sous réserve du respect de toute condition supplémentaire qu'elle considère nécessaire pour assurer, dans ce cas particulier, un niveau de sécurité acceptable.

(ii) L'Autorité de l'aviation civile peut mettre fin à la dérogation ou l'amender à tout moment.

(2) Demande de dérogation

Une demande de dérogation doit être faite sous une forme et d'une manière acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile. Elle doit être adressée nécessairement à l'Autorité de l'aviation civile conformément aux conditions qu'elle a fixées. La demande de dérogation doit comporter la description complète des circonstances et des justifications relatives à la dérogation demandée, et démontrer que le niveau de sécurité qui sera maintenu sera au moins égal à celui garanti par l'exigence de la réglementation applicable.

Note : La demande de dérogation doit comporter une évaluation et une analyse des risques de sécurité ou des études aéronautiques.

(3) Notification de la dérogation

Toute personne physique ou morale qui reçoit un accord de dérogation de l'Autorité de l'aviation civile doit :

- (i) disposer de moyens ou mécanismes de notification de cette dérogation à toute personne concernée, y compris son étendue, les mesures d'atténuation de risques et sa date limite de validité ;
- (ii) surveiller la mise en œuvre de la dérogation y compris les mesures d'atténuation et les limitations applicables.



Agence Nationale de l'Aviation Civile du
Togo

RANT 06 - PART OPS 2

Conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale

Page : 33

Édition : 02 - 23/01/2025

Révision : 00 - 23/01/2025

SECTION 2

VOLS D'AVIATION GÉNÉRALE PAR AVION



CHAPITRE 2.1 - GÉNÉRALITÉS

Note - Le Togo exercera, conjointement par accord mutuel, les fonctions et obligations qui incombent à l'État d'immatriculation lorsque des services internationaux sont assurés au moyen d'une flotte d'avions exploitée par un exploitant togolais qui ne sont pas tous immatriculés au Togo. L'accord conclu dans le cas de transfert de fonctions doit fixer les limites des responsabilités qui sont transférées totalement ou partiellement.

2.1.1. RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCÉDURES

2.1.1.1. Le pilote commandant de bord doit se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats sur le territoire desquels le vol est effectué.

2.1.1.2. Le pilote commandant de bord doit connaître les lois, les règlements et les procédures qui se rapportent à l'exercice de ses fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'il devra traverser, aux aérodromes qu'il sera appelé à utiliser et pour les installations et services correspondants. Il doit veiller à ce que les autres membres d'équipage de conduite connaissent ceux de ces lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'avion.

2.1.1.3. Le pilote commandant de bord est également responsable du contrôle de l'exploitation.

2.1.1.4. Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité ou la sûreté de l'avion ou de personnes nécessite des mesures qui amènent à violer une procédure ou un règlement local, le pilote commandant de bord doit en aviser sans délai les autorités locales. Si l'Etat où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord doit rendre compte dès que possible, et en principe au plus tard dans les dix (10) jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet Etat; dans ce cas le pilote commandant de bord doit adresser également une copie de son compte rendu, dès que possible, et en principe au plus tard dans les dix (10) jours, à l'Etat d'immatriculation.

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

2.1.1.6. Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, comme il est spécifié au RANT 01 - PART PEL 1 – *Licences du personnel*.

2.1.2. MARCHANDISES DANGEREUSES.

2.1.2.1 Application générale

Note 1.— Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans l'Annexe 18.

Note 2.— Étant donné la nature différente des opérations effectuées par hélicoptère par comparaison à celles qui sont effectuées par avion, certains aspects supplémentaires doivent être pris en compte quand des marchandises dangereuses sont transportées par hélicoptère, comme l'indiquent les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284, Instructions techniques), Partie 7, Chapitre 7, § 7.1.1.

2.1.2.2 Application

2.1.2.2.1 Les dispositions des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) s'appliquent aussi à l'acceptation au transport, au chargement et au transport de marchandises dangereuses dans tout hélicoptère de l'aviation générale.

2.1.2.2.2 *Exemptions.* Les exemptions générales figurant dans la Partie 1, § 1.1.5, des Instructions techniques, et les exemptions figurant dans la Partie 1, § 2.2, s'appliquent aussi à tous les hélicoptères de l'aviation générale.

2.1.3. USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

Note.- Les exigences relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans les parties pertinentes du RANT 01, du RANT 02 et du RANT 06 - PART OPS 1 et 3.

2.1.4. APPROBATIONS PARTICULIÈRES

2.1.4.1 Le pilote commandant de bord ne doit pas effectuer un vol nécessitant une approbation particulière si cette approbation n'a pas été délivrée par l'autorité de l'aviation civile. Les approbations particulières suivent le modèle présenté à l'Appendice 2.4 et contiennent au moins les renseignements qui y figurent.

2.1.5. POUVOIR D'INSPECTION

Un exploitant doit s'assurer que toute personne mandatée par l'Autorité de l'aviation civile peut, à tout moment, embarquer et voler dans tout aéronef exploité conformément à l'autorisation d'aviation générale délivrée par cette Autorité et entrer et rester au poste de pilotage. Toutefois, le commandant de bord peut refuser l'accès au poste de pilotage, s'il estime que la sécurité de l'avion pourrait en être compromise.



CHAPITRE 2.2 - EXÉCUTION DES VOLIS

2.2.1 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

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

Note. — 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.

2.2.2 GESTION DE L'EXPLOITATION

2.2.2.1 CONSIGNES D'EXPLOITATION — GENERALITES

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

- (a) a reçu du propriétaire ou, dans le cas d'un avion loué, du locataire, ou de son agent désigné, l'autorisation nécessaire à cet effet ;
- (b) possède la compétence voulue pour conduire l'avion au sol ;
- (c) possède les qualifications requises pour utiliser la radio, si des communications radio sont nécessaires ;
- (d) a reçu d'une personne compétente des instructions sur le plan de l'aérodrome et, selon les besoins, des renseignements sur les itinéraires, la signalisation, les marques, le balisage lumineux ainsi que les signaux et instructions, expressions conventionnelles et procédures de l'ATC, et est en mesure de se conformer aux spécifications opérationnelles qu'exige la sécurité des mouvements des avions sur l'aérodrome.

2.2.2.2 MINIMUMS OPÉRATIONNELS D'AÉRODROME

2.2.2.2.1 Le pilote commandant de bord ne doit effectuer ni décollage ni atterrissage sur un aérodrome où les minimums opérationnels sont inférieurs à ceux qui peuvent être établis pour cet aérodrome par l'Autorité de l'aviation civile, sans l'autorisation expresse de celle-ci. Lors de l'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome, toutes les conditions éventuellement prescrites dans la liste des approbations particulières doivent être respectées.



2.2.2.2.1.1 Un ou des crédits opérationnels pour l'exploitation d'aéronefs avancés peuvent être autorisés par l'autorité de l'aviation civile pour les aéronefs immatriculés au Togo. Lorsque le crédit opérationnel est lié à des opérations par faible visibilité, l'autorité de l'aviation civile délivre une approbation particulière. Une telle autorisation sera sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments.

Note 1.— Un crédit opérationnel inclut :

- a) aux fins d'une interdiction d'approche (§ 2.2.4.1.2), ou pour des considérations ayant trait à la régulation, un minimum inférieur aux minimums opérationnels d'aérodrome ;*
- b) la réduction ou la satisfaction des exigences en matière de visibilité ; ou*
- c) l'exigence d'un moins grand nombre d'installations au sol, celles-ci étant compensées par les capacités disponibles à bord.*

Note 2.— Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des orientations sur les crédits opérationnels et la façon de les indiquer dans le modèle d'approbation particulière.

Note 3.— Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des renseignements sur les HUD ou affichages équivalents, notamment des éléments faisant référence aux documents de la RTCA et de l'EUROCAE.

2.2.2.2.1.2 Lorsqu'il délivre une approbation particulière pour un crédit opérationnel, l'autorité de l'aviation civile pour les aéronefs immatriculés au Togo veille à ce que les conditions suivantes soient remplies :

- a) l'avion remplit les exigences de certification de navigabilité appropriées ;
- b) l'information nécessaire au soutien effectif des tâches de l'équipage pour l'opération est dûment mise à la disposition des deux pilotes, lorsque l'équipage de conduite spécifié dans le manuel d'exploitation (ou un autre document associé au certificat de navigabilité) compte plus d'un membre ;
- c) l'exploitant/le propriétaire a procédé à une évaluation des risques de sécurité liés aux opérations prises en charge par l'équipement ;
- d) l'exploitant/le propriétaire a établi et documenté des procédures normales et anormales et une LME ;
- e) l'exploitant/le propriétaire a établi un programme de formation pour les membres d'équipage de conduite et le personnel approprié intervenant dans la préparation des vols ;
- f) l'exploitant/le propriétaire a établi un système de collecte de données, d'évaluation et de suivi des tendances pour les opérations par faible visibilité visées par un crédit opérationnel ;
- g) l'exploitant/le propriétaire a institué des procédures appropriées relativement aux pratiques et aux programmes de maintien de la navigabilité (maintenance et réparation).



Note 1.— Des orientations sur les évaluations des risques de sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859 de l'OACI).

Note 2.— Des orientations sur les approbations opérationnelles figurent dans le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365 de l'OACI).

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

Note.— Des orientations sur les crédits opérationnels pour l'exploitation avec des minimums supérieurs aux minimums applicables aux opérations par faible visibilité figurent dans le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365 de l'OACI).

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

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 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 une 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 inférieure à 300 m ou sans limites de portée visuelle de piste ;

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

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



Note 3.— Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365 de l'OACI) contient des éléments indicatifs sur la classification des approches pour ce qui est des opérations d'approche aux instruments, procédures, pistes et systèmes de navigation.

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

Note.— Les PANS-OPS (Doc 8168 de l'OACI), Volume I, Partie 2, Section 5, contiennent des éléments indicatifs sur l'application de la technique d'approche finale en descente continue (CDFA) aux procédures d'approche classique.

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

2.2.2.2.5 Une approbation particulière est délivrée par l'autorité de l'aviation civile, pour les opérations d'approche aux instruments par faible visibilité, qui ne doivent être exécutées que si la RVR est communiquée.

Note.— Des éléments indicatifs sur les opérations par faible visibilité figurent dans le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365 de l'OACI).

2.2.2.2.6 Pour les décollages par faible visibilité, une approbation particulière est délivrée par l'autorité de l'aviation civile en ce qui concerne la RVR minimale.

Note.— En général, la visibilité au décollage est exprimée sous forme de RVR. Une visibilité horizontale équivalente peut aussi être utilisée.

2.2.2.3 PASSAGERS

2.2.2.3.1 Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que 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 de sécurité ;
- (b) des issues de secours ;
- (c) des gilets de sauvetage si leur présence à bord est obligatoire ;
- (d) de l'équipement d'alimentation en oxygène si l'emploi d'oxygène est prévu ;
- (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.

2.2.2.3.2 Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que tous les occupants soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi général de l'équipement collectif essentiel de secours de bord.

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

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

2.2.3 PREPARATION DES VOLIS

2.2.3.1 RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD

Aucun vol ne doit être entrepris avant que le pilote commandant de bord se soit assuré :

- (a) que l'avion est apte au vol, en état de navigabilité et dûment immatriculé et que les pièces qui en font foi se trouvent à bord ;
- (b) que l'avion est doté des instruments et de l'équipement approprié, compte tenu des conditions de vol prévues ;
- (c) que les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du chapitre 2.6 " Entretien des Avions "du présent règlement ;
- (d) que la masse et le centrage de l'avion 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 manière à ne pas compromettre la sécurité de façon sûre;
- (f) que les limites d'emploi de l'avion, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne seront pas dépassées.

2.2.3.2 Le pilote commandant de bord doit disposer de renseignements suffisants sur les performances de montée tous moteurs en fonctionnement pour déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée.

2.2.3.3 PLANIFICATION DES VOLIS

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord doit prendre connaissance de tous les renseignements météorologiques disponibles pour le vol projeté. La préparation d'un vol hors du voisinage du lieu de départ ou de tout vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments doit comprendre :

- (a) l'étude des observations et des prévisions météorologiques courantes disponibles, et



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

Note 1 .— Les dispositions relatives aux plans de vol figurent dans le RANT 02 — Règles de l'air et les procédures relatives aux plans de vol et aux services connexes figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444 de l'OACI).

Note 2.— Des orientations détaillées sur l'utilisation des services FF-ICE, y compris l'utilisation d'un plan de vol préliminaire, figurent dans le Manuel sur le vol et le flux de trafic aérien — Information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) (Doc 9965 de l'OACI).

2.2.3.4 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

2.2.3.4.1 Un vol qui doit être effectué en VFR ne doit être entrepris que si des messages d'observations météorologiques récentes ou une combinaison de messages 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 seront, le moment voulu, de nature à permettre le respect de ces règles..

2.2.3.4.2 Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments :

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

b) ne doit pas décoller ou ne doit pas être poursuivi au-delà du point de replanification en vol à moins que, à l'aérodrome d'atterrissement prévu ou à chaque aéroport de dégagement à choisir conformément au § 2.2.3.5, les comptes rendus météorologiques en vigueur ou une combinaison de comptes rendus en vigueur et de prévisions n'indiquent que les conditions météorologiques seront, à l'heure d'utilisation prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de l'aérodrome pour cette opération.

2.2.3.4.3 Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments ne doit être entrepris que si les renseignements disponibles indiquent que les conditions météorologiques à l'aérodrome d'atterrissement prévu et à un aérodrome de dégagement à destination au moins, durant une période commençant une heure avant et finissant une (1) heure après l'heure estimée d'arrivée à l'héliport sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels de l'aérodrome

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

2.2.3.4.5 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'avion a fait l'objet d'une inspection givrage et, au



besoin, d'un traitement de dégivrage/antigivrage approprié. Les accumulations de glace et autres contaminants d'origine naturelle doivent être enlevés afin de maintenir l'avion en état de navigabilité avant le décollage.

2.2.3.5 AERODROMES DE DEGAGEMENT

Aérodromes de dégagement à destination

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

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

1) que l'approche et l'atterrissement pourront être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue ;

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

b) si l'aérodrome d'atterrissement prévu est isolé et

1) une procédure d'approche aux instruments normalisée est prescrite pour l'aérodrome d'atterrissement prévu ;

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

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

i) base des nuages à 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de l'altitude minimale spécifiée dans la procédure d'approche aux instruments ;

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

Note.— Par « pistes distinctes », on entend deux pistes ou plus situées au même aérodrome, configurées de manière que si l'une est fermée, l'autre ou les autres peuvent être utilisées.



2.2.3.6 RÉSERVES DE CARBURANT ET DE LUBRIFIANT

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

- (a) si le vol est effectué selon les règles de vol aux instruments et dans le cas où il n'y a pas à prévoir d'aérodrome de dégagement à destination, cas qui fait l'objet du § 2.2.3.5, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissement prévu, puis de voler pendant au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale ;
- (b) si le vol est effectué selon les règles de vol aux instruments et s'il faut prévoir un aérodrome de dégagement à destination, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissement prévu, puis l'aérodrome de dégagement, et par la suite de voler pendant au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale ;
- (c) si le vol est effectué en VFR de jour, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissement prévu, puis de voler pendant au moins 30 minutes à l'altitude de croisière normale ;
- (d) si le vol est effectué en VFR de nuit, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissement prévu, puis de voler pendant au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale.

Note.— Aucune disposition de cette section n'empêche de modifier le plan de vol d'un avion en cours de vol pour le dérouter vers un autre aérodrome, pourvu qu'à partir du moment où ce changement de plan est décidé, il soit possible de satisfaire aux exigences de cette même section.

2.2.3.6.2 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.

2.2.3.7 AVITAILLEMENT AVEC PASSAGERS À BORD

2.2.3.7.1 Un aéronef n'est avitaillé en carburant pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, que si le pilote commandant de bord ou d'autres personnes qualifiées sont présents à bord, prêts à déclencher et à conduire une évacuation de l'aéronef par les moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.

2.2.3.7.2 Lorsque des opérations d'avitaillement sont en cours pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, des communications bilatérales doivent être assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol chargée de la supervision de l'avitaillement et le pilote commandant de bord ou le personnel qualifié dont la présence est prescrite au § 2.2.3.7.1 ci-dessus.

Note 1. Les dispositions du § (2.2.3.7.1) ci-dessus n'exigent pas nécessairement le déploiement de l'escalier escamotable, ni l'ouverture des issues de secours en tant que condition préalable aux opérations d'avitaillement en carburant.



Note 2. L'exploitant de l'aéronef doit prendre des précautions supplémentaires lorsque l'aéronef est avitaillé en carburant autre que le kérósène d'aviation ou que l'opération a pour résultat un mélange de kérósène d'aviation avec d'autres types de carburéacteurs, ou lorsque l'avitaillement est effectué au moyen d'un simple tuyau.

2.2.3.8 RÉSERVE D'OXYGÈNE

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

Note.1- Le Supplément 2 A. contient des éléments indicatifs sur la réserve d'oxygène à emporter et l'emploi de l'oxygène.

Note.2 : — En atmosphère type, les altitudes correspondant approximativement aux pressions absolues indiquées dans le Supplément 2 A. sont les suivantes :

Pression absolue	Mètres	Pieds
700 hPa	3 000	10 000
620 hPa	4 000	13 000
376 hPa	7 600	25 000

2.2.4 PROCÉDURES EN VOL

2.2.4.1 MINIMUMS OPÉRATIONNELS D'AERODROME

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

2.2.4.1.2 Une approche aux instruments ne doit pas être poursuivie au-delà du repère de radioborne extérieure dans le cas d'une approche de précision, ou à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'aérodrome dans le cas d'une approche classique, à moins que la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle ne dépasse le minimum spécifié.

2.2.4.1.3 Si la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle tombe en-dessous du minimum spécifié une fois que l'avion a franchi le repère de radioborne extérieure dans le cas d'une approche de précision, ou qu'il est descendu à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'aérodrome dans le cas d'une approche classique, l'approche peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H. En tout cas, un avion ne doit pas poursuivre son approche vers un



aérodrome au-delà du point auquel les conditions d'utilisation seraient inférieures aux minimums opérationnels spécifiés.

Note. — « RVR de contrôle » signifie les valeurs communiquées d'un ou plusieurs emplacements de communication de la RVR (toucher des roues, point médian et extrémité d'arrêt) qui sont utilisées pour déterminer si les minimums d'exploitation sont respectés ou non. Lorsque la RVR est utilisée, la RVR de contrôle est la RVR au point de toucher des roues, sauf spécification contraire des critères de l'autorité compétente concernée.

2.2.4.2 OBSERVATIONS METEOROLOGIQUES ET OPERATIONNELLES COMMUNIQUEES PAR LES PILOTES

2.2.4.2.1 Les conditions météorologiques susceptibles de compromettre la sécurité d'autres aéronefs doivent être signalées dès que possible.

Note.— Les procédures relatives à l'exécution d'observations météorologiques à bord d'aéronefs en vol, ainsi qu'à la consignation et à la communication de ces observations, figurent dans le RANT 03, les PANS-ATM (Doc 4444 de l'OACI), les PANS-MET (Doc 10157 de l'OACI) et les procédures complémentaires régionales (Doc 7030 de l'OACI) pertinentes.

2.2.4.2.2 Le pilote commandant de bord doit rendre compte de l'efficacité du freinage sur la piste lorsque ce freinage n'est pas aussi efficace que ce qui a été signalé.

Note.— Les procédures pour produire des comptes rendus spéciaux en vol sur l'efficacité du freinage sur la piste sont décrites dans les PANS-ATM (Doc 4444 de l'OACI), chapitre 4 et appendice 1.

2.2.4.3 CONDITIONS DE VOL DANGEREUSES

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

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

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

2.2.4.5 MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE A LEUR POSTE

2.2.4.5.1 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.



2.2.4.5.2 *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'avion ou pour des motifs d'ordre physiologique.

2.2.4.5.3 *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.

2.2.4.5.4 *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'atterrissement; 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'atterrissement 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 .

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

2.2.4.6 EMPLOI DE L'OXYGENE

Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite doivent utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas où l'alimentation en oxygène est prescrite, comme le prévoit le § 2.2.3.8.

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

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

Note. — Il n'est pas envisagé que l'équipage de cabine puisse être dans tous les cas en mesure de prêter assistance aux passagers pendant les descentes d'urgence nécessitées par une dépressurisation.

2.2.4.8 GESTION DU CARBURANT EN VOL

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

2.2.4.8.2 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 aérodrome précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers cet aérodrome, ou retard causé par la circulation, risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissement, la quantité de carburant présente dans les réservoirs risque d'être inférieure à la réserve finale prévue.

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

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

Note 1.— La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément au § 2.2.3.6, et elle correspond à la quantité minimale de carburant qui doit se trouver dans les réservoirs à l'atterrissement à quelque aérodrome que ce soit.

Note 2.— Les mots « MAYDAY FUEL » (MAYDAY CARBURANT) indiquent la nature de la situation de détresse, comme le prescrit le RANT 10, Partie 2.

2.2.4.9 PROCEDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

2.2.4.9.1 Le Togo approuvera et veillera à la publication de procédures d'approche aux instruments, conçues compte tenu de la classification des opérations d'approche et d'atterrissement aux instruments, pour chaque piste aux instruments ou aérodrome utilisés dans les aéroports togolais pour des approches aux instruments.

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

Note 1. — Les définitions relatives à la classification des opérations d'approche et d'atterrissement aux instruments figurent au Chapitre 1.1.



2.2.5 FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

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

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

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

Note. — Le RANT 13 donne une définition de l'expression « blessure grave ».

2.2.6 BAGAGES A MAIN (DECOLLAGE ET ATTERRISSAGE)

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



CHAPITRE 2.3

LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

2.3.1 GENERALITES

2.3.1.1 L'avion 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) s'il y a lieu, dans le cadre des limites de masse imposées conformément aux normes de certification acoustique applicables du RANT 16 - PART 1, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un aérodrome ou une piste où il n'existe aucun problème de bruit, par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'aérodrome est situé.

2.3.1.2 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'avion.

2.3.1.3 Le pilote commandant de bord doit déterminer si les performances de l'avion permettront un décollage et un départ en sécurité.



CHAPITRE 2.4

ÉQUIPEMENT,INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS

Note. — Le Chapitre 2.5 contient des exigences concernant la dotation des avions en équipement de communications de navigation.

2.4.1 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 avions, suivant l'avion utilisé et les conditions dans lesquelles le vol doit s'effectuer. Les instruments et équipements prescrits, y compris leur installation, doivent être acceptés par l'Autorité de l'aviation civile du Togo en tant qu'État d'immatriculation.

2.4.2 AVIONS - TOUS VOLIS

2.4.2.1 L'avion doit être doté d'instruments qui permettent à l'équipage de conduire 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'avion dans les conditions d'exploitation prévues.

2.4.2.2 Tous les avions, pour tous les vols, doivent être dotés :

- (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 dans l'avion ; au moins un extincteur doit être situé :
 - (1) dans le poste de pilotage ;
 - (2) dans chacun des compartiments des passagers séparé du poste de pilotage et auquel le pilote et le copilote ne peuvent avoir aisément accès ;

Note : Voir le § 2.4.2.3 ci-dessous concernant les agents extincteurs

- (c)
- (1) d'un siège ou d'une couchette pour chaque personne ayant atteint l'âge de deux (02) ans;
- (2) d'une ceinture de sécurité 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 2.3 et concernant toute limite d'emploi prescrite pour l'avion par le service



responsable de la délivrance de certificats pour l'Autorité de l'aviation civile du Togo en tant qu'État d'immatriculation.

- (2) toute approbation particulière délivrée par l'autorité de l'aviation civile ou l'État d'immatriculation, le cas échéant, pour le ou les vols à effectuer ;
- (3) cartes à jour et appropriées correspondant à la route envisagée et aux routes susceptibles d'être suivies en cas de déroutement ;
- (4) procédures, conformes aux dispositions du RANT 02, 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 RANT 02 ;
- (6) carnet de route de l'avion.

(e) de fusibles de recharge de calibres appropriés si l'avion est doté de fusibles accessibles en vol.

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

- (a) doivent respecter les spécifications de performances minimales applicables ;
- (b) ne doivent pas être d'un type qui fait partie des substances du *Groupe II de l'Annexe du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrisse la couche d'ozone (1987)*, énumérées dans la dernière édition du *Manuel du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrisse la couche d'ozone*.

2.4.2.4 Tous les avions, pour tous les vols, doivent être munis des renseignements nécessaires sur les codes de signaux sol-air utilisés pour les recherches et le sauvetage.

2.4.2.5 Tous les avions, pour tous les vols, doivent être munis d'un harnais de sécurité pour chaque siège de membre d'équipage de conduite.

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

2.4.2.6 INDICATION DES ZONES DE PÉNÉTRATION DU FUSELAGE

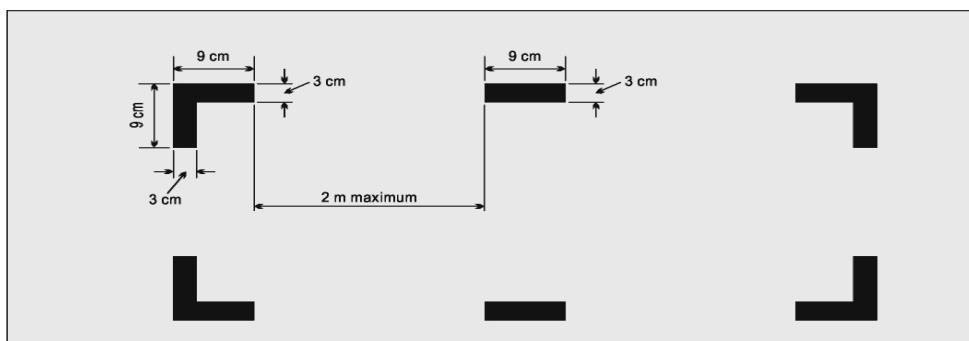
2.4.2.6.1 Lorsque des zones du fuselage permettant la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence sont marquées sur l'avion, elles doivent être marquées comme il est indiqué sur la figure ci-après.



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.

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

INDICATION DES ZONES DE PÉNÉTRATION DU FUSELAGE



Note.- La présente spécification n'oblige pas à prévoir des zones de pénétration sur un avion.

2.4.3 AVIONS EN RÉGIME VFR

2.4.3.1 Tous les avions volant en régime VFR doivent être dotés :

- (a) de moyens de déterminer et d'indiquer :
 - (1) le cap magnétique
 - (2) l'altitude – pression ;
 - (3) la vitesse aérodynamique
- (b) d'un moyen de déterminer et d'indiquer le temps, en heures, minutes et secondes, ou en auront un à bord ;
- (c) de tous autres éléments d'équipement qui pourront être prescrits par l'Autorité de l'aviation civile.

2.4.3.2 (Réservé)

2.4.4 AVIONS - SURVOL DE L'EAU

2.4.4.1 HYDRAVIONS

Tous les hydravions, au cours de tous les vols, doivent être équipés :



- (a) d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette ;
- (b) s'il y a lieu, de l'équipement nécessaire pour émettre les signaux sonores prescrits dans le Règlement International pour prévenir les abordages en mer ;
- (c) d'une ancre ;
- (d) d'une ancre flottante, lorsqu'elle est nécessaire pour faciliter les manœuvres.

Note. - Les amphibiies employés comme hydravions sont rangés dans la catégorie Hydravions.

2.4.4.2 AVIONS TERRESTRES

Avions monomoteurs.

Les avions terrestres monomoteurs :

- (a) qui survolent une étendue d'eau en croisière à une distance supérieure à celle à laquelle ils peuvent atteindre la côte en vol plané ; ou
- (b) qui décollent ou atterrissent à un aérodrome où, de l'avis du pilote commandant de bord, la trajectoire de décollage ou d'approche est disposée de telle façon au-dessus de l'eau qu'en cas de problème, il y aurait probabilité d'amerrissage forcé,

doivent être dotés d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette.

Note. - Les amphibiies utilisés comme avions terrestres sont rangés dans la catégorie Avions terrestres.

2.4.4.3 AVIONS - VOLS À GRANDE DISTANCE AVEC SURVOL DE L'EAU :

2.4.4.3.1 Tous les avions utilisés pour des vols à grande distance avec survol de l'eau doivent être dotés d'un gilet de sauvetage ou dispositif de flottaison individuel équivalent pour chaque personne se trouvant à bord et rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette;

2.4.4.3.2 Le pilote commandant de bord d'un avion appelé à effectuer un vol à grande distance avec survol de l'eau doit déterminer les risques pour la survie des occupants de l'avion dans l'éventualité d'un amerrissage forcé, en tenant compte de l'environnement et des conditions d'exploitation (état de la mer, température de l'air et de la mer, distance par rapport à un point terrestre se prêtant à un atterrissage d'urgence, disponibilité de moyens de recherche



et de sauvetage, etc.). Suite à l'évaluation de ces risques, il doit veiller à ce qu'en plus de l'équipement prescrit au § 2.4.4.3.1, l'avion soit doté :

- (a) de canots de sauvetage en nombre suffisant pour porter toutes les personnes se trouvant à bord, ces canots étant rangés de manière à pouvoir être facilement utilisés en cas d'urgence et dotés d'un équipement de sauvetage, y compris des moyens de subsistance, approprié aux circonstances ;
- (b) d'un équipement pour effectuer les signaux de détresse définis dans le RANT 02.

2.4.5 AVIONS - VOL AU-DESSUS DE RÉGIONS TERRESTRES DÉSIGNÉES

Les avions utilisés au-dessus de régions terrestres qui ont été désignées par l'Etat survolé 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.

2.4.6 AVIONS - VOL A HAUTE ALTITUDE

2.4.6.1 Tous les avions 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 § 2.2.3.8.

2.4.6.2 AVIONS DONT LE PREMIER CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ INDIVIDUEL AURA ÉTÉ DÉLIVRÉ LE 1^{ER} JANVIER 1990 OU APRÈS CETTE DATE.

Les avions pressurisés destinés à voler à des altitudes auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa doivent être dotés d'un dispositif assurant que l'équipage de conduite soit averti de toute chute dangereuse de pression.

2.4.6.3 AVIONS DONT LE PREMIER CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ INDIVIDUEL AURA ÉTÉ DÉLIVRÉ AVANT LE 1^{ER} JANVIER 1990

Les avions pressurisés destinés à voler à des altitudes auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa doivent être dotés d'un dispositif assurant que l'équipage de conduite soit averti de toute chute dangereuse de pression.

2.4.7 AVIONS VOLANT SELON LES RÈGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS

2.4.7.1 Tous les avions volant selon les règles de vol aux instruments, ou dans des conditions où l'on ne peut conserver l'assiette voulue sans les indications d'un ou de plusieurs instruments de vol, doivent être dotés :

- (a) de moyens de déterminer et d'indiquer :

- (1) le cap magnétique (compas de secours)



- (2) l'altitude pression ;
- (3) la vitesse aérodynamique (avec dispositif destiné à prévenir les effets de la condensation ou du givrage) ;
- (4) le virage et le dérapage ;
- (5) l'assiette ;
- (6) le cap stabilisé ;

Note. - Les instruments requis aux § 4), 5), et 6) peuvent être respectés par des combinaisons d'instruments ou de systèmes directeurs de vol intégrés, à condition que soient conservées les garanties de protection contre la panne totale inhérentes à l'existence de trois instruments distincts.

- (7) si l'alimentation des instruments gyroscopiques est suffisante ;
 - (8) la température extérieure ;
 - (9) la vitesse verticale
- (b) d'un moyen de déterminer et d'indiquer le temps, en heures, minutes et secondes, ou en auront un à bord ;
 - (c) de tous autres instruments ou éléments d'équipement qui seront prescrits par l'Autorité de l'aviation civile du Togo en tant qu'État d'immatriculation.

2.4.8 AVIONS VOLANT DE NUIT

Tous les avions volant de nuit doivent être dotés :

- (a) de l'équipement spécifié au § 2.4.7 ;
- (b) des feux prescrits au RANT 02 pour les aéronefs en vol ou qui se déplacent sur l'aire de mouvement d'un aérodrome ;

Note. - Les spécifications des feux répondant aux dispositions du RANT 02 pour les feux de position figurent dans l'Appendice 2.1 au présent règlement. Les caractéristiques générales des feux sont spécifiées dans l'Annexe 8 de l'OACI. Les spécifications détaillées des feux répondant aux dispositions du RANT 02 pour les aéronefs en vol ou qui se déplacent sur l'aire de mouvement d'un aérodrome figurent dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760).

- (c) d'un projecteur d'atterrissage ;
- (d) d'un dispositif d'éclairage des instruments et appareils indispensables pour assurer la sécurité de l'avion à l'usage de l'équipage de conduite,
- (e) d'un dispositif d'éclairage des cabines de passagers ;

(f) d'une lampe électrique portative indépendante à chaque poste de membre d'équipage.

2.4.9 AVIONS RÉPONDANT AUX NORMES DE CERTIFICATION ACOUSTIQUE DU RANT 16 - Part 1.

Les avions doivent avoir à leur bord un document attestant leur certification acoustique.

2.4.10 INDICATEUR DE NOMBRE DE MACH

Les avions avec limitations de vitesse exprimées en nombre de Mach doivent être dotés d'un moyen d'indiquer le nombre de Mach.

2.4.11 AVIONS QUI DOIVENT ÊTRE ÉQUIPÉS D'UN DISPOSITIF AVERTISSEUR DE PROXIMITÉ DU SOL (GPWS)

2.4.11.1 Tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de neuf passagers doivent être dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.

2.4.11.2 (Réservé).

2.4.11.3 (Réservé)

2.4.11.4 Un dispositif avertisseur de proximité du sol doit donner automatiquement et en temps opportun à l'équipage de conduire un avertissement clair lorsque l'avion se trouve dans une situation qui peut être dangereuse du fait de la proximité de la surface terrestre.

2.4.11.5 Le dispositif avertisseur de proximité du sol doit donner un avertissement au moins dans les situations suivantes :

- a) vitesse verticale de descente excessive ;
- b) perte excessive d'altitude après un décollage ou une remise des gaz ;
- c) marge de franchissement du relief insuffisante.

2.4.11.6 (réservé)

2.4.11.7 Un dispositif avertisseur de proximité du sol installé dans un avion à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg ou qui est autorisé à transporter plus de neuf passagers et dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré après le 1^{er} janvier 2011 donnera un avertissement au moins dans les situations suivantes :

- a) vitesse verticale de descente excessive ;
- b) taux excessif de rapprochement du relief ;

- c) perte excessive d'altitude après un décollage ou une remise des gaz ;
- d) marge de franchissement du relief insuffisante, l'appareil n'étant pas en configuration d'atterrissement ;
 - (1) train d'atterrissement non verrouillé en position sortie ;
 - (2) volets non en position pour l'atterrissement ;
- e) descente excessive au-dessous de la trajectoire d'alignement de descente aux instruments.

2.4.12 ÉMETTEUR DE LOCALISATION D'URGENCE (ELT)

2.4.12.1 (Réservé).

2.4.12.2 Sauf dans les cas prévus au § 2.4.12.3, tous les avions doivent être dotés d'au moins un ELT d'un type quelconque.

2.4.12.3 Tous les avions dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008 doivent être dotés d'au moins un ELT automatique.

2.4.12.4 L'équipement ELT placé à bord en application des § 2.4.12.1, 2.4.12.2 et 2.4.12.3 doit fonctionner conformément aux dispositions pertinentes du RANT 10 - Part 3.

2.4.13 AVIONS QUI DOIVENT ÊTRE ÉQUIPÉS D'UN TRANSPONDEUR SIGNALANT L'ALTITUDE-PRESSION

2.4.13.1 Tous les avions doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression fonctionnant conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

2.4.13.2 Sauf dérogation accordée par l'Autorité de l'aviation civile, tous les avions en régime VFR doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression fonctionnant conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

2.4.14 MICROPHONES

Pendant le vol selon les règles de vol aux instruments, tous les membres d'équipage de conduite qui doivent être en service dans le poste de pilotage, communiqueront au moyen de microphones ou de laryngophones lorsque l'avion se trouve en dessous du niveau ou de l'altitude de transition.

2.4.15 AVIONS EQUIPES DE SYSTEMES D'ATERRISSEMENT AUTOMATIQUE, D'UN SYSTEME DE VISUALISATION TETE HAUTE (HUD) OU D'AFFICHAGES EQUIVALENTS, DE SYSTEMES DE VISION AMELIOREE (EVS), DE SYSTEMES

DE VISION SYNTHETIQUE (SVS) ET/OU DE SYSTEMES DE VISION COMBINES (CVS)

Indépendamment des dispositions du Chapitre 2.2, § 2.2.2.2.1.1 à 2.2.2.2.1.3, lorsqu'un avion est équipé de systèmes d'atterrissement automatique, d'un HUD ou d'affichages équivalents, d'un EVS, d'un SVS ou d'un 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 de l'avion en. sont établis par l'autorité de l'aviation civile dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Note.— Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des renseignements sur les systèmes d'atterrissement automatique, le HUD ou des affichages équivalents, l'EVS, le SVS et le CVS..

2.4.16 ENREGISTREURS DE BORD

Note 1 : Les enregistreurs de bord protégés contre les impacts se composent d'un ou de plusieurs des systèmes 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 2.3, les images et les renseignements communiqués par liaison de données peuvent être enregistrés sur le CVR ou le FDR.

Note 2 : 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 2.3, les images et les renseignements communiqués par liaison de données peuvent être enregistrés sur le CARS ou l'ADRS.

Note : Des éléments indicatifs détaillés sur les enregistreurs de bord figurent à l'Appendice 2.3.

Note 4.— Les spécifications applicables aux enregistreurs de bord protégés contre les impacts équipant les avions pour lesquels la demande de certification de type a été présentée à un État contractant avant le 1^{er} janvier 2016 figurent dans le document EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55, Minimum Operational Performance Specifications (MOPS), ou dans des documents équivalents antérieurs.

Note 5.— Les spécifications applicables aux enregistreurs de bord protégés contre les impacts équipant les avions pour lesquels la demande de certification de type a été présentée à un État contractant le 1^{er} janvier 2016 ou après figurent dans le document EUROCAE ED-112A, Minimum Operational Performance Specification (MOPS), ou dans des documents équivalents.



Note 6.— Les spécifications applicables aux enregistreurs de bord légers figurent dans le document EUROCAE ED-155, inimum Operational Performance Specification (MOPS), ou dans des documents équivalents.

2.4.16.1 ENREGISTREURS DE DONNÉES DE VOL ET SYSTÈMES D'ENREGISTREMENT DE DONNÉES D'AÉRONEF.

Note . — Les paramètres à enregistrer sont énumérés dans les Tableaux 2.3-1 et 2.3-3 de l'Appendice 2.3

2.4.16.1.1 Application

Note. — La classification des enregistreurs d'images embarqués (AIR) est définie au § 4.1 de l'Appendice 2.

2.4.16.1.1.1 Tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée est égale ou inférieure à 5 700 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1^{er} janvier 2016 ou après devront être équipés :

- (a) d'un FDR qui enregistre au moins les 16 premiers paramètres énumérés au Tableau A2.3-1 de l'Appendice 2.3 ; ou
- (b) d'un AIR Classe C qui enregistre au moins les paramètres de trajectoire de vol et de vitesse affichés au(x) pilote(s) , qui sont définis au § 2.2.2 de l'Appendice 2.3 ou
- (c) d'un ADRS qui enregistre au moins les 7 premiers énumérés au Tableau 2.3-3 de l'appendice 2.3.

2.4.16.1.1.2 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et pour lesquels la demande de certification de type est présentée à un État contractant après le 1^{er} janvier 2023 seront équipés d'un FDR capable d'enregistrer au moins les 82 premiers paramètres énumérés au Tableau A2.3-1 de l'Appendice 2.3.

2.4.16.1.2 Technologie d'enregistrement

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

2.4.16.1.3 Durée d'enregistrement

Tous les FDR doivent conserver les éléments enregistrés au cours des 25 dernières heures de fonctionnement au moins.



2.4.16.2 ENREGISTREURS DE CONVERSATIONS DE POSTE DE PILOTAGE ET SYSTEMES D'ENREGISTREMENT AUDIO DE POSTE DE PILOTAGE

2.4.16.2.1 Application

2.4.16.2.1.1 Tous les avions à turbomachines de masse maximale au décollage certifiée inférieure ou égale à 5 700 kg dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1^{er} janvier 2016 ou après et dont l'exploitation exige plus d'un pilote seront équipés d'un CVR ou d'un CARS.

2.4.16.2.2 Technologie d'enregistrement

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

2.4.16.2.3 Durée d'enregistrement

2.4.16.2.3.1 Tous les CVR doivent conserver les éléments enregistrés au cours des 2 dernières heures de fonctionnement au moins.

2.4.16.2.3.2 Tous les avions qui doivent être équipés d'un CARS et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1^{er} janvier 2025 ou après cette date seront dotés d'un CARS capable de conserver les éléments enregistrés au cours des deux dernières heures de fonctionnement au moins.

2.4.16.3 ENREGISTREURS DE COMMUNICATIONS PAR LIAISON DE DONNEES

2.4.16.3.1 Application

2.4.16.3.1.1 Tous les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1^{er} 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 2.3 et qui doivent être équipés d'un CVR devront enregistrer les messages communiqués par liaison de données sur un enregistreur de bord protégé contre les impacts.

2.4.16.3.1.2 Tous les avions pour lesquels le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1^{er} janvier 2016, qui doivent être équipés d'un CVR qui ont été modifiés le 1^{er} janvier 2016 ou après cette date 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 2.3 devront 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 un certificat de type délivré ou à une modification d'aéronef approuvée initialement avant le 1^{er} janvier 2016.

2.4.16.3.2 Durée d'enregistrement

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

2.4.16.3.3 Correlation

Il doit être possible de corrélérer les enregistrements des messages communiqués par liaison de données avec les enregistrements audio du poste de pilotage.

2.4.16.4 ENREGISTREURS DE BORD — GENERALITES

2.4.16.4.1 Construction et installation

La construction, l'emplacement et l'installation des enregistreurs de bord sont 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.

2.4.16.4.2 Utilisation

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

2.4.16.4.2.2 En vue de la conservation des enregistrements, les enregistreurs de bord doivent être désactivés à la conclusion du temps de vol à la suite d'un accident ou d'un incident. Ils ne doivent pas être réactivés tant qu'il n'en aura pas été disposé conformément aux exigences du RANT 13 - *Enquêtes et accidents*.

2.4.16.4.3 Enregistrements des enregistreurs de bord

En cas d'accident ou d'incident survenant à l'avion, le pilote commandant de bord et/ou le propriétaire/exploitant assure, dans toute la mesure du possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, la conservation des enregistreurs de bord en question, ainsi que leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux dispositions du RANT 13.

2.4.16.4.4 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.

Note. — Les procédures d'inspection des enregistreurs de bord figurent à l'appendice 2.3.

2.4.16.4.5 Documentation électronique concernant les enregistreurs de bord

Dans la mesure du possible, la documentation sur les paramètres des FDR et des ADRS à remettre par les exploitants aux services d'enquête sur les accidents doit être fournie sous forme électronique et tienne compte des spécifications pertinentes de l'industrie.

2.4.17 SACOCHES DE VOL ELECTRONIQUES (EFB)

Note : Des orientations sur l'équipement EFB, les fonctions EFB et l'approbation particulière concernant les EFB figurent dans le document intitulé Manual on Electronic Flight Bags (Doc 10020 de l'OACI).



2.4.17.1 Équipement EFB

Lorsque des EFB portables sont utilisées à bord, le pilote commandant de bord et le propriétaire doit veiller à ce qu'elles n'affectent pas la performance des systèmes de bord, l'équipement ou la capacité de piloter l'avion

2.4.17.2 Fonctions EFB

2.4.17.2.1 Lorsque des EFB sont utilisées à bord d'un avion, le pilote commandant de bord et/ou le propriétaire :

- a) doit évaluer les risques de sécurité associés à chaque fonction EFB ;
- b) doit établir les procédures pour l'utilisation du dispositif et de chacune des fonctions EFB, et les exigences de formation s'y rapportant ;
- c) doit 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.

Note.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des orientations sur la gestion des risques de sécurité.

2.4.17.2.2 Une approbation particulière est délivrée par l'autorité de l'aviation civile pour l'utilisation opérationnelle des fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des avions.

2.4.17.3 Approbation particulière concernant les EFB

L'approbation particulière pour l'utilisation opérationnelle des EFB, ne sera accordée que lorsque l'autorité de l'aviation civile se sera assuré 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 a évalué les risques de sécurité liés aux opérations appuyées par la ou les fonctions EFB ;
- c) le propriétaire a 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 a 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 a établi et documenté les procédures pour l'utilisation de l'EFB et de la fonction ou des fonctions EFB, et les exigences de formation s'y rapportant.

Note.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des orientations sur les évaluations des risques de sécurité.

2.4.18 AVION EXPLOITE EN VERTU D'UN ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 BIS

Note : Des éléments indicatifs sur le transfert des responsabilités de l'État d'immatriculation à l'État de l'établissement principal d'un exploitant d'aviation générale conformément à l'article 83 bis figurent dans le Manuel sur la mise en œuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 10059 de l'OACI).



2.4.18.1 Un avion 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 doit avoir à son bord une copie certifiée conforme du résumé de l'accord, sous forme papier. Un résumé produit dans une langue autre que l'anglais doit être accompagné d'une version anglaise.

Note 1 : Des éléments indicatifs sur le résumé de l'accord figurent dans le Doc 10059 de l'OACI

Note 2 : Le résumé de l'accord 83 bis doit être certifié conforme par un notaire.

2.4.18.2 Le résumé d'un accord au titre de l'article 83 bis doit être 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 d'un exploitant d'aviation générale en vertu de l'accord.

Note : Des éléments indicatifs destinés aux inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile qui inspectent des avions exploités en vertu d'accords au titre de l'article 83 bis figurent dans le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335 de l'OACI).

2.4.18.3 L'État d'immatriculation ou l'État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale communique 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.

Note.— 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 § 2.4.18.1 n'a à faire référence qu'à l'aéronef à bord duquel elle se trouve.



CHAPITRE 2.5

ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS ,DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES AVIONS

2.5.1 ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS

2.5.1.1 Les avions appelés à être utilisés conformément aux règles de vol aux instruments ou de nuit doivent être dotés d'un équipement de radiocommunications. Cet équipement doit permettre des communications bilatérales avec toute station aéronautique et sur toute fréquence que prescrira l'Autorité de l'aviation civile.

Note. - Les dispositions du § 2.5.1.1 ci-dessus 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 pour la route considérée.

2.5.1.2 Lorsque l'application des dispositions du § 2.5.1.1 ci-dessus 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.

2.5.1.3 Les avions appelés à être utilisés en VFR, mais en vol contrôlé doivent être dotés, sauf s'ils en sont dispensés par l'Autorité de l'aviation civile, 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'Autorité de l'aviation civile.

2.5.1.4 Les avions appelés à être utilisés pour des vols auxquels s'appliquent les dispositions du § 2.4.4.3.1 - Vols à grande distance avec survol de l'eau ou § 2.4.5. - Vols au-dessus de régions terrestres désignées, doivent être dotés, sauf s'ils en sont dispensés par l'Autorité de l'aviation civile, 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'Autorité de l'aviation civile.

2.5.1.5 L'équipement de radiocommunications prescrit du § 2.5.1.1 au § 2.5.1.4 ci-dessus doit permettre des communications sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz.

2.5.1.6 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 § 2.5.1.1 à 2.5.1.5,:

- (a) l'avion doit être doté d'un équipement de communication qui lui permettra de respecter la ou les spécifications RCP prescrites ;
- (b) le manuel de vol ou tout autre document de l'avion approuvé par l'État de conception ou par l'État

d'immatriculation ou l'autorité de l'aviation civile doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RCP ; et dans le cas d'un avion exploité conformément à une LME, la LME doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RCP.

2.5.1.7 Les critères pour les vols en espace aérien où une spécification RCP sont établis par l'État d'immatriculation ou l'autorité de l'aviation civile.

2.5.1.8 Dans l'établissement des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite, l'autorité de l'aviation civile 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 de l'équipage de conduite qui tiennent compte des 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.

2.5.1.9 Pour les avions visés au § 2.5.1.6, l'État d'immatriculation ou l'autorité de l'aviation civile 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 RANT 11, partie 1 Chapitre 3, § 3.3.5.2 ; et
- b) l'application immédiate de mesures correctives pour tout aéronef, type d'aéronef ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la spécification RCP.

2.5.2 ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION

2.5.2.1 L'avion doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permettra de voler conformément :

- (a) à son plan de vol ;
- (b) aux exigences des services de la circulation aérienne

Sauf dans les cas où, en l'absence d'instructions contraires de l'Autorité de l'aviation civile, la navigation pour les vols effectués en VFR est accomplie par référence visuelle à des repères terrestres

2.5.2.2 Pour les opérations visées par une spécification de navigation fondée sur les performances (PBN) prescrite, outre l'équipement requis en vertu du § 2.5.2.1 ci-dessus:

- (a) L'avion doit être doté d'un équipement de navigation qui doit lui permettre de respecter la ou les spécifications de navigation.
- (b) Des renseignements sur les possibilités de l'avion relativement à la ou aux spécifications de navigation doivent figurer dans le manuel de vol ou un autre document de l'avion approuvé par

l'État de conception ou l'État d'immatriculation ou l'autorité de l'aviation civile; et si l'avion est exploité conformément à une LME, des renseignements sur les possibilités de l'avion pour la ou les spécifications de navigation doivent figurer dans la LME.

2.5.2.3 L'État d'immatriculation établit des critères pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite.

2.5.2.4 Dans les critères pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite, l'autorité de l'aviation civile exige que l'exploitant/propriétaire établisse :

- a) des procédures pour les situations normales et pour les situations anormales, y compris des procédures 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) 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.

Note 1.— Des orientations sur les risques pour la sécurité et des mesures d'atténuation pour l'exploitation PBN, en conformité avec les dispositions du RANT 19, figurent dans le Manuel d'approbation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997 de l'OACI).

Note 2.— La gestion électronique des données de navigation fait partie intégrante des procédures pour les situations normales et les situations anormales.

2.5.2.5 L'autorité de l'aviation civile délivre une approbation sous forme d'autorisation opérationnelle pour mener les opérations basées sur des spécifications de navigation fondée sur les performances. Elle délivre une approbation particulière pour les opérations basées sur des spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN.

Note : Des orientations sur les approbations particulières pour les spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN figurent dans le Manuel d'approbation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997 de l'OACI).

2.5.2.6 Pour les vols qui se déroulent dans des parties définies de l'espace aérien où des spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) sont prescrites par accord régional de navigation aérienne, les avions doivent être dotés d'un équipement de navigation qui:

- (a) doit indiquer en permanence à l'équipage de conduite s'il suit bien la route prévue ou s'il s'en écarte, avec le degré de précision voulu en tout point le long de cette route ;
- (b) doit être autorisé par l'État d'immatriculation ou l'Autorité de l'aviation civile pour l'exploitation MNPS dont il s'agit.



2.5.2.7 Pour les vols dans des parties définies de l'espace aérien où, par accord régional de navigation aérienne, un minimum de séparation verticale réduit (RVSM) de 300 m (1 000 ft) est appliqué entre le niveau de vol 290 et le niveau de vol 410 inclus :

- (a) l'avion doit être doté d'un équipement capable :
 - (1) d'indiquer à l'équipage de conduite le niveau de vol que suit l'avion ;
 - (2) de tenir automatiquement un niveau de vol sélectionné ;
 - (3) de donner l'alerte à l'équipage de conduite en cas d'écart par rapport au niveau de vol sélectionné. Le seuil d'alerte ne doit pas être supérieur à ± 90 m (300 ft) ;
 - (4) d'indiquer automatiquement l'altitude pression ;
- (b) une approbation particulière est délivrée par l'État d'immatriculation ou par l'Autorité de l'aviation civile pour l'exploitation RVSM;

2.5.2.8 Avant d'accorder de donner l'approbation particulière RVSM prescrite au § 2.5.2.4 (b), l'Autorité de l'aviation civile s'assure :

- (a) que les performances de navigation verticale dont l'avion est capable satisfont aux critères spécifiés à l'appendice 2.2. du présent règlement.
- (b) que le propriétaire / l'exploitant a établi des procédures appropriées en ce qui concerne les pratiques et les programmes de maintien de la navigabilité;
- (c) que le propriétaire / l'exploitant a établi des procédures appropriées à suivre par les équipages de conduite pour le vol en espace aérien RVSM.

2.5.2.9 Le Togo en tant qu'État d'immatriculation s'assure qu'en ce qui concerne les aéronefs visés au § 2.5.2.4 ci-dessus, des exigences appropriées ont été mises en place, s'il y a lieu, pour:

- (a) la réception des comptes rendus de performance de tenue d'altitude produits par les agences de surveillance établies en application du § 3.3.5.1 du RANT 11 PART 1.
- (b) la mise en œuvre immédiate de mesures correctrices à l'égard des aéronefs ou des groupes de types d'aéronef qui, d'après ces comptes rendus, ne respectent pas les critères de tenue d'altitude établis pour le vol en espace aérien RVSM.

2.5.2.10 Le Togo en tant qu'État d'immatriculation qui délivre une approbation particulière RVSM à un propriétaire / exploitant, s'assurera que les performances de tenue d'altitude d'au moins deux avions de chaque groupe de types d'aéronefs du propriétaire / de l'exploitant sont surveillées au moins une fois tous les deux ans ou à des intervalles de milles (1 000) heures de vol par avion, si cette période est plus longue. Lorsqu'un



groupe de types d'aéronefs d'un propriétaire / exploitant ne comprend qu'un seul avion, la surveillance de cet avion s'effectuera dans la période spécifiée.

Note. — Les données de surveillance issues de n'importe quel programme de surveillance régional conforme au RANT 11 PART 1, § 3.3.5.2, peuvent être utilisées pour satisfaire à cette obligation.

2.5.2.11 L'Autorité de l'aviation civile établira des dispositions et des procédures relatives à l'application de mesures appropriées à l'égard des aéronefs et des propriétaires / exploitants dont on constate qu'ils utilisent l'espace aérien RVSM sans une approbation particulière RVSM valide.

2.5.2.12 Tout avion doit être doté d'un équipement de navigation tel que si un élément de l'équipement tombe en panne à un moment quelconque du vol, le reste de l'équipement soit suffisant pour permettre de naviguer conformément aux dispositions du § 2.5.2.1 et, le cas échéant, à celles des § 2.5.2.2, 2.5.2.3 et 2.5.2.4 ci-dessus.

2.5.2.13 Pour les vols dans le cadre desquels un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, les avions doivent être dotés d'un équipement radio capable de recevoir des signaux propres à les guider jusqu'à un point à partir duquel ils pourront effectuer l'atterrissage à vue. L'équipement dont ils doivent être dotés leur permettra d'obtenir ce guidage pour chacun des aérodromes où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, ainsi que pour tout aérodrome de dégagement désigné.

2.5.3 ÉQUIPEMENT DE SURVEILLANCE

- 2.5.3.1 Tout avion doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permet de respecter les exigences des services de la circulation aérienne.
- 2.5.3.2 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 § 2.5.3.1 :
- (a) l'avion 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'avion approuvé par l'État de conception ou par l'autorité de l'aviation civile doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RSP ; et
 - (c) dans le cas d'un avion exploité conformément à une LME, la LME doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RSP.
- 2.5.3.3 Les critères pour les vols en espace aérien où une spécification RSP sont établis par l'État d'immatriculation ou l'autorité de l'aviation civile .
- 2.5.3.4 Dans l'établissement des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RSP liée à la PBS a été prescrite, l'État d'immatriculation ou l'autorité de l'aviation civile 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 de l'équipage de conduite qui tiennent compte des 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.

2.5.3.5 Pour les avions visés au § 2.5.3.2, l'État d'immatriculation ou l'autorité de l'aviation civile 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 du RANT 11 PART 1, Chapitre 3, § 3.3.5.2 ; et
- (b) l'application immédiate de mesures correctives pour tout aéronef, type d'aéronef ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la spécification RSP.

Note 1 : Des renseignements sur l'équipement de surveillance figurent dans le Manuel de surveillance aéronautique (Doc 9924 de l'OACI).

Note 2.— Des renseignements sur les spécifications RSP liées à la surveillance basée sur la performance figurent dans le Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual (Doc 9869 de l'OACI).



CHAPITRE 2.6 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AVIONS

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

Note 2 : Des indications relatives aux spécifications de maintien de la navigabilité figurent dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760 de l'OACI).

Note 3 : Dans le présent chapitre l'Autorité de l'aviation civile représente l'Etat d'immatriculation.

2.6.1 RESPONSABILITES DU PROPRIETAIRE EN MATIERE DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

2.6.1.1 En suivant des procédures acceptables pour l'Autorité de l'aviation civile, le propriétaire d'un avion ou, si ce dernier est loué, le locataire, doit veiller à ce que :

- (a) l'avion 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'avion demeure valide.

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

- a) par un organisme qui satisfait aux dispositions du RANT 08 Part 145 ou RANT 08 Part M Chapitre F, et qui est soit agréé par l'Autorité de l'aviation civile soit agréé par un autre État contractant et accepté par l'Autorité de l'aviation civile ; ou
- b) par une personne ou un organisme conformément à des procédures qui sont autorisées par l'Autorité de l'aviation civile ;

et qu'il existe une fiche de maintenance pour les travaux effectués.

2.6.1.3 L'avion ne doit pas être utilisé s'il n'est pas entretenu et remis en service dans le cadre d'un système acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile.

2.6.1.4 Le propriétaire ou le locataire doit veiller à ce que la maintenance des avions soit effectuée conformément à un programme de maintenance acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile.



2.6.2 ENREGISTREMENTS DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

2.6.2.1 Le propriétaire d'un avion ou, si ce dernier est loué, le locataire doit veiller à ce que les états ci-après soient conservés pendant les périodes indiquées au § 2.6.2.2 ci-dessous :

- (a) temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'avion 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 ;
- (d) temps de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'avion ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposé ;
- (e) situation actuelle de conformité de l'avion avec le programme de maintenance ;
- (f) états de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.

2.6.2.2 Les états dont il est question aux § 2.6.2.1 alinéas a) à f) ci-dessus doivent être conservés pendant la période indiquée au RANT 08 Part M § M.B.305 (h) après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent.

2.6.2.3 En cas de changement temporaire de propriétaire ou de locataire, les états doivent être mis à la disposition du nouveau propriétaire ou locataire. En cas de changement permanent de propriétaire ou de locataire, les états doivent être transférés au nouveau propriétaire ou locataire.

Note.— Dans le contexte du § 2.6.2.3 ci-dessus, l'Autorité de l'aviation civile aura à déterminer ce qu'il convient de considérer comme un changement temporaire de propriétaire ou de locataire en fonction de la nécessité d'avoir prise sur les états, ce qui dépendra de la possibilité d'y accéder et de les mettre à jour.

2.6.2.4 Les enregistrements conservés et transférés conformément au § 2.6.2 seront tenus sous une forme et dans un format qui en assurent en permanence la lisibilité, la sécurité et l'intégrité.

Note 1 : La forme et le format des enregistrements peuvent inclure, par exemple, des supports papier, filmiques, électroniques, ou toute combinaison de ces supports. Des orientations relatives aux enregistrements électroniques de maintien de la navigabilité figurent dans un guide à l'attention de l'exploitant ou du propriétaire d'aéronef.

Note 2 : Des orientations relatives aux enregistrements électroniques de maintien de la navigabilité figurent dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760) de l'OACI.



2.6.3 MODIFICATIONS ET REPARATIONS

Toutes les modifications et réparations doivent être conformes aux exigences du RANT 08 Part M et Part 21. L'exploitant / propriétaire de l'avion doit établir des procédures pour assurer la conservation des renseignements attestant le respect des règlements de navigabilité.

2.6.4 CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE (CRS) / FICHE DE MAINTENANCE

2.6.4.1 Lorsque les travaux de maintenance sont effectués par un organisme de maintenance agréé, un certificat de remise en service (CRS) ou fiche de maintenance doit être remplie et signée pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux exigences du RANT 08 Part M chapitre F ou RANT 08 Part 145. .

2.6.4.2 Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, une personne titulaire d'une licence délivrée conformément au RANT 01 Part 66 doit remplir et signer une fiche de maintenance pour certifier que les travaux ont été effectués de façon satisfaisante et conformément à des données et des procédures acceptables pour l'Autorité de l'aviation civile.

2.6.4.3 Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, la fiche de maintenance doit contenir au minimum une attestation comprenant :

- (a) les détails essentiels des travaux effectués ;
- (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.



CHAPITRE 2.7 - ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

2.7.1 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.

2.7.2 QUALIFICATIONS

2.7.2.1 Le pilote commandant de bord doit s'assurer :

- (a) que chaque membre de l'équipage de conduite est titulaire d'une licence en cours de validité qui a été délivrée par l'État d'immatriculation, ou validée par ledit Etat, si la licence a été délivrée par un autre État contractant ;
- (b) que les membres de l'équipage de conduite possèdent les qualifications appropriées ;
- (c) que les membres de l'équipage de conduite ont fait le nécessaire pour maintenir leur compétence.

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



CHAPITRE 2.8 - MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

2.8.1 MANUEL DE VOL

Note. — Le manuel de vol de l'avion doit contenir les renseignements spécifiés au RANT 08 PART 21.

Le manuel de vol de l'avion doit être mis à jour en y apportant les modifications imposées par l'État d'immatriculation ou l'Autorité de l'aviation civile.

2.8.2 CARNET DE ROUTE

2.8.2.1 Pour chaque avion employé à la navigation internationale, il doit être tenu un carnet de route sur lequel seront portés les renseignements relatifs à l'avion, à l'équipage et à chaque vol.

2.8.2.2 Le carnet de route d'un avion doit comporter au moins les rubriques suivantes :

- (a) nationalité et immatriculation de l'avion ;
- (b) date ;
- (c) noms et fonctions des membres de l'équipage ;
- (d) points et heures de départ et d'arrivée ;
- (e) nature du vol ;
- (f) observations concernant le vol ;
- (g) signature du pilote commandant de bord.

2.8.3 ÉTATS DE L'ÉQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE TRANSPORTÉ A BORD

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



CHAPITRE 2.9 - SÛRETÉ

Note : Les dispositions générales relatives à la sûreté des aéronefs exploités en aviation générale figurent dans le programme national de sûreté de l'aviation civile du Togo (PNSAC) et des programmes associés au PNSAC.

2.9.1 SÛRETÉ DE L'AVION

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

2.9.2 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 compétente de sûreté désignée.



Agence Nationale de l'Aviation Civile du
Togo

RANT 06 - PART OPS 2

Conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale

Page : 76

Edition : 02 - 23/01/2025

Révision : 00 - 23/01/2025

SECTION 3

AVIONS LOURDS ET AVIONS A TURBORÉACTEURS



CHAPITRE 3.1 - APPLICATION

3.1.1 Les exigences des Sections 2 et 3 sont applicables aux vols d'aviation générale internationale ou nationale effectués par :

- (a) des avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ;
- (b) des avions équipés d'un ou de plusieurs turboréacteurs.

3.1.2 Les vols effectués par des avions dont le nombre de sièges passagers est supérieur à neuf sont soumis aux dispositions de la Section 3.

Note. — Le fait d'être visé par les dispositions du § 3.1 n'empêche pas un exploitant d'aviation générale de répondre aux dispositions de la Section III qui pourraient être à son avantage.



CHAPITRE 3.2 - VOLS D'AVIATION D'AFFAIRES

Les entreprises utilisant, pour effectuer des vols d'affaires, trois aéronefs ou plus confiés à des pilotes employés pour piloter les aéronefs, se conformeront aux dispositions de la Section 3.

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



CHAPITRE 3.3 - GÉNÉRALITÉS

3.3.1 RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCÉDURES

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

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

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

3.3.1.4 L'exploitant doit faire en sorte que le pilote commandant de bord dispose, à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherches et de sauvetage de la région qu'il survolera.

Note. — Ces renseignements peuvent être consignés dans le manuel d'exploitation ou fournis au pilote sous toute autre forme jugée convenable par l'Autorité de l'aviation civile.

3.3.1.5 L'exploitant doit veiller à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques aéronautiques, comme il est spécifié dans les parties pertinentes du RANT 01.

3.3.2 GESTION DE LA SECURITE

3.3.2.0 L'exploitant doit mettre en place et tenir à jour un système de gestion de la sécurité adapté à l'envergure et à la complexité de ses activités en conformité avec les dispositions du RANT 19.

3.3.2.1 L'autorité de l'aviation civile ne permet pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A soient utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec le RANT 13, sauf :

- a) s'ils se rapportent à un événement de sécurité identifié dans le contexte d'un système de gestion de la sécurité, sont limités aux parties pertinentes d'une transcription anonymisée de l'enregistrement et font l'objet des protections accordées par le RANT 19 ;
- 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 par le RANT 19 ; ou



- c) s'ils sont utilisés pour les inspections des enregistreurs de bord prévues à la section 7 de l'Appendice 2.3.

3.3.2.2 L'autorité de l'aviation civile ne permet pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de FDR, ADRS, AIR Classe C ou AIRS Classe C soient utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec le RANT 13, sauf si ces enregistrements ou transcriptions d'enregistrements font l'objet des protections accordées par le RANT 19 et :

- a) s'ils sont utilisés par l'exploitant à des fins de maintien de la navigabilité ou de maintenance ;
- b) s'ils sont destinés à être utilisés dans des procédures sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident ;
- c) s'ils sont dépersonnalisés ; ou
- d) s'ils sont divulgués dans le cadre de procédures de sécurité.

Note 1.— Des dispositions relatives à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes figurent à l'Appendice 3 au RANT 19. Lorsqu'une enquête est instituée conformément au RANT 13, les éléments d'enquête font l'objet des protections accordées par le RANT 13.

Note 2.— Des dispositions relatives à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes figurent à l'Appendice 3 du RANT 19.

CHAPITRE 3.4 - PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLIS

3.4.1 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

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

Note.— 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.

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

3.4.2 GESTION DE L'EXPLOITATION

3.4.2.1 NOTIFICATION PAR L'EXPLOITANT



3.4.2.1.1 Si l'exploitant a une base d'exploitation dans un État autre que l'État d'immatriculation, il doit notifier l'État dans le territoire duquel la base d'exploitation est située.

3.4.2.1.2 Suite à la notification prévue au § 3.4.2.1.1 ci-dessus, la supervision de la sécurité et de la sûreté fera l'objet d'une coordination entre l'État sur le territoire duquel se trouvent la base d'exploitation et l'État d'immatriculation.

3.4.2.2 MANUEL D'EXPLOITATION

- (a) L'exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation contenant toutes les consignes et les informations dont le personnel d'exploitation a besoin pour s'acquitter de ses fonctions. Ce manuel sera 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.
- (b) Les exploitants doivent élaborer leur manuel d'exploitation conformément au supplément 3 A.

3.4.2.3 CONSIGNES D'EXPLOITATION — GENERALITES

3.4.2.3.1 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.

3.4.2.3.2 L'exploitant doit établir des consignes d'exploitation et fournir des renseignements sur les performances de montée de l'avion pour permettre au pilote commandant de bord de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements seront consignés dans le manuel d'exploitation.

3.4.2.4 SIMULATION DE SITUATIONS D'URGENCE EN COURS DE VOL

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

3.4.2.5 LISTES DE VERIFICATION

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

3.4.2.6 ALTITUDES MINIMALES DE VOL

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

3.4.2.7 MINIMUMS OPERATIONNELS D'AERODROME

3.4.2.7.1. L'exploitant doit veiller à ce qu'aucun pilote commandant de bord ne parte d'un aérodrome ou n'arrive à un aérodrome en utilisant des minimums opérationnels d'aérodrome inférieurs à ceux qui peuvent être établis pour l'aérodrome par l'État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé, à moins que le pilote n'ait reçu l'approbation expresse de cet État. Lors de l'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome, toutes les conditions éventuellement prescrites dans la liste des approbations particulières seront respectées.

3.4.2.8 GESTION DE LA FATIGUE

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

3.4.2.9 PASSAGERS

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

- (a) des ceintures 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.

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

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

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

3.4.3 PREPARATION DES VOLIS

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

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

- (b) les instruments et l'équipement installés dans l'avion sont appropriés, compte tenu des conditions de vol prévues ;
- (c) les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du Chapitre 3.8 - Entretien des avions ;
- (d) la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol en sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;
- (e) toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre ;
- (f) les limites d'emploi de l'avion, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne seront pas dépassées.

3.4.3.2 L'exploitant doit mettre à disposition assez de renseignements sur les performances de montée de l'avion tous moteurs en fonctionnement pour permettre de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée.

3.4.3.3 Planification opérationnelle des vols.

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

Note 1.— Les dispositions relatives aux plans de vol figurent dans le RANT 02 — Règles de l'air et les procédures relatives aux plans de vol et aux services connexes figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444).

Note 2.— Des orientations détaillées sur l'utilisation des services FF-ICE, y compris l'utilisation d'un plan de vol préliminaire, figurent dans le Manuel sur le vol et le flux de trafic aérien — Information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) (Doc 9965).

3.4.3.4 Aérodromes de dégagement

3.4.3.4.1 Aérodromes de dégagement au décollage

3.4.3.4.1.1 Un aérodrome de dégagement au décollage est choisi et spécifié dans le plan de vol si les conditions météorologiques à l'aérodrome de départ sont inférieures ou égales aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables ou en cas d'impossibilité de retourner à l'aérodrome de départ pour d'autres raisons.

3.4.3.4.1.2 La distance entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome de dégagement au décollage ne doit pas dépasser :

- (a) pour les avions bimoteurs, une distance équivalant à une durée de vol d'une heure à la vitesse de croisière sur un seul moteur ;



- (b) pour les avions à trois moteurs ou plus, une distance équivalant à une durée de vol de deux heures à la vitesse de croisière avec un moteur en panne.

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

3.4.3.5 Carburant requis

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

3.4.3.5.2 La quantité de carburant utilisable à emporter doit être basée au minimum sur :

- a) les données de consommation de carburant :

- 1) communiquées par l'avionneur ;
- 2) si disponibles, des données à jour propres à l'avion provenant d'un système de suivi de la consommation de carburant ;

- b) les conditions d'exploitation dans lesquelles le vol planifié s'effectuera, notamment :

- 1) masse prévue de l'avion ;
- 2) avis aux navigants ;
- 3) observations météorologiques en vigueur ou combinaison d'observations en vigueur et de prévisions ;
- 4) procédures des services de la circulation aérienne, restrictions et délais prévus ; et
- 5) effets du report d'interventions de maintenance et/ou d'écart de configuration.

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

3.4.3.5.3 Le carburant utilisable requis, calculé avant le vol, doit comprendre ce qui suit :

- a) *carburant de circulation au sol* : quantité de carburant qui sera consommée avant le décollage, compte tenu des conditions locales à l'aérodrome de départ et de la consommation de carburant du groupe auxiliaire de puissance (GAP) ;
- b) *carburant d'étape* : quantité de carburant nécessaire pour que l'avion puisse voler du point de décollage ou du point de replanification en vol jusqu'à l'atterrissement à l'aérodrome de destination, compte tenu des conditions d'exploitation visées au § 3.4.3.5.2, alinéa b) ;



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

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

d) *réserve de dégagement à destination, qui doit :*

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

- i) effectuer une approche interrompue à l'aérodrome de destination ;
- ii) monter à l'altitude de croisière prévue ;
- iii) suivre l'itinéraire prévu ;
- iv) descendre jusqu'au point où l'approche prévue est amorcée ; et
- v) effectuer l'approche et l'atterrissement à l'aérodrome de dégagement à destination ;

2) dans les cas où le vol est effectué sans aérodrome de dégagement à destination, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 15 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome de destination dans des conditions normales ; ou

3) dans les cas où l'aérodrome d'atterrissement prévu est un aérodrome isolé :

- i) si l'avion est équipé de moteurs alternatifs, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 45 minutes, plus 15 % du temps de vol prévu au niveau de croisière, y compris la réserve finale, ou pendant 2 heures, si cette durée est inférieure ; ou
- ii) si l'avion est équipé de turbomachines, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 2 heures à la consommation de croisière normale au-dessus de l'aérodrome de destination, y compris la réserve finale ;

e) *réserve finale* : quantité de carburant à l'arrivée à l'aérodrome de dégagement à destination ou à l'aérodrome de destination si un aérodrome de dégagement à destination n'est pas nécessaire, soit :

1) si l'avion est équipé de moteurs alternatifs, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 45 minutes ; ou



2) si l'avion est équipé de turbomachines, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome dans des conditions normales ;

f) *carburant supplémentaire* : quantité de carburant additionnelle requise pour permettre à l'aéronef de descendre selon les besoins et d'atterrir à un aérodrome de dégagement en cas de panne de moteur ou de dépressurisation, dans l'hypothèse où elle se produit au point le plus critique de la route ;

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

3.4.3.5.4 (réservé).

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

Note.— Rien dans le § 3.4.3.5 n'exclut la modification en vol d'un plan de vol pour replanifier ce vol vers un autre aérodrome, pourvu que les spécifications du § 3.4.3.5 puissent être respectées à partir du point où le vol est replanifié.

3.4.3.6 Gestion du carburant en vol

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

3.4.3.6.2 Le pilote commandant de bord doit veiller en permanence à ce que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs ne soit pas inférieure à la somme de la quantité de carburant requise pour se rendre à un aérodrome où il pourra effectuer un atterrissage en sécurité et de la réserve finale prévue devant rester dans les réservoirs au moment de l'atterrissement.

Note.— La protection de la réserve de carburant finale est destinée à assurer un atterrissage en sécurité à n'importe quel aérodrome en cas de circonstances imprévues empêchant de terminer un vol en sécurité comme prévu initialement. Le document intitulé Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual (Doc 9976) donne des orientations sur la planification des vols incluant les circonstances pouvant imposer une nouvelle analyse, un ajustement et/ou une replanification du vol planifié avant le décollage ou en route.

3.4.3.6.3 Le pilote commandant de bord doit demander des renseignements sur les délais à l'ATC si, en raison de circonstances imprévues, la quantité de carburant présente dans les réservoirs à l'atterrissement à l'aérodrome de destination risque d'être inférieure à la réserve finale plus, s'il y a lieu, la quantité de carburant requise pour se rendre à un aérodrome de dégagement ou à un aérodrome isolé.

3.4.3.6.4 Le pilote commandant de bord doit informer l'ATC d'une situation de carburant minimal en utilisant l'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) si, une fois dans l'obligation d'atterrir à un aérodrome précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers cet aérodrome risque d'avoir

pour effet que, à l'atterrissement, la quantité de carburant présente dans les réservoirs risque d'être inférieure à la réserve finale prévue.

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

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

Note 1.— La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément au § 3.4.3.5.3, alinéa e), et qui correspond à la quantité minimale de carburant qui doit se trouver dans les réservoirs à l'atterrissement à quelque aérodrome que ce soit.

Note 2.— Les mots « MAYDAY FUEL » (MAYDAY CARBURANT) indiquent la nature de la situation de détresse, comme le prescrit le RANT 10, Partie 2

3.4.3.7 Spécifications supplémentaires applicables aux vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route

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

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

3.4.3.8 Avitaillement avec passagers à bord.

3.4.3.8.1 Un avion ne doit être avitaillé pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord que si un personnel approprié possédant les qualifications voulues est présent à bord, prêt à déclencher et à conduire une évacuation de l'avion par les moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.

3.4.3.8.2 Lorsque l'avitaillement est effectué pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, des communications bilatérales doivent être assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol supervisant l'avitaillement et le personnel qualifié en poste à bord de l'avion.



Note 1. — Les dispositions du § 3.4.3.5.1 ci-dessus n'exigent pas nécessairement de déployer l'escalier escamotable, ni d'ouvrir les issues de secours en tant que condition préalable à l'avitaillement.

Note 2. — L'exploitant de l'aéronef doit prendre des précautions supplémentaires lorsque l'aéronef est avitaillé en carburant autre que le kérosène d'aviation ou que l'opération a pour résultat un mélange de kérosène d'aviation avec d'autres types de carburéacteurs, ou lorsque l'avitaillement est effectué au moyen d'un simple tuyau.

3.4.3.9 Reserve d'oxygène

3.4.3.9.1 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 sera 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 sera comprise entre 700 hPa et 620 hPa, diminuée de moins trente (30) minutes ;
- (b) l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent sera inférieure à 620 hPa.

3.4.3.9.2 Dans le cas des avions pressurisés, un vol ne doit être entrepris que si l'avion est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage et tous les passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa. En outre, lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa, ou lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa mais qu'il ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, la réserve d'oxygène sera suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins dix (10) minutes.

3.4.4 PROCEDURES EN VOL

3.4.4.1 APPROCHES AUX INSTRUMENTS

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

3.4.4.2 EMPLOI DE L'OXYGENE

3.4.4.2.1 Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite utiliseront des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés au § 3.4.3.6.1 ou 3.4.3.6.2, pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

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

3.4.4.3 PROCEDURES D'EXPLOITATION A MOINDRE BRUIT DES AVIONS

3.4.4.3.1 Les procédures d'exploitation à moindre bruit des avions seront conformes, dans la mesure du possible, aux dispositions des PANS-OPS (Doc 8168), Volume I.

3.4.4.3.2 Les procédures à moindre bruit qui sont spécifiées par l'exploitant pour un type d'avion déterminé seront, dans la mesure du possible, les mêmes pour tous les aérodromes.

Note. — Une procédure unique peut ne pas être suffisante, à certains aérodromes.

3.4.4.4 PROCEDURES D'UTILISATION DES AVIONS CONCERNANT LES VITESSES VERTICALES DE MONTEE ET DE DESCENTE

À moins d'indication contraire dans une instruction du contrôle de la circulation aérienne, afin d'éviter l'émission d'avis de résolution inutiles du système anticollision embarqué (ACAS II) à bord d'aéronefs volant à des altitudes ou niveaux de vol adjacents, ou s'en approchant, les pilotes qui effectuent une montée ou une descente vers une altitude ou un niveau de vol assignés envisageront dans la mesure du possible, d'utiliser des procédures qui leur feront parcourir les 300 derniers mètres (1 000 ft) de la montée ou de la descente à une vitesse verticale inférieure à 8 m/sec ou 1 500 ft/min (selon l'instrumentation disponible) dans les cas où ils ont été informés qu'un autre aéronef se trouve à une altitude ou un niveau de vol adjacents ou s'en approche.

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

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

Note 1 : Les procédures suivies pour utiliser à bord des aéronefs les informations sur l'état de la surface des pistes figurent dans les PANS-Aérodromes (Doc 9981) et dans la section sur les performances du manuel de vol de l'avion, et pour les avions certifiés conformément au RANT 08, dans le Manuel sur les performances des avions (Doc 10064).

Note 2 : Les éléments indicatifs sur l'élaboration des informations sur les performances pour les avions certifiés conformément au RANT 08, figurent dans le Manuel sur les performances des avions (Doc 10064 de l'OACI)



3.4.5 FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

3.4.5.1 Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les listes de vérification spécifiées au § 3.4.2.5 soient rigoureusement respectées.

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

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

3.4.5.4 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 § 2.8.2.

3.4.6 BAGAGES A MAIN (DECOLLAGE ET ATTERRISSAGE)

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



CHAPITRE 3.5

LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

3.5.1 GENERALITES

Pour les avions auxquels les Parties IIIA et IIIB de l'Annexe 8 à la convention de Chicago ne s'appliquent pas en raison de l'exemption prévue par l'article 41 de la Convention, si l'aéronef est immatriculé au Togo, l'Autorité de l'aviation civile veillera à ce que le niveau de performances prescrit au § 3.5.2 soit atteint dans toute la mesure où il est possible de le faire.

3.5.2 AVIONS DONT LE CERTIFICAT DE NAVIGABILITE A ETE DELIVRE CONFORMEMENT AUX DISPOSITIONS DU RANT 08 PART 21

3.5.2.1 Les exigences des § 3.5.2.2 à 3.5.2.9 s'appliquent aux avions auxquels les dispositions de l'Annexe 8, Parties IIIA et IIIB sont applicables.

Note.— Les exigences des chapitres B et H du RANT 08 PART 21 , s'appliquent à tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5 700 kg qui sont destinés à transporter des passagers, du fret ou du courrier dans le cadre de vols internationaux.

3.5.2.2 L'avion est utilisé conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité et dans le cadre des limites d'emploi approuvées figurant dans son manuel de vol.

3.5.2.3 L'État d'immatriculation ou l'Autorité de l'aviation civile prend toutes les précautions raisonnablement possibles pour veiller au maintien du niveau général de sécurité envisagé par les présentes dispositions, dans toutes les conditions d'utilisation prévues, notamment celles qui ne sont pas expressément visées par les dispositions du présent chapitre.

3.5.2.4 Un vol n'est entrepris que si les performances consignées dans le manuel de vol indiquent qu'il est possible de se conformer aux § 3.5.2.5 à 3.5.2.9.

3.5.2.5 Il faut tenir compte, pour l'application des exigences de la présente section, de tous les facteurs qui influent sensiblement sur les performances de l'avion (tels que masse, procédures d'utilisation, altitude-pression correspondant à l'altitude de l'aérodrome, pente de la piste, température ambiante, vent, et état de la surface de la piste à l'heure d'utilisation prévue, c'est-à-dire présence de neige fondante, d'eau ou de glace pour les avions terrestres, conditions du plan d'eau pour les hydravions). Ces facteurs seront traités soit directement, sous forme de paramètres d'exploitation, soit indirectement, au moyen de tolérances ou de marges, qui peuvent figurer avec les performances consignées dans le manuel de vol ou dans le règlement de performances complet et détaillé conformément auquel l'avion est utilisé.



Note : Des orientations sur l'utilisation à bord des aéronefs des informations sur l'état de la surface des pistes en conformité avec le § 2.2.4.4 figurent dans les PANS-AÉRODROMES (Doc 9981 de l'OACI) et dans le Manuel sur les performances des avions (Doc 10064 de l'OACI).

3.5.2.6 Limites de masse.

Pour les limites de masse, les conditions à respecter doivent être les suivantes :

- (a) La masse de l'avion au début du décollage ne doit pas dépasser la masse pour laquelle l'avion satisfait au § 3.5.2.7, ni la masse pour laquelle il satisfait aux § 3.5.2.8 et 3.5.2.9 en tenant compte des réductions de masse prévues en fonction de la progression du vol, du délestage de carburant envisagé pour l'application des § 3.5.2.8 et 3.5.2.9 et, en ce qui concerne les aérodromes de dégagement, des dispositions du § 3.5.2.6, alinéa (c), et du 3.5.2.9.
- (b) En aucun cas la masse de l'avion au début du décollage ne doit dépasser la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude-pression correspondant à l'altitude de l'aérodrome, et pour toute autre condition atmosphérique locale éventuellement utilisée comme paramètre dans la détermination de la masse maximale au décollage.
- (c) En aucun cas la masse prévue pour l'heure d'atterrissage sur l'aérodrome d'atterrissage prévu et sur tout aérodrome de dégagement à destination ne doit dépasser la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude-pression correspondant à l'altitude de ces aérodromes, et pour toute autre condition atmosphérique locale éventuellement utilisée comme paramètre dans la détermination de la masse maximale à l'atterrissage.
- (d) En aucun cas la masse de l'avion au début du décollage ou à l'heure d'atterrissage prévue à l'aérodrome d'atterrissage prévu et à tout aérodrome de dégagement à destination ne doit dépasser la masse maximale à laquelle il a été démontré que les exigences applicables de certification acoustique du RANT 16 - PART 1, seraient respectées, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un aérodrome ou une piste où il n'existe aucun problème de bruit, par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'aérodrome est situé.

3.5.2.7 Décollage. En cas de défaillance du moteur le plus défavorable en un point quelconque du décollage, l'avion doit pouvoir soit interrompre le décollage et s'immobiliser sur la distance accélération arrêt utilisable, soit poursuivre le décollage et franchir tous les obstacles situés le long de la trajectoire de vol avec une marge suffisante jusqu'à ce que l'avion soit en mesure de satisfaire aux dispositions du § 3.5.2.8.

3.5.2.7.1 Pour déterminer la longueur de piste disponible, il doit être tenu compte de la perte éventuelle de longueur de piste due à la manœuvre d'alignement de l'avion avant le décollage.

3.5.2.8 En route — un moteur hors de fonctionnement. Si le moteur le plus défavorable cesse de fonctionner en un point quelconque le long de la route ou des déroutements prévus, l'avion doit pouvoir poursuivre son vol



jusqu'à un aérodrome lui permettant de satisfaire aux exigences du § 3.5.2.9, sans jamais descendre au-dessous de l'altitude minimale.

3.5.2.9 Atterrissage ou amerrissage. Sur l'aérodrome d'atterrissage ou d'amerrissage prévu et sur tout aérodrome de dégagement, après avoir franchi avec une marge suffisante tous les obstacles situés le long de la trajectoire d'approche, l'avion doit pouvoir atterrir et s'immobiliser ou, s'il s'agit d'un hydravion, réduire suffisamment sa vitesse, sur la distance d'atterrissage ou d'amerrissage utilisable. Il sera tenu compte des variations prévues dans la technique d'approche et d'atterrissage ou d'amerrissage, s'il n'a pas été tenu compte de ces variations dans la détermination des données de performances consignées dans le manuel de vol.

Note : Des orientations sur les marges qui conviennent pour l'évaluation de la distance au moment de l'atterrissage figurent dans le Manuel sur les performances des avions (Doc 10064 de l'OACI).

CHAPITRE 3.6

ÉQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS

3.6.1 GENERALITES

3.6.1.1 Si une liste minimale d'équipements de référence (LMER) a été établie pour le type d'avion utilisé, l'exploitant doit faire figurer dans le manuel d'exploitation une liste minimale d'équipements (LME), approuvée par l'État d'immatriculation de l'avion, qui permettra au pilote commandant de bord de déterminer si un vol peut être commencé ou poursuivi à partir d'une halte intermédiaire au cas où un instrument, un élément d'équipement ou un circuit subirait une défaillance.

Note.— Le Supplément 3 B - contient des éléments indicatifs concernant la liste minimale d'équipements

3.6.1.2 Pour chaque type d'aéronef qu'il utilise, l'exploitant doit fournir au personnel d'exploitation et aux équipages de conduite un manuel d'utilisation de l'aéronef contenant L'exploitant doit inclure dans son manuel d'exploitation les procédures à suivre pour la conduite de l'aéronef dans des conditions normales, anormales et d'urgence. Le manuel doit être compatible avec le manuel de vol de l'avion et les listes de vérification et être conçu de façon à respecter les principes des facteurs humains. Le manuel d'utilisation peut faire partie intégrante du manuel d'exploitation.

3.6.2 AVIONS — TOUS VOLIS

3.6.2.1 En plus de l'équipement prévu au § 2.4.2.2, l'avion doit être doté :

- (a) de fournitures médicales suffisantes accessibles et appropriées au nombre de passagers qu'il est autorisé à transporter ;
- (b) (Réservé)
- (c) d'un harnais de sécurité pour chaque siège de membre d'équipage de conduite. Le harnais de sécurité de chaque siège de pilote doit comporter un dispositif qui retiendra automatiquement le buste du pilote en cas de décélération rapide ;
- (d) Le harnais de sécurité de chaque siège de pilote doit comporter un dispositif destiné à éviter que le corps d'un pilote subitement frappé d'incapacité ne gêne la manœuvre des commandes de vol.

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

- (e) de dispositifs permettant de communiquer aux passagers les renseignements et instructions ci-après :
 - (1) mettre les ceintures 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 de l'équipement d'urgence ;
- (6) emplacement et mode d'ouverture des issues de secours.

3.6.2.2 Un avion doit avoir à son bord :

- (a) le manuel d'exploitation prescrit au § 3.4.2.2 ou les parties de ce manuel qui concernent les vols;
- (b) le manuel de vol de l'avion, ou d'autres documents contenant les données de performances exigées pour l'application des dispositions du Chapitre 3.5 et tous autres renseignements nécessaires pour l'utilisation de l'avion dans le cadre des spécifications du certificat de navigabilité, à moins que ces renseignements ne figurent dans le manuel d'exploitation ;
- (c) des listes de vérification visées au § 3.4.2.5.

3.6.3 ENREGISTREURS DE BORD

3.6.3.1 ENREGISTREURS DE DONNEES DE VOL

3.6.3.1.1 Application

3.6.3.1.1.1 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1^{er} janvier 2005 ou après doivent être équipés d'un FDR qui enregistre au moins les 78 paramètres énumérés au Tableau A2.3-1 de l'Appendice 2.3..

3.6.3.1.1.2 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 27 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1^{er} janvier 1989 ou après doivent être équipés d'un FDR qui enregistre au moins les 32 premiers paramètres énumérés au Tableau A2.3-1 de l'Appendice 2.3..

3.6.3.1.1.3 Les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et inférieure ou égale à 27 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1^{er} janvier 1989 ou

après doivent être équipés d'un FDR qui enregistre au moins les 16 premiers paramètres énumérés au Tableau A2.3-1 de l'Appendice 2.3.

3.6.3.2 ENREGISTREURS DE CONVERSATIONS DE POSTE DE PILOTAGE

3.6.3.2.1 Application

3.6.3.2.1.1 Tous les avions à turbomachines de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5 700 kg, pour lesquels la demande de certification de type aura été présentée au Togo le 1^{er} janvier 2016 ou après et dont l'exploitation exige plus d'un pilote devront être équipés d'un CVR.

3.6.3.2.1.2 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 27 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1^{er} janvier 1987 ou après doivent être équipés d'un CVR.

3.6.3.2.1.3 (Réservé)

3.6.3.2.2 Durée d'enregistrement

3.6.3.2.2.1 Tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1^{er} janvier 2022 ou après seront équipés d'un CVR capable de conserver les éléments enregistrés au cours des 25 dernières heures de fonctionnement au moins.

3.6.3.3 (Réservé)

3.6.3.4 AVIONS — VOL A GRANDE DISTANCE AVEC SURVOL DE L'EAU

3.6.3.4.1 L'exploitant d'un avion utilisé pour effectuer des vols à grande distance avec survol de l'eau doit déterminer les risques pour la survie des occupants de l'avion dans l'éventualité d'un amerrissage forcé, en tenant compte de l'environnement et des conditions d'exploitation (état de la mer, température de l'air et de la mer, distance par rapport à un point terrestre se prêtant à un atterrissage d'urgence, disponibilité de moyens de recherche et de sauvetage, etc.). Suite à l'évaluation de ces risques, il doit veiller à ce qu'en plus de l'équipement prescrit au § 2.4.4.3, l'avion soit doté :

- (a) de canots de sauvetage en nombre suffisant pour porter toutes les personnes se trouvant à bord, ces canots étant rangés de manière à pouvoir être facilement utilisés en cas d'urgence et dotés d'un équipement de sauvetage approprié aux circonstances, y compris des moyens de subsistance approprié aux circonstances ;
- (b) d'un équipement pour effectuer les signaux de détresse définis au RANT 02.

3.6.3.4.2 Chaque gilet de sauvetage ou dispositif individuel de flottaison équivalent transporté en application du § 2.4.4.3 sera muni d'un éclairage électrique afin de faciliter le repérage des naufragés, sauf lorsqu'il est satisfait aux dispositions du § 2.4.4.3.1 par des dispositifs individuels de flottaison équivalents autres que des gilets de sauvetage.



3.6.3.5 AVIONS DONT LE PREMIER CERTIFICAT DE NAVIGABILITE INDIVIDUEL A ETE DELIVRE AVANT LE 1^{ER} JANVIER 1990

3.6.3.5.1 Les avions pressurisés destinés à être utilisés à des altitudes auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa doivent être dotés d'un dispositif assurant que l'équipage de conduite sera averti de toute chute dangereuse de pression.

3.6.3.5.2 Un avion 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 l' oxygène à prévoir en application du § 3.4.3.6.1.

3.6.3.5.3 Un avion 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 l' oxygène à prévoir en application du § 3.4.3.6.2.

3.6.4 AVIONS — VOLS EN ATMOSPHÈRE GIVRANTE

Les avions qui sont utilisés dans des conditions de givrage observées ou prévues doivent être équipés de dispositifs adéquats d'antigivrage et/ou de dégivrage.

3.6.5 AVIONS VOLANT SELON LES REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS

3.6.5.1 En plus des éléments spécifiés au § 2.4.7, les avions volant selon les règles de vol aux instruments, ou dans des conditions où l'on ne peut conserver l'assiette voulue sans les indications d'un ou de plusieurs instruments de vol, doivent être équipés de deux systèmes indépendants de mesure et d'affichage de l'altitude.

3.6.5.2 Avions de plus de 5 700 kg — alimentation de secours des instruments indicateurs d'assiette fonctionnant à l'électricité.

3.6.5.2.1 Les avions d'une masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5 700 kg mis en service après le 1^{er} janvier 1975 doivent être dotés d'une alimentation électrique de secours distincte, indépendante du circuit de génération 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 sera clairement indiqué sur le tableau de bord que le ou les indicateurs d'assiette fonctionnent alors sur l'alimentation de secours.

3.6.5.2.2 Les avions équipés de systèmes de poste de pilotage de technologie avancée (postes de pilotage à écrans cathodiques) doivent être dotés d'un système de redondance fournissant à l'équipage de conduite des



indications d'assiette, de cap, de vitesse aérodynamique et d'altitude en cas de panne du système ou de l'affichage primaire.

3.6.5.2.3 Les instruments utilisés par l'un quelconque des pilotes doivent être placés de manière à lui permettre de lire facilement leurs indications de son siège, en s'écartant au minimum de la position et de la direction de regard qui sont les siennes lorsqu'il regarde normalement sa route vers l'avant.

3.6.6 AVIONS PRESSURISES TRANSPORTANT DES PASSAGERS — ÉQUIPEMENT DE DETECTION METEOROLOGIQUE

Les avions pressurisés qui transportent des passagers doivent être dotés d'un équipement de détection météorologique en état de fonctionnement capable de détecter les orages lorsqu'ils sont utilisés dans des régions où l'on peut s'attendre à ce qu'ils rencontrent de tels phénomènes sur leur route la nuit ou dans les conditions météorologiques de vol aux instruments.

3.6.7 AVIONS DESTINES A ETRE UTILISES AU-DESSUS DE 15 000 M (49 000 FT) — INDICATEUR DE RAYONNEMENT

Les avions destinés à être utilisés principalement au-dessus de 15 000 m (49 000 ft) doivent être dotés, d'un équipement permettant de mesurer et d'indiquer en permanence la dose totale de rayonnement cosmique auquel l'avion est soumis (c'est-à-dire l'ensemble du rayonnement ionisant et du rayonnement de neutrons d'origine solaire et d'origine galactique) et la dose accumulée pendant chaque vol. Le dispositif d'affichage de cet équipement sera facilement visible pour les membres de l'équipage de conduite.

Note. — L'équipement sera étalonné sur la base de suppositions acceptables l'Autorité de l'aviation civile.



3.6.8 AVIONS TRANSPORTANT DES PASSAGERS — SIEGES DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE

3.6.8.1 AVIONS DONT LE PREMIER CERTIFICAT DE NAVIGABILITE INDIVIDUEL A ETE DELIVRE LE 1^{ER} JANVIER 1981 OU APRES CETTE DATE

Les avions doivent être équipés d'un siège orienté vers l'avant ou vers l'arrière (à moins de 15° de l'axe longitudinal de l'avion), 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 § 3.12.1 concernant l'évacuation d'urgence.

3.6.8.2 AVIONS DONT LE PREMIER CERTIFICAT DE NAVIGABILITE INDIVIDUEL A ETE DELIVRE AVANT LE 1^{ER} JANVIER 1981

3.6.8.2.1 Les avions seront équipés d'un siège orienté vers l'avant ou vers l'arrière (à moins de 15° de l'axe longitudinal de l'avion), 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 § 3.12.1 concernant l'évacuation d'urgence.

3.6.8.2.2 Les sièges de l'équipage de cabine installés en application du § 3.6.9.1 ou 3.6.9.2.1 doivent être placés à proximité des issues de secours de plain-pied et d'autres types, selon ce que prescrit l'État d'immatriculation ou l'Autorité de l'aviation civile pour l'évacuation d'urgence.

3.6.9 AVIONS QUI DOIVENT ETRE EQUIPES D'UN SYSTEME ANTICOLLISION EMBARQUE (ACAS)

3.6.9.1 Tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 15 000 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de 30 passagers et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré après le 24 novembre 2005 doivent être équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS II).

3.6.9.2 Tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 15 000 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de 30 passagers et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré après le 1^{er} janvier 2007 doivent être équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS II).

3.6.9.3 Tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg mais inférieure ou égale à 15 000 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de 19 passagers et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré après le 1^{er} janvier 2008, doivent être équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS II).

3.6.9.4 Le système anti-abordage embarqué doit fonctionner conformément aux dispositions pertinentes du RANT 10, Part IV.

Note 1 : L'ACAS X et le système d'alerte de trafic et d'évitement de collision (TCAS) version 7.1 sont considérés comme des systèmes ACAS II. Les dispositions du RANT 10, Part IV qui s'appliquent aux systèmes conformes à

l'ACAS X concerne l'ACAS Xa [« a » pour « active surveillance » (surveillance active), qui désigne sa principale source de surveillance] et l'ACAS Xo [« o » pour « operation specific » (adapté à l'exploitation)]. L'ACAS Xa est destiné aux aéronefs commerciaux de grandes dimensions. L'ACAS Xo est une variante particulière d'ACAS X qui offre des modes spéciaux de plus par rapport à l'ACAS Xa.

Note 2 : L'ACAS X est un substitut pour les systèmes conformes au TCAS version 7.1, et il est interopérable avec eux. Toutefois, il existe des différences entre l'ACAS X et le TCAS version 7.1, principalement à deux points de vue : la logique anticollision et les sources de données de surveillance.

Note 3 : Des éléments indicatifs sur les systèmes conformes à l'ACAS X et les systèmes conformes au TCAS version 7.1, y compris les similitudes et les différences (p. ex., surveillance et formation) figurent dans le Manuel du système anticollision embarqué (ACAS) (Doc 9863 de l'OACI).

3.6.10 AVIONS QUI DOIVENT ETRE EQUIPES D'UN TRANSPONDEUR SIGNALANT L'ALTITUDE-PRESSION

Les avions doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression fonctionnant conformément aux exigences pertinentes du RANT 10 PART 4.

3.6.11 MICROPHONES

Tous les membres de l'équipage de conduite qui doivent être en service dans le poste de pilotage doivent communiquer au moyen de microphones de tête ou de laryngophones lorsque l'avion se trouvera au-dessous du niveau ou de l'altitude de transition.

3.6.12 AVIONS QUI DOIVENT ETRE EQUIPES D'UN DISPOSITIF AVERTISSEUR DE PROXIMITE DU SOL (GPWS)

Tous les avions doivent être équipés conformément aux dispositions du § 2.4.11.



CHAPITRE 3.7

ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES AVIONS

3.7.1 ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS

En plus de ce qui est prévu aux § 2.5.1.1 à 2.5.1.5, les avions doivent être dotés d'un équipement de radiocommunications permettant :

- (a) des communications bilatérales, aux fins du contrôle d'aérodrome ;
- (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 prescrira l'Autorité de l'aviation civile.

Note. — Les dispositions du § 3.7.1 seront considérées comme étant 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.

3.7.2 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.

3.7.3 GESTION DES DONNEES DE NAVIGATION ELECTRONIQUES

3.7.3.1 Un exploitant ne doit pas employer des données de navigation électroniques qui ont été traitées pour application en vol et au sol si l'État d'immatriculation 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 normes acceptables d'intégrité et que les produits sont compatibles avec la fonction prévue de l'équipement auquel ils sont destinés. L'État d'immatriculation ou l'Autorité de l'aviation civile veillera à ce que l'exploitant continue de contrôler la méthode de traitement et les produits.

Note : Des orientations sur les méthodes de traitement que les fournisseurs de données peuvent utiliser figurent dans les documents RTCA DO-200A/EUROCAE ED-76 et RTCA DO 201A/EUROCAE ED-77.

3.7.3.2 Les exploitants doivent mettre en œuvre des procédures qui garantissent la diffusion en temps opportun de données électroniques de navigation à jour et l'entrée de données non modifiées pour tous les aéronefs qui en ont besoin.



CHAPITRE 3.8 - MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AVIONS

3.8.1 RESPONSABILITES DE L'EXPLOITANT EN MATIERE DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AVIONS

3.8.1.1 Les exploitants doivent se conformer aux dispositions du § 2.6.1 (Responsabilités du propriétaire en matière de maintien de la navigabilité).

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

3.8.2 MANUEL DE SPECIFICATION DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT (MME)

L'exploitant doit mettre un manuel de spécification de maintenance à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation, comme prescrit au § 3.11.1, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions. La conception du manuel devrait tenir compte des principes des facteurs humains.

3.8.3 PROGRAMME DE MAINTENANCE

3.8.3.1 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 de maintenance acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile en tant qu'État d'immatriculation, qui contient les renseignements spécifiés au § 3.11.2. La conception et l'application du programme de maintenance de l'exploitant doivent respecter les principes des facteurs humains compte tenu des éléments indicatifs de l'Autorité de l'aviation civile.

Note 1 : Des éléments indicatifs sur l'application des principes des facteurs humains figurent dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683 de l'OACI).

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

3.8.4 RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg doit veiller, comme le prescrit l'Autorité de l'aviation civile, 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'exige le RANT 08 Part M.



3.8.5 CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE (CRS) / FICHE DE MAINTENANCE

- 3.8.5.1 Lorsque les travaux de maintenance sont effectués par un organisme de maintenance agréé, celui-ci doit être rempli et signé conformément aux exigences du RANT 08 Part 145, comme le prescrit l'Autorité de l'aviation civile, pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués conformément au programme de maintenance ou à d'autres données et procédures acceptables pour l'Autorité de l'aviation civile.
- 3.8.5.2 Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, une personne titulaire d'une licence délivrée conformément au RANT 01 Part 66 doit remplir et signer une fiche de maintenance pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués conformément au programme de maintenance ou à d'autres données et procédures acceptables pour l'Autorité de l'aviation civile.
- 3.8.5.3 Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, la fiche de maintenance comprend au minimum :
- les détails essentiels des travaux effectués ;
 - la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
 - le nom de la personne ou des personnes qui ont signé le certificat de remise en service



CHAPITRE 3.9 - ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

3.9.1 COMPOSITION DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

3.9.1.1 DESIGNATION DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

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

3.9.1.2 MECANICIEN NAVIGANT

Lorsqu'un poste distinct est prévu pour un mécanicien navigant dans l'aménagement de l'avion, l'équipage de conduite comprend au moins un mécanicien navigant spécialement affecté à ce poste, à moins que les fonctions attachées à ce poste puissent être remplies de manière satisfaisante par un autre membre de l'équipage de conduite, qui est titulaire d'une licence de mécanicien navigant, sans que cela nuise à l'exercice de ses fonctions normales.

3.9.2 CONSIGNES AUX MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE POUR LES CAS D'URGENCE

Pour chaque type d'avion, l'exploitant doit indiquer à tous les membres d'équipage de conduite les fonctions dont ils doivent s'acquitter en cas d'urgence ou dans une situation appelant une évacuation d'urgence. Le programme de formation de l'exploitant doit prévoir une formation périodique à l'exécution de ces fonctions, qui comprend un cours sur l'utilisation de l'équipement d'urgence et de secours d'emport obligatoire ainsi que des exercices d'évacuation d'urgence de l'avion.

3.9.3 PROGRAMMES DE FORMATION DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE

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

3.9.3.2 Les programmes de formation au sol et en vol sont établis soit à l'interne, soit par un prestataire de services de formation, et le manuel d'exploitation de l'entreprise comprendra un syllabus ou fera référence à un syllabus pour ces programmes. Le programme prévoira une formation en vue de l'acquisition des compétences pour l'utilisation de tout l'équipement installé.

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

3.9.3.4 Des simulateurs de vol peuvent être utilisés pour la formation initiale et la formation périodique annuelle.

3.9.4 QUALIFICATIONS

3.9.4.1 LICENCES DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE

3.9.4.1.1 L'exploitant doit s'assurer :

- (a) que chaque membre de l'équipage de conduite en poste est titulaire d'une licence en cours de validité délivrée ou validée par l'autorité de l'aviation civile ;
- (b) que les membres de l'équipage de conduite possèdent les qualifications appropriées ;
- (c) que les membres de l'équipage de conduite ont les compétences nécessaires pour s'acquitter des fonctions qui leur sont assignées.

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

3.9.4.2 EXPERIENCE RECENTE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

L'exploitant ne doit pas désigner comme pilote commandant de bord d'un avion un pilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois (03) décollages et atterrissages au cours des 90 jours précédents, sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.

3.9.4.3 EXPERIENCE RECENTE DU COPILOTE

L'exploitant ne doit pas confier le décollage et l'atterrissage d'un avion à un copilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois (03) décollages et atterrissages au cours des 90 jours précédents, sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.

3.9.4.4 CONTROLE DE LA COMPETENCE DES PILOTES

L'exploitant doit veiller à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées périodiquement de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie. Lorsque les vols doivent être exécutés selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant doit veiller à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'autorité de l'aviation civile.

Note. — La périodicité des vérifications de contrôle en question au § 3.9.4.4 dépend à la fois de la complexité de l'avion et de la complexité de l'exploitation.



CHAPITRE 3.10 - AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

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

CHAPITRE 3.11 - MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

Note. — Ce document rentre dans le cadre du présent règlement mais ne figure pas dans ce chapitre : Plan de vol exploitation — voir § 3.4.3.3.

3.11.1 MANUEL DES SPECIFICATIONS DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT (MME) OU MANUEL DE GESTION DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE (MGN)

Le manuel des spécifications de maintenance de l'exploitant ou le manuel de maintien de la navigabilité prévu par le § 3.8, qui peut être publié en parties distinctes, doit être élaboré en tenant compte des codes de pratiques de l'industrie ou des éléments indicatifs de l'État d'immatriculation et qu'il contienne au moins des renseignements sur :

- (a) la façon de respecter les exigences du § 3.8 ;
- (b) la façon de consigner le nom et les fonctions de la personne ou des personnes exigées pour se conformer aux exigences du § 3.8 ;
- (c) le programme de maintenance exigé par le § 3.8 ;
- (d) la description des méthodes employées pour établir et conserver les enregistrements de maintien de la navigabilité de l'exploitant exigés par le § 3.8 ;
- (e) les procédures utilisées pour respecter les exigences du RANT 08 PART M, relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;
- (f) les procédures utilisées pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
- (g) le système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme de maintenance établi en vue de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter ;
- (h) les types et des modèles d'avion auxquels le manuel s'applique ;
- (i) les procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient consignées et rectifiées ;
- (j) les procédures à suivre pour notifier à l'Autorité de l'aviation civile les cas importants survenus en service.



3.11.2 PROGRAMME DE MAINTENANCE

3.11.2.1 Le programme de maintenance de chaque avion, qui est prévu par le § 3.8.3, 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'avion ;
- (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, et lorsqu'un tel programme est approuvé par l'État d'immatriculation ou l'Autorité de l'aviation civile du Togo, une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes et éléments de bord ainsi que des moteurs.

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

3.11.2.3 Le programme de maintenance doit être fondé sur des renseignements fournis par l'État de conception ou par l'organisme responsable de la conception de type, ainsi que sur toute expérience complémentaire applicable.

3.11.3 ENREGISTREMENTS PROVENANT DES ENREGISTREURS DE BORD

En cas d'accident ou d'incident concernant l'avion, le propriétaire de l'avion ou, si celui-ci est loué, le locataire, doit veiller, dans la mesure du possible, à la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, à la conservation des enregistreurs de bord, ainsi qu'à leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux exigences du RANT 13.



CHAPITRE 3.12 - ÉQUIPAGE DE CABINE

3.12.1 FONCTIONS ATTRIBUEES EN CAS D'URGENCE

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

3.12.2 PRESENCE DE MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE AUX POSTES D'EVACUATION D'URGENCE

Chaque membre de l'équipage de cabine auquel auront été attribuées des fonctions relatives à une évacuation d'urgence doit occuper un siège situé conformément aux dispositions réglementaires pendant le décollage et l'atterrissement et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

3.12.3 PROTECTION DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE 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'atterrissement et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

3.12.4 FORMATION

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

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



CHAPITRE 3.13 - SÛRETÉ

3.13.1 PROGRAMME DE SÛRETÉ

Chaque entité qui effectue des vols d'aviation générale, y compris des vols d'aviation d'affaires et de travail aérien, doit établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme écrit de sûreté de l'exploitant conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC) du Togo.



Agence Nationale de l'Aviation Civile du
Togo

RANT 06 - PART OPS 2

Conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale

Page : 111

Edition : 02 - 23/01/2025

Révision : 00 - 23/01/2025

SECTION IV

AVIATION GÉNÉRALE PAR HELICOPTERE



CHAPITRE 4.1 - GÉNÉRALITÉS

Note 1 - Le Togo exercera, conjointement par accord mutuel, les fonctions et obligations qui incombent à l'État d'immatriculation lorsque des services internationaux sont assurés au moyen d'une flotte d'hélicoptères exploitée par un exploitant togolais qui ne sont pas tous immatriculés au Togo. L'accord conclu dans le cas de transfert de fonctions doit fixer les limites des responsabilités qui sont transférées totalement ou partiellement.

Note 2 : Les définitions et abréviation liées à cette section sont contenues dans le RANT 06 PART OPS 3

Note 3 : certaines dispositions de cette section peuvent faire référence à des dispositions du RANT 06 PART OPS 3

4.1.1 Respect des lois, règlements et procédures

4.1.1.1 Le pilote commandant de bord doit se conformer aux lois, règlements et procédures des États sur le territoire desquels son hélicoptère est utilisé.

4.1.1.2 Le pilote commandant de bord est le 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.

4.1.1.3 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 en aviser sans délai les autorités locales. Si l'Etat où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord doit rendre compte dès que possible, et en principe au plus tard dans les dix (10) jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet Etat; dans ce cas le pilote commandant de bord doit adresser également une copie de son compte rendu, dès que possible, et en principe au plus tard dans les dix (10) jours, à l'Etat d'immatriculation.

4.1.1.4 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.

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

4.1.2 Marchandises dangereuses

4.1.2.1 Application générale

Note 1.— Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans le RANT 18.



Note 2.— Étant donné la nature différente des opérations effectuées par hélicoptère par comparaison à celles qui sont effectuées par avion, certains aspects supplémentaires doivent être pris en compte quand des marchandises dangereuses sont transportées par hélicoptère, comme l'indiquent les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284, Instructions techniques), Partie 7, Chapitre 7, § 7.1.1.

4.1.2.2 Application

4.1.2.2.1 Les dispositions des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284 de l'OACI) s'appliquent aussi à l'acceptation au transport, au chargement et au transport de marchandises dangereuses dans tout hélicoptère de l'aviation générale.

1.2.2.2 Exemptions. Les exemptions générales figurant dans la Partie 1, § 1.1.5, des Instructions techniques, et les exemptions figurant dans la Partie 1, § 2.2, s'appliquent aussi à tous les hélicoptères de l'aviation générale.

4.1.3 Usage de substances psychoactives

Note.- Les exigences relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans les parties pertinentes du RANT 01 et du RANT 06 - PART OPS 1 et 3.

4.1.4 Approbations particulières

Le pilote commandant de bord n'effectue pas un vol pour lequel une approbation particulière est exigée si cette approbation n'a pas été délivrée par l'État d'immatriculation ou l'autorité de l'aviation civile. Les approbations particulières suivront le modèle présenté à l'appendice 2.4 et contiennent au moins les renseignements qui y figurent.



CHAPITRE 4.2

PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLIS

4.2.1 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.

Note.— 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.

4.2.2 Minimums opérationnels d'hélistation ou emplacement d'atterrissement

4.2.2.1. Le pilote commandant de bord ne doit effectuer ni décollage ni atterrissage sur une hélistation ou un emplacement d'atterrissement où les minimums opérationnels sont inférieurs à ceux qui peuvent être établis pour cette hélistation par l'Autorité de l'aviation civile, sans l'autorisation expresse de celle-ci. Lors de l'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome, toutes les conditions éventuellement prescrites dans la liste des approbations particulières seront respectées.

Note. — L'emploi de systèmes de visualisation tête haute (HUD) et de systèmes de vision améliorée (EVS) peut permettre d'effectuer des vols dans des conditions de visibilité inférieures à celles qui sont normalement associées aux minimums opérationnels d'hélistation.

4.2.2.1.1 L'autorité de l'aviation civile peut autoriser un ou des crédits opérationnels pour l'exploitation des aéronefs avancés. Lorsque le crédit opérationnel est lié à des opérations par faible visibilité, l'autorité de l'aviation civile délivre une approbation particulière. Une telle autorisation sera sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments.

Note 1.— Un crédit opérationnel inclut :

- a) aux fins d'une interdiction d'approche (§ 4.2.6.3.2), ou pour des considérations relatives à la régulation, un minimum inférieur aux minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissement ;*
- 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.*

Note 2.— Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365 de l'OACI) contient des orientations sur les crédits opérationnels et la façon de les indiquer dans le modèle d'approbation particulière.

Note 3.— Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365 de l'OACI) contient des renseignements sur les HUD



ou affichages équivalents, notamment des éléments faisant référence aux documents de la RTCA et de l'EUROCAE.

Note 4.— Le système d'atterrissement 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'atterrissement, 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.

4.2.2.1.2 Lorsqu'il délivre une approbation particulière liée à un crédit opérationnel, l'autorité de l'aviation civile de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé veille à ce que les conditions suivantes soient remplies :

- a) l'hélicoptère remplit les exigences de certification de navigabilité appropriées ;
- b) l'information nécessaire au soutien effectif des tâches de l'équipage pour l'opération est dûment mise à la disposition des deux pilotes, lorsque l'équipage de conduite spécifié dans le manuel d'exploitation (ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité) compte plus d'un membre ;
- c) l'exploitant/le propriétaire a procédé à une évaluation des risques de sécurité liés aux opérations prises en charge par l'équipement ;
- d) l'exploitant/le propriétaire a établi et documenté des procédures normales et anormales et une LME ;
- e) l'exploitant/le propriétaire a établi un programme de formation pour les membres d'équipage de conduite et le personnel approprié intervenant dans la préparation des vols ;
- f) l'exploitant/le propriétaire a établi un système de collecte de données, d'évaluation et de suivi des tendances pour les opérations par faible visibilité visées par un crédit opérationnel ;
- g) l'exploitant a institué des procédures appropriées relativement aux pratiques et aux programmes de maintien de la navigabilité (maintenance et réparation).

Note 1 : Des orientations sur les évaluations des risques de sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859 de l'OACI).

Note 2 : Des orientations sur les approbations opérationnelles figurent dans le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365 de l'OACI).

4.2.2.1.3 Dans le cas des opérations visées par un crédit opérationnel concernant des minimums supérieurs à ceux qui ont trait aux opérations par faible visibilité, l'autorité de l'aviation civile de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé établit des critères pour la sécurité de l'exploitation de l'hélicoptère.

Note : Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365 de l'OACI) contient des orientations sur les crédits opérationnels concernant des opérations suivant des minimums supérieurs aux minimums applicables aux opérations par faible visibilité.



4.2.3 Consignes

4.2.3.1 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.

4.2.3.2 Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que tous les occupants soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi général de l'équipement collectif essentiel de secours de bord.

4.2.4 Aptitude au vol de l'hélicoptère et mesures de sécurité

Aucun vol ne doit être entrepris avant que le pilote commandant de bord se soit 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 de la présente section ;
- 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.

4.2.5 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.

Note. Les dispositions relatives aux plans de vol figurent dans le RANT 02 et dans les PANS-ATM (Doc 4444 de l'OACI). Règles de l'air et les procédures relatives aux plans de vol et aux services connexes figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444 de l'OACI).

Note 2.— Des orientations détaillées sur l'utilisation des services FF-ICE, y compris l'utilisation d'un plan de vol préliminaire, figurent dans le Manuel sur le vol et le flux de trafic aérien — Information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) (Doc 9965 de l'OACI).

4.2.6 Limites imposées par les conditions météorologiques

4.2.6.1 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, ou une combinaison d'observations récentes et de prévisions, indiquent que les conditions météorologiques le long de la route ou de la partie de la route qui doit être parcourue en régime VFR seront, le moment venu, de nature à permettre le respect de ces règles.

4.2.6.2 Vol effectué en régime IFR

4.2.6.2.1 *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'atterrissement prévue et à une hélistation de dégagement au moins, seront, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de cette hélistation.

4.2.6.2.2 *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 existeront 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.

Note.— 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.



4.2.6.3 Minimums opérationnels d'hélistation

4.2.6.3.1 Un vol ne doit être poursuivi en direction de l'hélistation d'atterrissement prévue que si les renseignements météorologiques les plus récents indiquent que les conditions météorologiques à cette hélistation ou à l'une au moins des hélistations de dégagement seront, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels spécifiés pour ces hélistations.

4.2.6.3.2 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 soient égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'hélistation.

4.2.6.3.3 Si la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle tombe au-dessous du minimum spécifié une fois que l'hélicoptère est entré dans le segment d'approche finale, ou qu'il est descendu à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'hélistation, l'approche peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H. En tout cas, un hélicoptère ne doit pas poursuivre son approche vers une hélistation au-delà du point auquel les conditions d'utilisation seraient inférieures aux minimums opérationnels spécifiés pour cette hélistation.

4.2.6.4 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.

4.2.7 Hélistations de dégagement

4.2.7.1 Pour effectuer un vol en régime IFR, au moins une hélistation ou un emplacement d'atterrissement 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 § 4.2.6.2.2 ; ou si
- b) 1) l'hélistation ou l'emplacement d'atterrissement prévu est isolé et l'on ne dispose pas d'une hélistation ou d'un emplacement d'atterrissement de dégagement;
- 2) une procédure d'approche aux instruments est prescrite pour l'hélistation d'atterrissement prévue qui est isolée ; et
- 3) un point de non-retour (PNR) est déterminé en cas de destination en mer.

4.2.7.2 Des dégagements en mer appropriés doivent pouvoir 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 utilisera des dégagements à terre ;
- b) lorsqu'il s'agira de déterminer si le dégagement envisagé convient, on prendra en considération la fiabilité mécanique des systèmes de commande et composants critiques ;
- 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.

Note.— Il est possible que la technique d'atterrissement 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.

4.2.7.3 Des dégagements en mer peuvent ne pas être utilisés lorsqu'il est possible de transporter suffisamment de carburant pour atteindre un dégagement à terre. Un dégagement en mer situé en environnement hostile ne doit pas être utilisé.

4.2.8 Carburant et lubrifiant requis

4.2.8.1 *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.

4.2.8.2 *Vols en régime VFR.* Les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions du § 4.2.8.1 dans le cas des vols VFR doivent être au moins suffisantes pour permettre à l'hélicoptère :

- a) d'atteindre l'hélistation prévue dans le plan de vol ;
- b) puis de voler pendant 20 minutes à la vitesse de croisière économique ; et
- c) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus, fixée par l'Etat et spécifiée dans sa réglementation nationale régissant l'aviation générale.

4.2.8.3 *Vols en régime IFR.* Les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions du § 4.2.8.1 dans le cas des vols IFR doivent être au moins suffisantes pour permettre à l'hélicoptère :

4.2.8.3.1 Lorsqu'il n'y a pas à prévoir d'hélistation de dégagement, selon les dispositions du § 4.2.6.2.2, d'atteindre l'hélistation ou l'emplacement d'atterrissement prévu dans le plan de vol et d'y exécuter une approche, puis :

- a) de 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'atterrissement, 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 suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus.

4.2.8.3.2 Lorsqu'il faut prévoir une hélistation de dégagement, selon les dispositions du §4.2.6.2.1, d'atteindre l'hélistation ou l'emplacement d'atterrissage prévue 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 effectuer 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, suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus.

4.2.8.3.3 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'État de l'exploitant.

4.2.8.4 Le calcul des réserves de carburant et de lubrifiant exigées au § 4.2.8.1 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.

Note.— Aucune disposition du § 4.2.8 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.

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

4.2.9 Gestion du carburant en vol

4.2.9.1 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.

Note.— La protection de la réserve de carburant finale est destinée à assurer un atterrissage en sécurité à n'importe quelle hélistation ou n'importe quel emplacement d'atterrissage en cas de circonstances imprévues empêchant de terminer un vol en sécurité comme prévu initialement.

4.2.9.2 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.

Note 1.— L'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) informe l'ATC que le nombre de lieux où l'hélicoptère pouvait se poser a été réduit à un lieu en particulier, qu'aucun lieu d'atterrissage de précaution n'est disponible et que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers ce lieu, ou retard causé par la circulation, risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente à bord soit inférieure à la réserve finale prévue. Il ne s'agit pas d'une situation d'urgence mais d'une indication qu'une situation d'urgence est possible s'il se produit un autre délai imprévu.

Note 2.— Par « lieu d'atterrissage de précaution », on entend un lieu d'atterrissage, autre que le lieu d'atterrissage prévu, où il est prévu qu'un atterrissage en sécurité pourra être effectué avant la consommation de la réserve finale prévue de carburant.

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 § 4.2.8.

Note 1.— La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément au § 4.2.8 ; 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 « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) 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.

4.2.10 Réserve d'oxygène

Note.— 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

4.2.10.1 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 pas être entrepris que si la réserve d'oxygène est suffisante pour alimenter :

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

4.2.10.2 Dans le cas des hélicoptères pressurisés, un vol ne doit pas 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 doit être inférieure à 700 hPa.

4.2.11 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 § 4.2.10.1 ou 4.2.10.2, pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

4.2.12 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.

4.2.13 Observations météorologiques par les pilotes

Les conditions météorologiques susceptibles de compromettre la sécurité d'autres aéronefs doivent être signalées dès que possible.

4.2.14 Conditions de vol dangereuses

Les conditions de vol dangereuses rencontrées, autres que celles qui sont associées aux conditions



météorologiques, doivent être signalées à la station aéronautique appropriée dès que possible, avec tous les détails susceptibles d'être utiles pour la sécurité des autres aéronefs.

4.2.15 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'atterrissement 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.

4.2.16 Membres de l'équipage de conduite à leur poste

4.2.16.1 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.

4.2.16.2 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.

4.2.16.3 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.

4.2.16.4 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'atterrissement; 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'atterrissement 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 .

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



4.2.17 Procédures de vol aux instruments

4.2.17.1 Le Togo approuvera et veillera à la publication de procédures d'approche aux instruments, conçues compte tenu de la classification des opérations d'approche et d'atterrissement aux instruments, pour chaque piste aux instruments ou aérodrome utilisés dans les aéroports togolais pour des approches aux instruments.

4.2.17.2 Tous les hélicoptères exploités en régime IFR 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.

4.2.18 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.

4.2.19 Avitaillement en carburant avec des passagers à bord ou rotors en mouvement

4.2.18.1 Un aéronef n'est avitaillé en carburant pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, que si le pilote commandant de bord ou d'autres personnes qualifiées sont présents à bord, prêts à déclencher et à conduire une évacuation de l'aéronef par les moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.

4.2.18.2 Lorsque des opérations d'avitaillement sont en cours pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, des communications bilatérales doivent être assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol chargée de la supervision de l'avitaillement et le pilote commandant de bord ou le personnel qualifié dont la présence est prescrite au § 4.2.19.1 ci-dessus.

Note 1 :Le RANT 14, Volume I, contient des dispositions concernant l'avitaillement des aéronefs en carburant et le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 de l'OACI), 1^{re} et 8^e Parties, comporte des éléments indicatifs sur les procédures d'avitaillement en carburant offrant la sécurité voulue.

Note 2 :L'exploitant de l'aéronef doit prendre des précautions supplémentaires lorsque l'aéronef est avitaillé en carburant autre que le kérósène d'aviation ou que l'opération a pour résultat un mélange de kérósène d'aviation avec d'autres types de carburéacteurs, ou lorsque l'avitaillement est effectué au moyen d'un simple tuyau.



4.2.20 Survol de l'eau

Tout hélicoptère survolant une étendue d'eau située en environnement hostile dans les conditions indiquées au § 4.4.3.1 doit être certifié pour l'amerrissage forcé. L'état de la mer doit faire partie intégrante des informations relatives à l'amerrissage forcé.



CHAPITRE 4.3

LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES

4.3.1 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 RANT 16 - PART 1 sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour une hélistation où il n'existe aucun problème de bruit, par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'hélistation est située.

4.3.2 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.

Note.— Les normes de la Partie IV de l'Annexe 8 s'appliquent à tous les hélicoptères qui sont destinés au transport international de passagers, de marchandises ou de poste.

4.3.3 Lorsque les hélicoptères sont exploités à destination ou en provenance d'hélistations situées dans un environnement hostile en zone habitée, toutes les précautions nécessaires pour maîtriser le risque lié à une défaillance de moteur doivent être prises.

Note.— Des indications à ce sujet figurent dans l'IEM OPS3.F.005. (Se référer au RANT 06 PART OPS 3)



CHAPITRE 4.4

ÉQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES HÉLICOPTÈRES

Note.— Le Chapitre 4.5 contiennent des spécifications concernant la dotation des hélicoptères en équipement de communications et de navigation.

4.4.1 Tous hélicoptères — Tous vols

4.4.1.1 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 acceptés par l'Autorité de l'aviation civile du Togo en tant qu'État d'immatriculation.

4.4.1.2 Instruments

Un hélicoptère doit être doté d'instruments qui permettront à l'équipage de conduire 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.

4.4.1.3 Équipement

4.4.1.3.1 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 ;

Note.— Voir le § 4.4.1.3.2 concernant les agents extincteurs.

- c) 1) d'un siège ou d'une couchette pour chaque personne ayant atteint l'âge de deux (02) ans ;
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 4.3 et concernant toute limite d'emploi prescrite pour l'hélicoptère par le service responsable de la délivrance de certificats pour l'Autorité de l'aviation civile du Togo en tant



qu'État d'immatriculation;

- 2) toute approbation particulière délivrée par l'Autorité de l'aviation civile ou l'État d'immatriculation, 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 RANT 02, 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 RANT 02 ;
 - 6) le carnet de route de l'hélicoptère ; et
- e) le cas échéant, de fusibles de recharge de calibres appropriés pour remplacer les fusibles accessibles en vol.

4.4.1.3.2 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 aura 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 aura été délivré le 31 décembre 2018 ou à une date ultérieure :

- a) doivent respecter les spécifications de performances minimales applicables;
- 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 appauvrisse la couche d'ozone* (1987), énumérées dans la huitième édition du *Manuel du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrisse la couche d'ozone*.

4.4.1.3.3 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.

4.4.1.3.4 Tous les hélicoptères, pour tous les vols, doivent être munis d'un harnais de sécurité pour chaque siège de membre d'équipage de conduite.

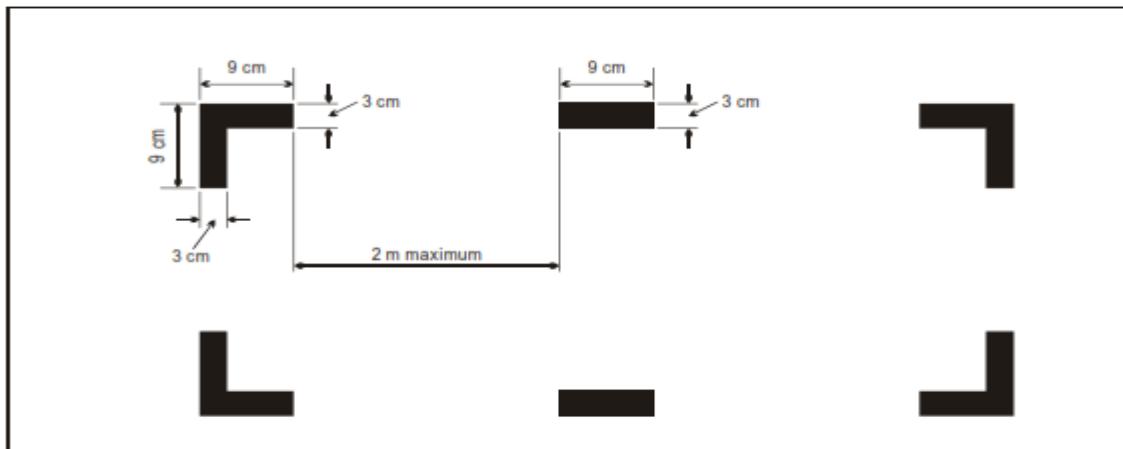
Note.— Le harnais de sécurité comprend des bretelles et une ceinture qui peut être utilisée séparément.

4.4.1.4 Indication des zones de pénétration du fuselage

4.4.1.4.1 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.

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

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



INDICATION DES ZONES DE PÉNÉTRATION DU FUSELAGE (voir § 4.4.1.4)

4.4.2 Instruments et équipement pour le vol en régime VFR ou IFR —

**De jour
et de nuit**

Note.— Les spécifications des § 4.4.2.1, 4.4.2.2 et 4.4.2.3 relatives aux instruments de vol peuvent être satisfaites au moyen de combinaisons d'instruments ou au moyen d'affichages électroniques.

4.4.2.1 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 de déterminer et d'indiquer le temps, en heures, minutes et secondes, ou en auront un à bord.

4.4.2.2 Les vols VFR de nuit ne sont pas autorisés

4.4.2.3 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 ;

Note.— En raison des nombreuses erreurs auxquelles ils ont donné lieu, les altimètres à tambour et aiguille ne sont pas recommandés.

- 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 pourraient être prescrits par l'autorité de l'aviation civile ; et
- 11) s'ils sont utilisés de nuit, des dispositifs d'éclairage spécifiés ci-dessous :
 - i) des feux prescrits dans le RANT 02 pour les aéronefs en vol ou qui se déplacent sur l'aire de mouvement d'une hélistation ;
 - ii) d'un phare d'atterrissement, si possible, orientable au moins dans le plan vertical ;
 - iii) d'un dispositif d'éclairage des instruments et des appareils indispensables pour assurer la sécurité de l'hélicoptère ;
 - iv) d'un dispositif d'éclairage des cabines de passagers ;
 - v) d'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage.

Note : Les spécifications des feux répondant aux dispositions du RANT 02 pour les feux de position figurent dans l'Appendice 2.1 au présent règlement. Les caractéristiques générales des feux sont spécifiées dans l'Annexe 8 de l'OACI. Les spécifications détaillées des feux répondant aux dispositions du RANT 02 pour les aéronefs en vol ou qui se déplacent sur l'aire de mouvement d'un aérodrome figurent dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760 de l'OACI).

b) doivent être équipés d'un moyen de déterminer et d'indiquer le temps, en heures, minutes et secondes ou



en auront un à bord.

4.4.3 Tous hélicoptères — Survol de l'eau

4.4.3.1 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 de l'État d'immatriculation ;
- b) lors de vols à une distance de la terre spécifiée par l'autorité nationale compétente.

Note.— Pour le calcul de la distance par rapport à la terre dont il est question au § 4.4.3.1, il conviendrait de tenir compte de l'environnement et de l'existence de moyens de recherche et de sauvetage.

4.4.3.2 Équipement d'urgence

4.4.3.2.1 Les hélicoptères utilisés conformément aux dispositions du § 4.4.3.1 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 RANT 02.

4.4.3.2.2 Lorsqu'ils décollent d'une hélistation ou atterrissent à une hélistation où, de l'avis de l'État de l'exploitant, 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 § 4.4.3.2.1, alinéa a).

4.4.3.2.3 Chaque gilet de sauvetage ou dispositif individuel de flottaison équivalent transporté en application des dispositions du § 4.4.3, doit être muni d'un éclairage électrique afin de faciliter le repérage des naufragés.

4.4.3.2.4 Sur tout hélicoptère pour lequel le certificat de navigabilité individuel aura été émis pour la première fois le 1^{er} janvier 1991 ou après cette date, 50 % au moins des canots de sauvetage transportés conformément aux dispositions du § 4.4.3.2 doivent pouvoir être déployés, dans la mesure du possible, au moyen d'une commande à distance.

4.4.3.2.5 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.

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

Les hélicoptères utilisés au-dessus de régions terrestres qui ont été désignées par l'État survolé 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.

4.4.5 Tous hélicoptères — Vols à haute altitude

4.4.5.1 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 § 4.2.10.1.

4.4.5.2 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 § 4.2.10.2.

4.4.6 Tous hélicoptères devant répondre aux normes de certification acoustique du RANT 16 - PART 1

Les hélicoptères doivent avoir à leur bord un document attestant leur certification acoustique. Si le certificat acoustique est établi dans une autre langue que l'anglais, il contiendra une traduction en anglais.

4.4.7 Enregistreurs de bord

Note 1 : Les enregistreurs de bord protégés contre les impacts se composent d'un ou de plusieurs 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 1 aux § OPS3.K.085, OPS3.K.100 et OPS3.K.100 du RANT 06, les images et les renseignements communiqués par liaison de données peuvent être enregistrés sur le CVR ou le FDR.

Note 2 : Les enregistreurs combinés (FDR/CVR) peuvent être utilisés pour répondre aux spécifications d'emport d'enregistreurs de bord figurant dans le présent règlement.

Note 3 : Des exigences détaillées concernant les enregistreurs de bord figurent à l'Appendice 1 au § OPS3.K.085, OPS3.K.100 et OPS3.K.105.

Note 4 : 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 1 aux § OPS3.K.085, OPS3.K.100 et OPS3.K.100 du RANT 06, images et les renseignements communiqués par liaison de données peuvent être enregistrés sur le CARS ou l'ADRS.

Note 5 : Les spécifications applicables aux enregistreurs de bord protégés contre les impacts équipant les hélicoptères pour lesquels la demande de certification de type a été présentée à un État contractant avant le 1er janvier 2016 figurent dans le document EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55, Minimum Operational Performance Specifications (MOPS), ou dans des documents équivalents antérieurs.

Note 6 : Les spécifications applicables aux enregistreurs de bord protégés contre les impacts équipant les hélicoptères pour lesquels la demande de certification de type a été présentée à un État contractant le 1er janvier 2016 ou après figurent dans le document EUROCAE ED-112A, Minimum Operational Performance Specification (MOPS), ou dans des documents équivalents.

Note 7 : Les spécifications applicables aux enregistreurs de bord légers figurent dans le document EUROCAE ED-155, Minimum Operational Performance Specification (MOPS), ou dans des documents équivalents.

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

Note 1. Les paramètres à enregistrer sont énumérés à l'Appendice 1 au § OPS3.K.085, OPS3.K.100 et OPS3.K.105

4.4.7.1.1. Applicabilité

4.4.7.1.1.1 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 1^{er} janvier 2016 ou après devront être équipés d'un FDR qui enregistre au moins les 48 premiers paramètres énumérés au tableau A-1 de l'appendice 1 au § OPS3 K 085, OPS3 K 100 et OPS3 K 105

4.4.7.1.1.2 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 1^{er} janvier 1989 ou après doivent être équipés d'un FDR qui enregistre au moins les 30 premiers paramètres énumérés au tableau A-1 de l'appendice au § OPS3 K 085, OPS3 K 100 et OPS3 K 105



4.4.3.1.1.3 (Réservé)

4.4.7.1.2 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.

4.4.7.1.3 Durée d'enregistrement

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

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

4.4.7.2.1 Applicabilité

4.4.7.2.1.1 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.

4.4.7.2.1.2 (réservé)

4.4.7.2.2 Technologie d'enregistrement

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

4.4.7.2.3 Durée d'enregistrement

Tous les hélicoptères qui doivent être équipés d'un CVR doivent être dotés d'un appareil qui conserve les éléments enregistrés au cours des deux (2) dernières heures de fonctionnement au moins.

4.4.7.3 Enregistreurs de communications par liaison de données

4.4.7.3.1 Applicabilité

4.4.7.3.1.1 Tous les hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1^{er} 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 1 aux § OPS3.K.085, OPS3.K.100 et OPS3.K.100 du RANT 06, et qui doivent être équipés d'un CVR enregistreront les messages communiqués par liaison de données sur un enregistreur de bord protégé contre les impacts.

4.4.7.3.1.1.1 Tous les hélicoptères pour lesquels le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1^{er} janvier 2016 et , qui doivent être équipés d'un CVR qui ont été modifiés le 1^{er} 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 § 5.1.2 de l'Appendice 1 aux § OPS3.K.085, OPS3.K.100 et OPS3.K.100 du RANT 06 – PART OPS 3, doivent enregistrer les messages communiqués par liaison de données les

messages communiqués par liaison de données sur un enregistreur de bord protégé contre les impacts, à moins que l'équipement de communications les messages communiqués par liaison de données soit conforme à une conception de type ou une modification d'aéronef approuvée initialement avant le 1^{er} janvier 2016..

Note 1.— Un enregistreur d'images embarqué 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 ou hors de prix d'enregistrer ces messages sur un FDR ou un CVR.

Note 2 : 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).

4.4.7.3.2 Durée d'enregistrement

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

4.4.7.3.3 Corrélation

Il doit être possible de corrélérer les enregistrements des messages communiqués par liaison de données avec les enregistrements audio du poste de pilotage.

4.4.7.4 Enregistreurs de bord — Généralités

4.4.7.4.1 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.

4.4.7.4.2 Utilisation

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

4.4.7.4.2.2 En vue de la conservation des enregistrements, les enregistreurs de bord doivent être arrêtés à la conclusion 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 RANT 13.

Note 1.— La décision quant à la nécessité de retirer de l'hélicoptère les enregistrements des enregistreurs de bord sera prise par l'autorité chargée des enquêtes de l'État qui conduit l'enquête, en tenant dûment compte des circonstances et de la gravité de l'événement, y compris l'incidence sur l'exploitation.

Note 2.— Les responsabilités de l'exploitant/du propriétaire en ce qui concerne la conservation des enregistrements des enregistreurs de bord sont exposées au § OPS 3.B.155 du RANT 06 – PART OPS 3.

4.4.7.4.3 Maintien de l'état de fonctionnement

L'exploitant ou le propriétaire de l'hélicoptère 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.

Note.— Les procédures d'inspection des enregistreurs de bord figurent dans l'Appendice 1 aux § OPS3.K.085, OPS3.K.100 et OPS3.K.100 du RANT 06 – PART OPS 3..

4.4.7.4.4 Documentation électronique concernant les enregistreurs de bord

Dans la mesure du possible, la documentation sur les paramètres des FDR et des ADRS à remettre par les exploitants aux services d'enquête sur les accidents doit être fournie sous forme électronique et aussi tenir compte des spécifications pertinentes de l'industrie.

Note : Les spécifications de l'industrie concernant la documentation sur les paramètres des enregistreurs de bord figurent dans le document ARINC 647A, Flight Recorder Electronic Documentation, ou dans un document équivalent.

4.4.8 Émetteur de localisation d'urgence (ELT)

4.4.8.1 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 § 4.4.3.1, alinéa a), d'au moins un ELT automatique et un ELT(S) dans un canot ou un gilet de sauvetage.

4.4.8.2 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 § 4.4.3.1, alinéa b), d'au moins un ELT automatique et un ELT(S) dans un canot ou un gilet de sauvetage.

4.4.8.3 L'équipement ELT placé à bord en application des § 4.4.8.1 et 4.4.8.2 doit fonctionner conformément aux dispositions pertinentes du RANT 10, Partie 3.

Note.— Un choix judicieux du nombre d'ELT, de leur type et de leur emplacement dans l'aéronef et les systèmes flottants de survie associés garantira la plus grande probabilité d'activation des ELT dans l'éventualité d'un accident en ce qui concerne les aéronefs effectuant des vols au-dessus de l'eau ou de régions terrestres, y compris les régions particulièrement difficiles pour les recherches et le sauvetage. L'emplacement des émetteurs est un facteur clé dans la protection optimale des ELT contre l'impact et le feu. L'emplacement des dispositifs de contrôle et de commande des ELT automatiques fixes de même que les procédures d'utilisation correspondantes doivent aussi tenir compte de la nécessité de détecter rapidement toute activation accidentelle et faciliter l'activation manuelle par les membres de l'équipage.

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

4.4.9.1 Tous les hélicoptères doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression

fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes du RANT 10, Partie 4.

4.4.9.2 (réservé).

Note : Les dispositions des § 4.4.9.1 et 4.4.9.2 visent 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. À cette fin, on pourrait accorder des dérogations à l'obligation d'emport d'un transpondeur signalant l'altitude-pression en désignant des espaces aériens dans lesquels cet équipement n'est pas obligatoire.

4.4.10 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.

4.4.11 Hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissement 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)

4.4.11.1 Indépendamment des dispositions du Chapitre 4.2, § 4.2.2.1.1 à 4.2.2.1.3, lorsqu'un hélicoptère est équipé de systèmes d'atterrissement automatique, d'un HUD ou d'affichages équivalents, d'un EVS, d'un SVS ou d'un 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 de l'hélicoptère sont établis par l'Autorité de l'Aviation Civile de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé

Note 1 : Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365 de l'OACI) contient des renseignements sur les systèmes d'atterrissement automatique, le HUD ou des affichages équivalents, l'EVS, le SVS ou le CVS,

Note 2 : Le système d'atterrissement automatique — hélicoptère est un système d'approche automatique qui utilise les systèmes de bord contrôlant automatiquement la trajectoire de vol, jusqu'à un point aligné avec la surface d'atterrissement, à partir duquel le pilote peut effectuer la transition à un atterrissage en sécurité à vue, sans contrôle automatique.

4.4.12 Sacoches de vol électroniques (EFB)

Note. — Des orientations sur l'équipement EFB, les fonctions EFB et l'approbation particulière concernant les EFB figurent dans le document intitulé Manual on Electronic Flight Bags (Doc 10020 de l'OACI).

4.4.12.1 Équipement EFB



Lorsque des EFB portables sont utilisées à bord, le pilote commandant de bord et le propriétaire doit veillé à ce qu'elles n'affectent pas la performance des systèmes de bord, l'équipement ou la capacité de piloter l'hélicoptère

4.4.12.2 Fonctions EFB

4.4.12.2.1 Lorsque des EFB sont utilisées à bord d'un hélicoptère, le pilote commandant de bord et/ou le propriétaire :

- a) doit évaluer les risques de sécurité associés à chaque fonction EFB ;
- b) doit établir les procédures pour l'utilisation du dispositif et de chacune des fonctions EFB, et les exigences de formation s'y rapportant ;
- c) doit 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.

Note.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859 de l'OACI) contient des orientations sur la gestion des risques de sécurité.

4.4.12.2.2 Les critères pour l'utilisation opérationnelle des fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des hélicoptères sont doivent répondre aux dispositions du § 4.4.12.3

4.4.12.3 Approbation particulière concernant les EFB

L'approbation particulière pour l'utilisation opérationnelle des EFB, ne sera accordée que lorsque l'autorité de l'aviation civile se sera assuré 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 a évalué les risques de sécurité liés aux opérations appuyées par la ou les fonctions EFB ;
- c) le propriétaire a 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 a 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 a établi et documenté les procédures pour l'utilisation de l'EFB et de la fonction ou des fonctions EFB, et les exigences de formation s'y rapportant.

Note.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859 de l'OACI) contient des orientations sur les évaluations des risques de sécurité.



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

Note : Des éléments indicatifs sur le transfert des responsabilités de l'État d'immatriculation à l'État de l'établissement principal d'un exploitant d'aviation générale conformément à l'article 83 bis figurent dans le Doc 10059 de l'OACI.

4.4.13.1 Un hélicoptère exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis conclu entre l'État d'immatriculation ou l'autorité de l'aviation civile et l'État de l'établissement principal d'un exploitant d'aviation générale doit avoir à son bord une copie certifiée conforme du résumé de l'accord, sous forme papier. Un résumé produit dans une langue autre que l'anglais est accompagné d'une version anglaise.

Note 1. Des éléments indicatifs sur le résumé de l'accord figurent dans le Doc 10059 de l'OACI.

Note 2 : Le résumé de l'accord 83 bis doit être certifié conforme par un notaire.

4.4.13.2 Le résumé d'un accord au titre de l'article 83 bis doit être 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 ou l'autorité de l'aviation civile à l'État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale.

Note.— Des éléments indicatifs destinés aux inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile qui inspectent des hélicoptères exploités en vertu d'accords au titre de l'article 83 bis figurent dans le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335 de l'OACI).

4.4.13.3 L'État d'immatriculation/ l'autorité de l'aviation civile ou l'État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale communique 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.

Note.— 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.

4.4.13.4 Le résumé de l'accord doit contenir les informations sur l'aéronef concerné qui sont indiqués dans l'appendice 2.5. et suivre la présentation graphique du modèle figurant à l'appendice 2.5 § 2



CHAPITRE 4.5

ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES HÉLICOPTÈRES

4.5.1 Équipement de communications

4.5.1.1 Les hélicoptères appelés à être utilisés en régime IFR ou la nuit doivent être dotés d'un équipement de communications. Cet équipement doit permettre des communications bilatérales avec toute station aéronautique et sur toute fréquence que prescrira l'autorité compétente.

Note.— Les dispositions du § 4.5.1.1 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.

4.5.1.2 Lorsque l'application des dispositions du § 4.5.1.1 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.

4.5.1.3 Les hélicoptères appelés à être utilisés en régime VFR, mais en vol contrôlé, doivent être dotés, sauf s'ils en sont dispensés par l'autorité compétente, 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'autorité compétente.

4.5.1.4 Les hélicoptères appelés à être utilisés pour des vols auxquels s'appliquent les dispositions du § 4.4.3 ou du § 4.4.4 doivent être dotés, sauf s'ils en sont dispensés par l'autorité compétente, 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'autorité compétente.

4.5.1.5 L'équipement de radiocommunications prescrit aux § 4.5.1.1 à 4.5.1.4 doit permettre des communications sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz.

4.5.1.6 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 § 4.5.1.1 à 4.5.1.5, :

- a) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de communication qui lui permettra 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'État d'immatriculation ou l'Autorité de l'Aviation civile contient 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.

Note.—

Des renseignements sur le concept de communication et de surveillance basées sur la performance (PBCS) et des éléments indicatifs sur la mise en œuvre de ce concept figurent dans le Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual (Doc 9869)

4.5.1.7 L'État d'immatriculation ou l'Autorité de l'Aviation Civile établit des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite.

4.5.1.8 Dans l'établissement des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite, l'État d'immatriculation ou l'Autorité de l'Aviation Civile 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 de l'équipage de conduite qui tiennent compte des 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.

4.5.1.9 Pour les hélicoptères visés au § 5.1.6, l'État d'immatriculation ou l'autorité de l'aviation civile 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 RANT 11, Part 1, 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 RCP.

4.5.2 Équipement de navigation

4.5.2.1 Les hélicoptères doivent être dotés d'un équipement de navigation qui leur permettra 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'autorité compétente, 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 seront situés tous les 110 km (60 NM) au maximum.

4.5.2.2 Pour les opérations visées par une spécification de navigation fondée sur les performances (PBN) prescrite, outre l'équipement requis en vertu du § 4.5.2.1, :

- a) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de navigation qui doit lui permettre 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 l'État d'immatriculation ou l'Autorité de l'Aviation Civile ; 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.

Note.— Des orientations sur la documentation de l'hélicoptère figurent dans le Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613 de l'OACI).

4.5.2.3 L'État d'immatriculation ou l'Autorité de l'Aviation Civile établit des critères pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite.

4.5.2.4 Dans les critères pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite, L'Autorité de l'Aviation Civile exige que l'exploitant/propriétaire établisse :

- a) des procédures pour les situations normales et pour les situations anormales, y compris des procédures 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) 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.

Note 1 : Des orientations sur les risques pour la sécurité et des mesures d'atténuation pour l'exploitation en PBN, en conformité avec les dispositions du RANT 19, figurent dans le Manuel d'approbation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997 de l'OACI).

Note 2 : La gestion électronique des données de navigation fait partie intégrante des procédures en situations normales et en situations anormales.

4.5.2.5 L'État d'immatriculation ou l'Autorité de l'Aviation Civile délivre une approbation particulière pour les opérations basées sur des spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN. Elle délivre une approbation sous forme d'autorisation opérationnelle pour mener les opérations basées sur des spécifications de navigation fondée sur les performances.

Note : Des orientations sur les approbations particulières pour les spécifications de navigation à



autorisation obligatoire (AR) en PBN figurent dans le Manuel d'approbation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997 de l'OACI).

4.5.2.3 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 § 4.5.2.1 et, le cas échéant, à celles du § 4.5.2.2.

Note.— En aviation générale internationale, des moyens autres que la duplication de l'équipement pourront être utilisés pour répondre à cette spécification.

4.5.2.4 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 pourront effectuer un atterrissage à vue. L'équipement dont ils doivent être dotés leur permettra 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.

4.5.3 Équipement de surveillance

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

4.5.3.2 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 § 4.5.3.1 :

- 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 par l'État de conception ou par l'État d'immatriculation ou l'autorité de l'Aviation Civile 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.

Note 1 : Des renseignements sur l'équipement de surveillance figurent dans le Manuel de surveillance aéronautique (Doc 9924 de l'OACI).

Note 2 : Des renseignements sur les spécifications RSP liées à la surveillance basée sur la performance figurent dans le Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual (Doc 9869 de l'OACI).

4.5.3.3 L'État d'immatriculation ou l'Autorité de l'Aviation Civile établit des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RSP a été prescrite.

4.5.3.4 Dans l'établissement des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RSP a été prescrite, l'État d'immatriculation ou l'Autorité de l'Aviation Civile 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 de l'équipage de conduite qui tiennent compte des 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.

4.5.3.5 Pour les hélicoptères visés au § 5.3.2, l'État d'immatriculation l'Autorité de l'Aviation Civile doit veiller 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 RANT 11, 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 RCP.



CHAPITRE 4.6

ENTRETIEN DES HÉLICOPTÈRES

Note 1.— Dans le présent chapitre, le terme « hélicoptère » comprend : les moteurs, les systèmes de transmission, les rotors, les ensembles, les accessoires, les instruments, l'équipement et l'appareillage, y compris l'équipement de secours.

Note 2.— Des indications relatives aux spécifications de maintien de la navigabilité figurent dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760 de l'OACI).

Note 3.— Dans le présent chapitre l'Autorité de l'aviation civile représente l'Etat d'immatriculation.

4.6.1 RESPONSABILITÉS

4.6.1.1 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 de maintenance acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile ;

4.6.1.2 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 RANT 08 Part M chapitre F ou du RANT 08 Part 145, et qui est soit agréé par l'Autorité de l'aviation civile de l'hélicoptère soit agréé par un autre État contractant et accepté par l'Autorité de l'aviation ; ou
- b) par une personne ou un organisme conformément à des procédures qui ont été autorisées par l'Autorité de l'aviation civile ;

et qu'il existe une fiche de maintenance pour les travaux effectués.

4.6.2 ENREGISTREMENTS DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

4.6.2.1 Le propriétaire doit veiller à ce que les états ci-après soient conservés pendant les périodes mentionnées au § 4.6.2.2:

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

4.6.2.2 Les états dont il est question au § 4.6.2.1, alinéas a) à f), doivent être conservés pendant la période indiquée au RANT 08 Part M § M.B.305 (h) après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent.

4.6.2.3 Le locataire d'un hélicoptère doit se conformer, selon le cas, aux spécifications des § 4.6.2.1 et 4.6.2.2 pendant la durée de la location.

4.6.2.4 Les enregistrements conservés et transférés conformément au § 4.6.2 doivent être entretenus sous une forme et dans un format qui en assurent en permanence la lisibilité, la sécurité et l'intégrité.

Note 1.- La forme et le format des enregistrements peuvent inclure, par exemple, des supports papier, filmiques, électroniques, ou toute combinaison de ces supports. Des orientations relatives aux enregistrements électroniques de maintien de la navigabilité figurent dans un guide à l'attention de l'exploitant ou du propriétaire d'aéronef.

Note 2.- Des orientations relatives aux enregistrements électroniques de maintien de la navigabilité figurent dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760) de l'OACI.

4.6.3 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'Autorité de l'aviation civile, 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'exige le RANT 08 Part M § M.B.303 et RANT 08 Part 21 § 21.B.101 a), b) et d).



4.6.4 MODIFICATIONS ET REPARATIONS

Toutes les modifications et réparations doivent être conformes à des règlements de navigabilité acceptables pour l'Autorité de l'aviation civile. Des procédures doivent être établies pour assurer la conservation des renseignements et enregistrements de maintien de la navigabilité attestant le respect des règlements de navigabilité.

4.6.5 CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE (CRS) / FICHE DE MAINTENANCE

4.6.5.1 Lorsque des travaux de maintenance sont effectués par un organisme de maintenance agréé, celui-ci doit remplir le certificat de remise en service conformément aux exigences du RANT 08 Part M chapitre F ou RANT 08 Part 145.

4.6.5.2 Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, une personne titulaire d'une licence délivrée conformément aux exigences du RANT 01 Part 66 doit remplir et signer le certificat de remise en service pour certifier que les travaux ont été effectués de façon satisfaisante et conformément à des données et à des procédures acceptables pour l'Autorité de l'aviation civile.

4.6.5.3 Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, le certificat de remise en service 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.

4.6.6 PROGRAMME DE MAINTENANCE

4.6.6.1 Le propriétaire doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme de maintenance approuvé par l'Autorité de l'aviation civile, qui contient les renseignements spécifiés 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.

La conception du programme de maintenance de l'exploitant doit respecter les principes des facteurs humains.



Note.- On trouve des éléments indicatifs sur l'application des principes des facteurs humains dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683 de l'OACI).

4.6.6.2 Toutes les modifications apportées au programme de maintenance doivent être communiquées sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme a été distribué.



CHAPITRE 4.7

ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLICOPTÈRES

4.7.1 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'État d'immatriculation, comportent les qualifications appropriées et sont en cours de validité. Il doit s'assurer en outre que les membres de l'équipage de conduite ont fait le nécessaire pour maintenir leur compétence.

4.7.2 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.



Agence Nationale de l'Aviation Civile du
Togo

RANT 06 - PART OPS 2
Conditions d'utilisation des aéronefs
civils en aviation générale

Page : 150

Edition : 02 - 23/01/2025

Révision : 00 - 23/01/2025

APPENDICES



APPENDICE 2.1 - FEUX RÉGLEMENTAIRES DES AVIONS

Note.— Voir § 2.4.8.

1. TERMINOLOGIE

Dans le présent appendice, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Angles de couverture :

- (a) L'angle A est formé par deux plans verticaux sécants faisant respectivement avec le plan vertical passant par l'axe longitudinal un angle de 70° vers la droite et un angle de 70° vers la gauche, pour un observateur regardant vers l'arrière suivant l'axe longitudinal.
- (b) L'angle F est formé par deux plans verticaux sécants faisant respectivement avec le plan vertical passant par l'axe longitudinal un angle de 110° vers la droite et un angle de 110° vers la gauche, pour un observateur regardant vers l'avant suivant l'axe longitudinal.
- (c) L'angle L est formé par deux plans verticaux sécants, dont l'un est parallèle à l'axe longitudinal de l'avion, l'autre faisant avec le premier un angle de 110° vers la gauche, pour un observateur regardant vers l'avant suivant l'axe longitudinal.
- (d) L'angle R est formé par deux plans verticaux sécants, dont l'un est parallèle à l'axe longitudinal de l'avion, l'autre faisant avec le premier un angle de 110° vers la droite, pour un observateur regardant vers l'avant suivant l'axe longitudinal.

Avoir de l'erre : Un hydravion à la surface de l'eau est dit avoir de l'erre lorsqu'il est en marche et qu'il a une vitesse relative par rapport à l'eau.

Axe longitudinal de l'avion : L'axe longitudinal de l'avion est l'axe qui, à la vitesse normale de croisière, est parallèle à la direction du vol et passe par le centre de gravité de l'avion.

En marche : Un hydravion à la surface de l'eau est dit en marche lorsqu'il n'est ni échoué ni amarré au sol ou à un objet fixe situé sur terre ou dans l'eau.

Maître de sa manœuvre : Un hydravion à la surface de l'eau est dit maître de sa manœuvre lorsqu'il peut exécuter les manœuvres requises par le Règlement International pour prévenir les abordages en mer pour éviter les autres hydravions ou les navires.

Plan horizontal : Le plan horizontal est le plan qui contient l'axe longitudinal et est perpendiculaire au plan de symétrie de l'avion

Plans verticaux : Les plans verticaux sont les plans qui sont perpendiculaires au plan horizontal.



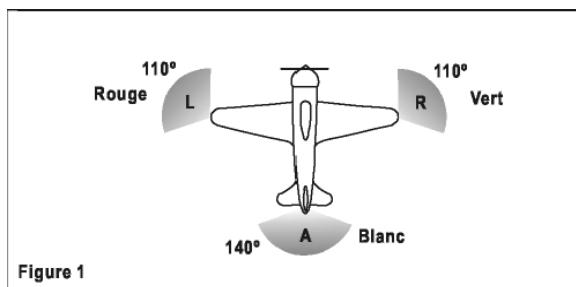
Visible : Visible par nuit noire en atmosphère limpide.

2. FEUX DE POSITION RÉGLEMENTAIRES DES AVIONS EN VOL

Note.— Les feux spécifiés ci-après sont destinés à répondre aux exigences du RANT 02 en ce qui concerne les feux de position.

Comme l'indique la Figure 1, les avions porteront les feux de position ininterrompus suivants:

- (a) un feu rouge émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal dans l'angle de couverture L;
- (b) un feu vert émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal dans l'angle de couverture R;
- (c) un feu blanc émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal vers l'arrière dans l'angle de couverture A.



3. FEUX RÉGLEMENTAIRES DES HYDRAVIONS À FLOT

3.1 GÉNÉRALITÉS

Note : Les feux spécifiés ci-après sont destinés à répondre aux exigences du RANT 02 en ce qui concerne les feux réglementaires des hydravions à flot.

Le règlement International pour prévenir les abordages en mer exige qu'un hydravion porte des feux différents dans chacun des cas suivants:

- (a) lorsqu'il est en marche ;
- (b) lorsqu'il remorque un autre hydravion ou un bateau ;
- (c) lorsqu'il est remorqué ;
- (d) lorsqu'il est sans erre et qu'il n'est pas maître de sa manœuvre ;
- (e) lorsqu'il a de l'erre mais n'est pas maître de sa manœuvre ;
- (f) lorsqu'il est à l'ancre ;



(g) lorsqu'il est échoué.

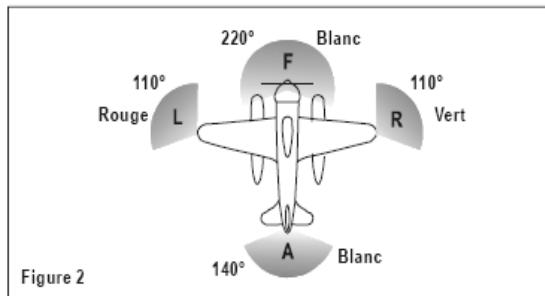
Les feux exigés des hydravions dans chaque cas sont décrits ci-dessous.

3.2 HYDRAVION EN MARCHE

Comme l'indique la Figure 2, l'hydravion doit porter les feux continus ininterrompus suivants :

- un feu rouge émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal dans l'angle de couverture L ;
- un feu vert émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal dans l'angle de couverture R ;
- un feu blanc émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal dans l'angle de couverture A ;
- un feu blanc émettant dans l'angle de couverture F.

Les feux décrits aux § 3.2 (a) (b), et (c) devraient être visibles à une distance de 3,7 km (2 NM) au moins. Le feu décrit au § 3.2 (d) devrait être visible à une distance de 9,3 km (5 NM) lorsque l'avion a une longueur de 20 m ou plus ou visible à une distance de 5,6 km (3 NM) lorsque l'avion a une longueur inférieure à 20 m.



3.3 HYDRAVION REMORQUANT UN AUTRE HYDRAVION OU UN BATEAU

Comme l'indique la Figure 3, l'hydravion doit porter les feux continus ininterrompus suivants :

- les feux décrits au § 3.2 ;
- un deuxième feu ayant les caractéristiques du feu décrit au § 3.2 (d) et disposé sur la même verticale que ce premier feu à une distance d'au moins 2 m au-dessus ou au-dessous de celui-ci,
- un feu jaune ayant par ailleurs les mêmes caractéristiques que le feu décrit au § 3.2 (c) et disposé sur la même verticale que ce premier feu à 2 m au moins au-dessus de lui.

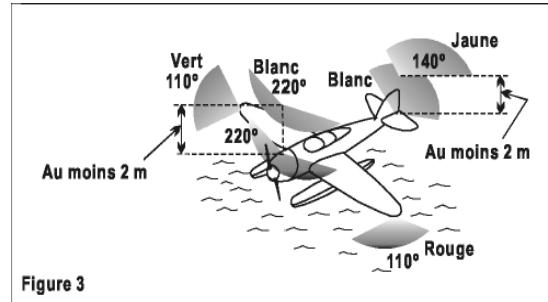


Figure 3

3.4 HYDRAVION REMORQUÉ

Un hydravion remorqué portera les feux continus ininterrompus décrits aux § 3.2 (a), (b) et (c).

3.5 HYDRAVION NON MAÎTRE DE SA MANŒUVRE ET SANS ERRE

Comme l'indique la Figure 4, l'hydravion portera deux feux rouges continus placés aux endroits où ils sont le plus visibles, l'un au-dessus de l'autre sur une même verticale, espacés d'au moins 1 m et de manière à être visibles de tout point de l'horizon à une distance de 3,7 km (2 NM) au moins.

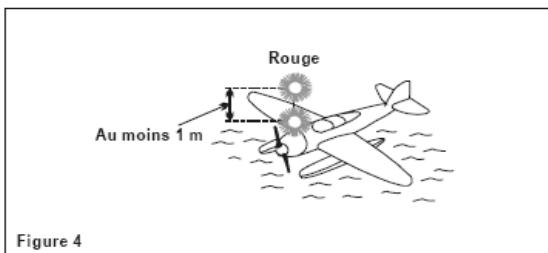


Figure 4

3.6 HYDRAVION AYANT DE L'ERRE MAIS NON MAÎTRE DE SA MANŒUVRE

Comme l'indique la Figure 5, l'hydravion portera les feux décrits en 3.5 plus les feux décrits aux § 3.2 (a) (a), (b) et (c).

Note.— Les feux prescrits aux § 3.5 et 3.6 doivent être interprétés par les autres aéronefs comme des signaux indiquant que l'hydravion en question n'est pas maître de sa manœuvre et ne peut donc leur céder le passage. Ces signaux n'indiquent pas que l'hydravion est en détresse et demande de l'aide.

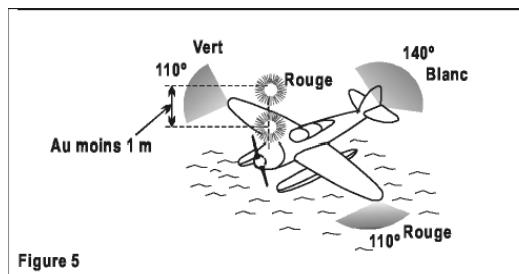


Figure 5



3.7 HYDRAVION À L'ANCRE

- (a) Si l'hydravion a moins de 50 m de long, il portera un feu blanc continu (Figure 6) visible de tout point de l'horizon à une distance de 3,7 km (2 NM) au moins.

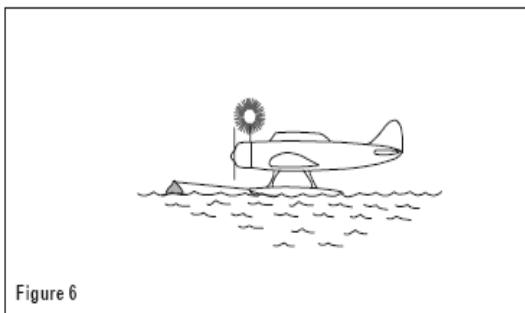


Figure 6

- (b) Si l'hydravion a 50 m de long ou plus, il portera un feu blanc continu à l'avant et un autre à l'arrière (Figure 7) visibles tous deux de tout point de l'horizon à une distance de 5,6 km (3 NM) au moins.

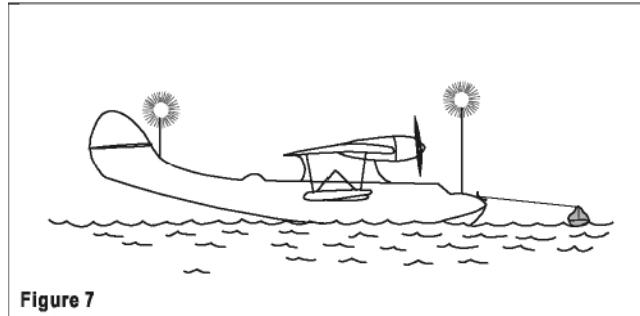


Figure 7

- (c) Si l'hydravion a une envergure de 50 m ou plus, il portera un feu blanc continu de chaque côté (Figures 8 et 9) pour indiquer l'envergure maximale et ces feux seront visibles, autant que possible de tout point de l'horizon à une distance de 1,9 km (1 NM) au moins.



Longueur : moins de 50 m ; envergure : 50 m ou plus

Figure 8



Longueur : 50 m ou plus ; envergure : 50 m ou plus

Figure 9

3.8 HYDRAVION ÉCHOUÉ

- (a) L'hydravion portera les feux prescrits au § 3.7 et en plus, deux feux rouges continus placés sur une même verticale à 1 m au moins l'un de l'autre, de manière à être visibles de tout point de l'horizon.



APPENDICE 2.2 - PERFORMANCES REQUISES DU SYSTÈME ALTIMÉTRIQUE POUR LE VOL EN ESPACE AÉRIEN RVSM

Note. — Voir 2.5.2. (d)

GÉNÉRALITÉS

1. Dans le cas des groupes d'avions dont la conception et la construction sont nominalement identiques dans tous les aspects qui pourraient avoir une incidence sur la précision de la tenue d'altitude, les performances de tenue d'altitude seront telles que la moyenne de l'erreur verticale totale (TVE) pour un groupe d'avions donné ne sera pas supérieure à 25 m (80 ft). Avec un écart type qui ne dépassera pas $28 - 0,013z^2$ pour $0 \leq z \leq 25$, lorsque z est la TVE moyenne exprimée en mètres, ou $92 - 0,004z^2$ pour $0 \leq z \leq 80$, lorsque z est exprimée en pieds. En outre, les composantes de la TVE doivent avoir les caractéristiques suivantes :

- (a) l'erreur de système altimétrique (ASE) moyenne du groupe ne dépassera pas 25 m (80 ft) ;
- (b) la somme de la valeur absolue de l'ASE moyenne et de trois écarts types de l'ASE ne dépassera pas 75 m (245 ft) ;
- (c) les différences entre le niveau de vol autorisé et l'altitude-pression indiquée effectivement suivie pendant le vol seront symétriques de part et d'autre d'une moyenne de 0 m, avec un écart type qui ne dépasse pas 13,3 m (43,7 ft) et, d'autre part, la réduction de la fréquence des différences ayant une amplitude croissante sera au moins exponentielle.

2. Dans le cas d'un avion pour lequel les caractéristiques de la cellule et du montage du système altimétrique sont uniques et qui ne peut donc pas être classé dans un des groupes d'avions visés par le paragraphe 1, les performances de tenue d'altitude seront telles que les composantes de la TVE de l'avion auront les caractéristiques suivantes :

- (a) l'ASE ne dépassera pas 60 m (200 ft), dans toutes les conditions de vol ;
- (b) les différences entre le niveau de vol autorisé et l'altitude-pression indiquée effectivement suivie pendant le vol seront symétriques de part et d'autre d'une moyenne de 0 m, avec un écart type qui ne dépasse pas 13,3 m (43,7 ft) et, d'autre part, la réduction de la fréquence des différences ayant une amplitude croissante sera au moins exponentielle.



APPENDICE 2.3 ENREGISTREURS DE BORD

(Voir OPS 2. - 2.4.16 et 3.6.3)

Les dispositions du présent appendice s'appliquent aux enregistreurs de bord destinés à équiper les avions employés à la navigation aérienne internationale. Les systèmes d'enregistreurs de bord protégés contre les impacts se composent d'un ou de plusieurs des enregistreurs suivants :

- enregistreurs de données de vol (FDR) ;
- enregistreurs de conversations de poste de pilotage (CVR) ;
- enregistreurs d'images embarqués (AIR) ;
- enregistreurs 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 ou sur le FDR.

Les systèmes d'enregistreurs de bord légers se composent d'un ou de plusieurs 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 léger, il est permis de les enregistrer soit sur le CARS ou sur l'ADRS.

1. DISPOSITIONS GENERALES

1.1. Les boîtiers des enregistreurs de bord ne doivent pas être 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 d'un dispositif de localisation subaquatique à déclenchement automatique, solidement assujetti, fonctionnant sur une fréquence de 37,5 kHz. Dès que possible mais au plus tard le 1^{er} 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) doivent être peints d'une couleur orange distinctive ; la surface visible de l'extérieur de l'aéronef pourra toutefois être d'une autre couleur ;
- b) doivent porter des marques réfléchissantes destinées à faciliter le repérage des enregistreurs ;
- c) doivent être dotés d'un ELT intégré à mise en marche automatique.

1.4. L'installation des enregistreurs de bord devra répondre aux conditions suivantes :



- (a) le risque d'endommagement des enregistrements devra être le plus faible possible ;
- (b) un dispositif sonore ou visuel devra permettre de vérifier avant le vol si les enregistreurs fonctionnent correctement ;
- (c) si les enregistreurs sont munis d'un dispositif d'effacement en bloc, l'installation devra être conçue de manière à empêcher le fonctionnement de ce dispositif pendant le temps de vol ou en cas d'impact ;
- (d) le poste de pilotage des avions dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 1er janvier 2023 ou après sera doté d'une fonction d'effacement commandée par l'équipage de conduite qui, lorsqu'elle est activée, modifie l'enregistrement du CVR et de l'AIR afin d'en empêcher la récupération par des 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 de la fonction d'effacement durant un accident sera réduite au minimum.

Note.— La fonction d'effacement est destinée à empêcher l'accès aux enregistrements du CVR et de l'AIR par des 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 doivent être installés de façon à recevoir leur alimentation électrique d'une barre omnibus qui assure 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 doivent être raccordés à une source d'alimentation électrique ayant des 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 devront 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 devront être prévus qui assureront une synchronisation précise entre les enregistrements des enregistreurs de bord.
- 1.9. Le constructeur devra fournir 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 ;
 - (d) informations détaillées pour assurer le maintien en état de fonctionnement de l'enregistreur de bord.
- 1.10 Le titulaire de l'approbation de navigabilité pour la conception de l'installation de l'enregistreur de bord mettra à la disposition de l'exploitant de l'avion les renseignements pertinents relatifs au maintien de la navigabilité qui seront intégrés au programme de maintenance relatif au maintien de la navigabilité. Ces renseignements couvriront en détail toutes les tâches à effectuer pour assurer le maintien en état de fonctionnement de l'enregistreur de bord.



Note 1.— L'enregistreur de bord est composé de l'enregistreur de bord ainsi que de tous les capteurs qui lui sont dédiés, du matériel et du logiciel qui fournissent les renseignements exigés par le présent appendice.

Note 2.— Les conditions relatives au maintien en état de fonctionnement d'un enregistreur de bord sont définies à la Section 6 du présent appendice. Le Manuel de maintenance des systèmes enregistreurs de bord (FRSM) (Doc 10104) fournit des orientations sur les tâches de maintenance concernant les enregistreurs de bord.

2. ENREGISTREUR DE DONNEES DE VOL (FDR) ET SYSTÈME D'ENREGISTREMENT DE DONNÉES D'AÉRONEF (ADRS)

2.1 Logique de démarrage et d'arrêt

L'enregistreur de données de vol devra commencer à enregistrer avant que l'avion ne se déplace par ses propres moyens et devra enregistrer de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'avion n'est plus capable de se déplacer par ses propres moyens.

2.2 Paramètres à enregistrer

2.2.1 Les paramètres qui permettent de répondre aux exigences relatives aux FDR sont énumérés dans le tableau A2.3-1. Le nombre de paramètres à enregistrer dépendra de la complexité de l'avion. Les paramètres non suivis d'un astérisque (*) devront être obligatoirement enregistrés, quelle que soit la complexité de l'avion. Les paramètres suivis d'un astérisque devront 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'avion. On pourra toutefois utiliser d'autres paramètres à la place, compte dûment tenu du type de l'avion et des caractéristiques de l'équipement d'enregistrement.

2.2.2 Si l'on dispose d'une plus grande capacité d'enregistrement, il convient d'envisager d'enregistrer les renseignements supplémentaires suivants :

a) renseignements opérationnels 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). Utiliser l'ordre de priorité suivant:

1. paramètres choisis par l'équipage de conduite concernant la trajectoire de vol souhaitée, par exemple pression barométrique affichée, altitude sélectionnée, vitesse anémométrique sélectionnée, hauteur de décision, et indications sur le mode de pilotage automatique et son enclenchement, si celles-ci ne sont pas enregistrées à partir d'une autre source ;
2. sélection/état du système d'affichage, par exemple SECTOR, PLAN, ROSE, NAV, WXR, COMPOSITE, COPY ;
3. avertissements et alarmes ;
4. identification des affichages pour les procédures d'urgence et les listes de vérification ;



5. renseignements sur la décélération, et notamment sur l'application des freins, à utiliser lors des enquêtes sur les cas de dépassement de piste à l'atterrissement et de décollage interrompu.

2.2.3 Les paramètres qui devront permettre de répondre aux recommandations en ce qui concerne la trajectoire de vol et la vitesse affichées au(x) pilote(s) sont énumérés ci-dessous. Les paramètres non suivis d'un astérisque (*) devront obligatoirement être enregistrés. Les paramètres suivis d'un astérisque (*) devront également être enregistrés si une source de données sur ces paramètres est affichée au(x) pilote(s) et s'il est possible en pratique de les enregistrer:

- Altitude-pression
- Vitesse indiquée ou vitesse corrigée
- Cap (référence primaire de l'équipage)
- Assiette en tangage
- Assiette en roulis
- Poussée/puissance moteur
- État train d'atterrissement*
- Température totale ou température ambiante extérieure
- Heure
- Données de navigation*: angle de dérive, vitesse du vent, direction du vent, latitude/longitude
- Hauteur radioaltimétrique*

2.2.4 Les paramètres qui permettent de répondre aux exigences relatives aux ADRS sont les sept premiers paramètres énumérés dans le Tableau A2.3-3.

2.2.5 Si l'ADRS offre une plus grande capacité d'enregistrement, l'enregistrement des paramètres 8 et suivants énumérés dans le Tableau A2.3-3 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 devront être vérifiés au moyen de méthodes approuvées par l'autorité de certification compétente.

2.3.2 L'exploitant/propriétaire devra tenir une documentation sur l'attribution des paramètres, les équations de conversion, l'étalonnage périodique et l'état de fonctionnement/l'entretien des enregistreurs de bord. La documentation devra être suffisante pour garantir que les autorités chargées d'enquêter sur les accidents disposeront des renseignements nécessaires pour la lecture des données sous forme d'unités techniques.



3. ENREGISTREUR DE CONVERSATIONS DE POSTE DE PILOTAGE (CVR) ET SYSTEME D'ENREGISTREMENT AUDIO DE POSTE DE PILOTAGE (CARS)

3.1 Logique de démarrage et d'arrêt

Le CVR ou le CARS devront commencer à enregistrer avant que l'avion ne se déplace par ses propres moyens et devront enregistrer de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'avion 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 devront 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 devra 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'avion ;
- (b) ambiance sonore du poste de pilotage ;
- (c) communications vocales échangées par l'interphone de bord, si l'avion 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 l'écouteur de casque ou le haut-parleur ;
- (e) communications numériques avec l'ATS, sauf si elles sont enregistrées sur le FDR.

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 devra enregistrer simultanément au moins les éléments suivants sur deux canaux distincts ou plus :

- (a) communications vocales émises ou reçues par radio à bord de l'avion ;
- (b) ambiance sonore du poste de pilotage ;
- (c) communications vocales échangées sur l'interphone de bord, si l'avion 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 EMBARQUE (AIR) ET SYSTEME EMBARQUE D'ENREGISTREMENT D'IMAGES (AIRS)

4.1 Logique de démarrage et d'arrêt

L'AIR ou l'AIRS doit commencer à enregistrer avant que l'avion ne se déplace par ses propres moyens et enregistrer de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'avion n'est plus capable de se déplacer par ses propres moyens. De plus, sous réserve de la disponibilité de l'alimentation électrique, il 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.

4.2 Classes

4.2.1 les AIR ou AIRS Classe A devront capter des images de l'ensemble du poste de pilotage afin de fournir des renseignements complémentaires à ceux des enregistreurs de bord classiques.

Note 1. — 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.

Note 2. — Il n'y a pas de disposition relative aux AIR ou AIRS Classe A dans le présent document.

4.2.2 Les AIR ou AIRS Classe B devront capter des images des affichages de messages communiqués par liaison de données.

4.2.3 Les AIR ou AIRS Classe C devront capter des images des instruments et des panneaux de commandes.

Note. — On peut considérer un AIR ou un AIRS Classe C 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 DONNEES (DLR)

5.1 Applications à enregistrer

5.1.1 Lorsque la trajectoire de vol de l'aéronef 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'aéronef) qu'en liaison descendante (en provenance de l'aéronef), devront être enregistrés à bord de l'aéronef. Dans la mesure du possible, l'heure d'affichage des messages à l'équipage de conduite et l'heure des réponses devront être enregistrées.

Note. — 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 A2.3-2 devront être enregistrés. Les messages des applications non suivies d'un astérisque (*) devront obligatoirement être enregistrés quelle que soit la complexité du système. Les messages des applications suivies d'un astérisque (*) devront 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 devra 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 systèmes AIR ou AIRS sera d'un an ; sous réserve de l'approbation de l'autorité de l'Aviation Civile, 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.

- (a) 6.3 Les inspections de la fonction d'enregistrement seront effectuées comme suit : au moyen d'une analyse des données tirées des enregistreurs de bord, on s'assure 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 est analysé sous forme d'unités techniques dans le but d'évaluer la validité de tous les paramètres enregistrés. On accorde 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'avion 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 effectuera un examen du signal enregistré par le CVR ou le CARS en procédant à une relecture de l'enregistrement. En place dans l'aéronef transcription, le CVR ou le CARS enregistrera les signaux d'essai provenant de chaque source de l'aéronef et de sources extérieures appropriées, et l'on s'assurera que tous les signaux nécessaires répondent aux normes d'intelligibilité ;
- (e) si possible, durant l'examen, on examine un échantillon des enregistrements en vol du CVR pour s'assurer que l'intelligibilité du signal est acceptable ;



- (f) on effectue un examen des images captées par l'AIR ou l'AIRS en repassant l'enregistrement. En place dans l'aéronef, l'AIR ou l'AIRS enregistre les images d'essai provenant de chaque source de l'aéronef et de sources extérieures appropriées, et l'on s'assurera que toutes les images nécessaires répondent aux normes de qualité d'enregistrement.
- (g) l'examen des messages enregistrés sur le DLR ou le DLRS doit être effectué en procédant à une relecture de l'enregistrement du DLR ou du DLRS.

6.4 Un système enregistreur de bord est considéré comme étant 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 d'inspection de la fonction d'enregistrement doit être mis à la disposition de l'Autorité de l'aviation civile, 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 procède à un réétalonnage à un intervalle déterminé par les renseignements relatifs au maintien de la navigabilité du FDR. À défaut de tels renseignements, on procédera à un réétalonnage tous les cinq ans au moins. Le réétalonnage déterminera tout écart par rapport aux routines de conversion technique employées pour les paramètres obligatoires et garantira que les paramètres sont enregistrés dans les limites des tolérances d'étalonnage ;
- (b) lorsque les paramètres d'altitude et de vitesse sont fournis par des capteurs reliés en exclusivité au FDR, on procède à un réétalonnage à un intervalle déterminé par les renseignements relatifs au maintien de la navigabilité du FDR. À défaut de tels renseignements, on procédera à un réétalonnage tous les deux ans au moins.



Tableau A2.3-1 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 ou vitesse corrigée		de 95 km/h (50 kt) à max V_{S_0} (Note 1) V_{S_0} à 1,2 V_D (Note 2)	1	±5 % ±3 %	1 kt (recommandé : 0,5 kt)
4	Cap (référence primaire de l'équipage de conduite)		360°	1	±2°	0,5°
5	Accélération normale		de -3 g à +6 g	0,125	±1 % de la valeur maximale à l'exclusion de l'erreur de référence de ±5 %	0,004 g
6	Assiette en tangage		±75° ou plage utilisable, si elle est supérieure	0,25	±2°	0,5°
7	Assiette en roulis		±180°	0,25	±2°	0,5°
8	Émission radio		En cours ou non (une marque d'événement)	1		
9	Régime de chaque moteur (Note 3)		Plage totale	1 (par moteur)	±2 %	0,2 % de la plage totale ou résolution nécessaire à l'exploitation de l'aéronef
10*	Volets de bord de fuite et position de la commande correspondante du poste de pilotage		Plage totale ou chaque position distincte	2	±5 % ou selon l'indicateur du pilote	0,5 % de la plage totale ou résolution nécessaire à l'exploitation de l'aéronef
11*	Volets de bord d'attaque et position de la commande correspondante du poste de pilotage		Plage totale ou chaque position distincte	2	±5 % ou selon l'indicateur du pilote	0,5 % de la plage totale ou résolution nécessaire à l'exploitation de l'aéronef
12*	Position de l'inverseur de poussée		Effacé, en mouvement, en inversion	1 (par moteur)		



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
13*	Position de la commande déporteurs sol/aérofreins (sélection et position des déporteurs sol/aérofreins)		Plage totale ou chaque position distincte	1	±2 %, sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision	0,2 % de la plage totale
14	Température extérieure		Plage du détecteur	2	±2 °C	0,3 °C
15*	Mode pilote automatique/ automanette/commandes automatiques de vol et état d'embrayage		Combinaison appropriée de marques d'événement	1		
16	Accélération longitudinale		±1 g	0,25	±0,015 g, à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g	0,004 g
17	Accélération latérale (Note 3)		±1 g	0,25	±0,015 g, à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g	0,004 g
18	Action du pilote et/ou position des gouvernes — commandes principales (tangage, roulis, lacet) (Notes 4 et 8)	Demande de certification de type présentée à un Etat contractant avant le 1 ^{er} janvier 2016	Plage totale	0,25	±2° sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision	0,2 % de la plage totale ou selon l'installation
		Demande de certification de type présentée à un Etat contractant le 1 ^{er} janvier 2016 ou après	Plage totale	0,125	±2° sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision	0,2 % de la plage totale ou selon l'installation
19	Position du compensateur en tangage		Plage totale	1	±3 % sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision	0,3 % de la plage totale ou selon l'installation
20*	Indication du radioaltimètre		de -6 m à 750 m (de -20 ft à 2 500 ft)	1	±0,6 m (±2 ft) ou ±3 % en retenant la plus grande de ces deux 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 totale au-dessus de 150 m (500 ft)
21*	Ecart par rapport à l'alignement vertical (alignement de descente ILS/GNSS/GLS, site MLS, écart vertical IRNAV/IAN)		Plage du signal	1	±3 %	0,3 % de la plage totale



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
22*	Écart par rapport à l'alignement horizontal (alignement de piste ILS/GNSS/GLS, azimut MLS, écart latéral IRNAV/LAN)		Plage du signal	1	±3 %	0,3 % de la plage totale
23	Passage de radioborne		Marque d'événement	1		
24	Avertissement principal		Marque d'événement	1		
25	Sélection de fréquence sur chaque récepteur de navigation (Note 5)		Plage totale	4	Selon l'installation	
26*	Distances DME 1 et 2 [inclut la distance jusqu'au seuil de piste (GLS) et la distance jusqu'au point d'approche interrompue (IRNAV/LAN)] (Notes 5 et 6)		de 0 à 370 km (de 0 à 200 NM)	4	Selon l'installation	1 852 m (1 NM)
27	État « en vol » ou « au sol »		Marque d'événement	1		
28*	État GPWS/TAWS/GCAS [sélection du mode d'affichage du relief, y compris état fenêtre flash, alertes (mises en garde et avertissements) et avis consultatifs concernant le relief et position de l'interrupteur (marche/arrêt)]		Marque d'événement	1		
29*	Angle d'attaque		Plage totale	0,5	Selon l'installation	0,3 % de la plage totale
30*	Hydraulique, chaque circuit (basse pression)		Marque d'événement	2		0,5 % de la plage totale
31*	Données de navigation (latitude/longitude, vitesse sol et angle de dérive) (Note 7)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
32*	Position train et sélecteur de train		Marque d'événement	4	Selon l'installation	
33*	Vitesse sol		Selon l'installation	1	Les données devraient provenir du système le plus précis	1 kt



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
34	Freins (pression des freins gauches et droits, position des pédales correspondantes)		(Plage totale maximale mesurée, marques d'événement ou plage totale)	1	±5 %	2 % de la plage totale
35*	Paramètres moteur supplémentaires : EPR, N ₁ , niveau de vibration indiqué, N ₂ , EGT, débit carburant, position du levier d'arrêt carburant, N ₂ , position du répartiteur de carburant moteur	Position du répartiteur de carburant moteur : demande de certification de type présentée à un État contractant le 1 ^{er} janvier 2023 ou après	Selon l'installation	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	2 % de la plage totale
36*	TCAS/ACAS (système d'alerte et d'évitement des abordages/système anticollision embarqué)		Marque(s) d'événement	1	Selon l'installation	
37*	Avertissement de cisaillement du vent		Marque d'événement	1	Selon l'installation	
38*	Calage barométrique (pilote, copilote)		Selon l'installation	64	Selon l'installation	0,1 mb (0,01 inHg)
39*	Altitude sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la valeur sélectionnée par l'équipage
40*	Vitesse sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la valeur sélectionnée par l'équipage
41*	Mach sélectionné (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la valeur sélectionnée par 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 valeur sélectionnée par l'équipage
43*	Cap sélectionné (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la valeur sélectionnée par l'équipage



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
44*	Trajectoire de vol sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote) [route/DSTRK, angle de la trajectoire, trajectoire d'approche finale (IRNAV/LAN)]			1	Selon l'installation	Selon l'installation
45*	Hauteur de décision sélectionnée		Selon l'installation	64	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la valeur sélectionnée par l'équipage
46*	Configuration des affichages EFIS (pilote, copilote)		Marque(s) d'événement	4	Selon l'installation	
47*	Configuration de l'affichage multifonction/moteurs/alertes		Marque(s) d'événement	4	Selon l'installation	
48*	État bus électrique c.a.		Marque(s) d'événement	4	Selon l'installation	
49*	État bus électrique c.c.		Marque(s) d'événement	4	Selon l'installation	
50*	Position des vannes de prélèvement moteur		Marque(s) d'événement	4	Selon l'installation	
51*	Position vanne de prélèvement GAP		Marque(s) d'événement	4	Selon l'installation	
52*	Panne d'ordinateur		Marque(s) d'événement	4	Selon l'installation	
53*	Commande de poussée		Selon l'installation	2	Selon l'installation	2 % de la plage totale
54*	Poussée cible		Selon l'installation	4	Selon l'installation	2 % de la plage totale
55*	Centrage calculé		Selon l'installation	64	Selon l'installation	1 % de la plage totale
56*	Quantité de carburant dans le réservoir de centrage		Selon l'installation	64	Selon l'installation	1 % de la plage totale
57*	Affichage tête haute en service		Selon l'installation	4	Selon l'installation	
58*	Affichage paravisuel en marche/arrêté		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
59*	Protection décrochage, intervention vibrer et poussoir de manche		Selon l'installation	1	Selon l'installation	



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
60*	Référence du système de navigation primaire : GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Loran C, radiophare d'alignement de piste, radiophare d'alignement de descente		Selon l'installation	4	Selon l'installation	
61*	Détection givrage		Selon l'installation	4	Selon l'installation	
62*	Avertissement moteur (chaque moteur) — vibration		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
63*	Avertissement moteur (chaque moteur) — température excessive		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
64*	Avertissement moteur (chaque moteur) — pression d'huile basse		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
65*	Avertissement moteur (chaque moteur) — survitesse		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
66*	Position du compensateur de lacet		Plage totale	2	±3 % sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision	0,3 % de la plage totale
67*	Position du compensateur de roulis		Plage totale	2	±3 % sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision	0,3 % de la plage totale
68*	Angle de lacet ou de glissade		Plage totale	1	±5 %	0,5°
69*	Sélection des systèmes de dégivrage et/ou d'antigivrage		Marque(s) d'événement	4		
70*	Pression hydraulique (chaque circuit)		Plage totale	2	±5 %	100 psi
71*	Perte de pression cabine		Marque d'événement	1		
72*	Position de la commande de compensation — tangage		Plage totale	1	±5 %	0,2 % de la plage totale ou selon l'installation
73*	Position de la commande de compensation — roulis		Plage totale	1	±5 %	0,2 % de la plage totale ou selon l'installation



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
74*	Position de la commande de compensation — lacet		Plage totale	1	$\pm 5\%$	0,2 % de la plage totale ou selon l'installation
75	Toutes forces exercées sur les commandes de vol du poste de pilotage (volant, manche, palonnier)		Plage totale [$\pm 311\text{ N}$ ($\pm 70\text{ lbf}$), $\pm 378\text{ N}$ ($\pm 85\text{ lbf}$), $\pm 734\text{ N}$ ($\pm 165\text{ lbf}$)]	1	$\pm 5\%$	0,2 % de la plage totale ou selon l'installation
76*	Marqueur d'événement		Marque d'événement	1		
77*	Date		365 jours	64		
78*	Qualité de navigation réellement atteinte ou erreur de la position estimée ou incertitude sur la position estimée		Selon l'installation	4	Selon l'installation	
79*	Altitude-pression de cabine	Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1 ^{er} janvier 2023 ou après	Selon l'installation : (recommandé : 0 ft à 40 000 ft)	1	Selon l'installation	100 ft
80*	Poids calculé de l'avion	Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1 ^{er} janvier 2023 ou après	Selon l'installation	64	Selon l'installation	1 % de la plage totale
81*	Commande de système directeur de vol (commande de tangage du directeur de vol gauche, commande de roulis du directeur de vol gauche, commande de tangage du directeur de vol droit, commande de roulis du directeur de vol droit)	Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1 ^{er} janvier 2023 ou après	Plage totale	1	$\pm 2^\circ$	0,5°
82*	Vitesse verticale	Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1 ^{er} janvier 2023 ou après	Selon l'installation	0,25	Selon l'installation (recommandé : 32 ft/min)	16 ft/min

Notes. —

1. V_{S0} = vitesse de décrochage ou vitesse minimale en vol stabilisé en configuration d'atterrissement. Voir la section « Abréviations et symboles ».
2. V_D = vitesse de calcul en piqué.
3. Enregistrer suffisamment de signaux d'entrée pour déterminer le régime.
4. Si l'avion est équipé d'un système de commandes de vol dans lequel les gouvernes exercent une action en retour sur les commandes correspondantes du poste de pilotage, « ou » s'applique. Si l'avion est équipé d'un système de commandes de vol dans lequel les gouvernes n'exercent pas d'action en retour sur les commandes



correspondantes du poste de pilotage, « et » s'applique. Dans le cas d'un avion dont les gouvernes sont en plusieurs parties, une combinaison appropriée de signaux d'entrée est acceptable à la place de l'enregistrement distinct des signaux correspondant aux différentes parties. Dans le cas des avions dans lesquels les actions des pilotes sur les commandes principales sont indépendantes, chaque action des pilotes sur ces commandes doit être enregistrée séparément.

5. Si le signal est disponible sous forme numérique.
6. Il est préférable d'enregistrer la latitude et la longitude à partir du système de navigation par inertie (INS) ou d'un autre système de navigation.
7. Si les signaux sont facilement disponibles.
8. Il n'est pas envisagé que les avions dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1^{er} janvier 2016 soient modifiés de façon à respecter les indications de plage de mesure, d'échantillonnage, de précision et de résolution figurant dans le présent appendice.

Tableau A2.3-2
Enregistreurs de communications par liaison de données
Description des applications

Application n°	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, service de messages d'observations météorologiques régulières pour l'aviation assuré par liaison de données (D-METAR), service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS), NOTAM numérique (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 de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B). Si des données paramétriques communiquées par l'avion 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 du contrôle d'exploitation aéronautique (suivant la définition du contrôle d'exploitation établie par l'OACI).	M*

Légende :

C : teneur complète enregistrée

M : renseignements permettant une corrélation avec tout fichier stocké ailleurs que dans l'avion

* : applications à enregistrer seulement dans la mesure du possible compte tenu de l'architecture du système



Tableau A2.3-3 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)	$\pm 180^\circ$	1	$\pm 2^\circ$	0,5°	Cap, de préférence. À défaut, le taux de lacet sera enregistré.
b)	Taux de lacet	$\pm 300^\circ/\text{s}$	0,25	$\pm 1\% + \text{dérive de } 360^\circ/\text{h}$	$2^\circ/\text{s}$	
2	Tangage :					
a)	Assiette en tangage	$\pm 90^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	0,5°	Assiette en tangage, de préférence. À défaut, le taux de tangage sera enregistré.
b)	Taux de tangage	$300^\circ/\text{s}$	0,25	$\pm 1\% + \text{dérive de } 360^\circ/\text{h}$	$2^\circ/\text{s}$	
3	Roulis :					
a)	Assiette en roulis	$\pm 180^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	0,5°	Assiette en roulis, de préférence. À défaut, le taux de roulis sera enregistré.
b)	Taux de roulis	$300^\circ/\text{s}$	0,25	$\pm 1\% + \text{dérive de } 360^\circ/\text{h}$	$2^\circ/\text{s}$	
4	Système de localisation :					
a)	Heure	24 heures	1	$\pm 0,5\text{ s}$	0,1 s	Heure UTC de préférence, si disponible.
b)	Latitude/ longitude	Latitude : $\pm 90^\circ$ Longitude : $\pm 180^\circ$	2 (1 si disponible)	Selon l'installation (recommandé : 0,00015°)	0,00005°	
c)	Altitude	de $-300\text{ m} (-1\,000\text{ ft})$ à l'altitude maximale certifiée de l'aéronef $+1\,500\text{ m} (5\,000\text{ ft})$	2 (1 si disponible)	Selon l'installation [recommandé : $\pm 15\text{ m} (\pm 50\text{ ft})$]	1,5 m (5 ft)	
d)	Vitesse sol	0 – 1 000 kt	2 (1 si disponible)	Selon l'installation (recommandé : $\pm 5\text{ kt}$)	1 kt	
e)	Route	0 – 360°	2 (1 si disponible)	Selon l'installation (recommandé : $\pm 2^\circ$)	$0,5^\circ$	
f)	Erreur estimative	Plage disponible	2 (1 si disponible)	Selon l'installation	Selon l'installation	Sera enregistrée si elle est facilement disponible.



N°	Paramètre	Plage minimale d'enregistrement	Intervalle maximal d'enregistrement (secondes)	Précision minimale d'enregistrement	Résolution minimale d'enregistrement	Remarques
5	Accélération normale	de -3 g à +6 g (*)	0,25 (0,125 si disponible)	Selon l'installation (recommandé : $\pm 0,09$ g à l'exclusion d'une erreur de référence de $\pm 0,45$ g)	0,004 g	
6	Accélération longitudinale	± 1 g (*)	0,25 (0,125 si disponible)	Selon l'installation (recommandé : $\pm 0,015$ g à l'exclusion d'une erreur de référence de $\pm 0,05$ g)	0,004 g	
7	Accélération latérale	± 1 g (*)	0,25 (0,125 si disponible)	Selon l'installation (recommandé : $\pm 0,015$ g à l'exclusion d'une erreur de référence de $\pm 0,05$ g)	0,004 g	
8	Pression statique externe (ou altitude-pression)	de 34,4 mb (3,44 inHg) à 310,2 mb (31,02 inHg) ou plage de mesure du capteur	1	Selon l'installation [recommandé : ± 1 mb (0,1 inHg) ou ± 30 m (± 100 ft) à ± 210 m (± 700 ft)]	0,1 mb (0,01 inHg) ou 1,5 m (5 ft)	
9	Température extérieure (ou température totale)	de -50° à +90 °C ou plage de mesure du capteur	2	Selon l'installation (recommandé : ± 2 °C)	1 °C	
10	Vitesse indiquée	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 moteur	Plage totale y compris condition de survitesse	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	
12	Pression huile moteur	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation (recommandé : 5 % de la plage totale)	2 % de la plage totale	
13	Température huile moteur	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation (recommandé : 5 % de la plage totale)	2 % de la plage totale	
14	Débit ou pression carburant	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	2 % de la plage totale	
15	Pression d'admission	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	



N°	Paramètre	Plage minimale d'enregistrement	Intervalle maximal d'enregistrement (secondes)	Précision minimale d'enregistrement	Résolution minimale d'enregistrement	Remarques
16	Paramètres poussée/puissance/ couple moteur nécessaires pour déterminer la poussée/puissance de propulsion*	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,1 % de la plage totale	* Un nombre suffisant de paramètres (p. ex. EPR/N ₁ ou couple/N _p , 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.
17	Vitesse générateur de gaz moteur (Ng)	0 – 150 %	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	
18	Vitesse turbine libre (Nf)	0 – 150 %	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	
19	Température du liquide de refroidissement	Plage totale	1	Selon l'installation (recommandé : ± 5 °C)	1 °C	
20	Tension principale	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	1 volt	
21	Température de la culasse	Plage totale	Chaque cylindre, chaque seconde	Selon l'installation	2 % de la plage totale	
22	Position des volets	Plage totale ou chaque position distincte	2	Selon l'installation	0,5°	
23	Position des gouvernes — commandes de vol principales	Plage totale	0,25	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	
24	Quantité carburant	Plage totale	4	Selon l'installation	1 % de la plage totale	
25	Température des gaz d'échappement	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	2 % de la plage totale	
26	Tension de secours	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	1 volt	
27	Position du compensateur	Plage totale ou chaque position distincte	1	Selon l'installation	0,3 % de la plage totale	



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 06 – PART OPS 2

Conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale

Page : 178

Edition : 02 - 23/01/2025

Révision : 00 - 23/01/2025

N°	Paramètre	Plage minimale d'enregistrement	Intervalle maximal d'enregistrement (secondes)	Précision minimale d'enregistrement	Résolution minimale d'enregistrement	Remarques
28	Position du train d'atterrissement	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	Selon les besoins	Selon les besoins	Selon les besoins	Selon les besoins	



APPENDICE 2.4 MODELE D'AUTORISATION ET D'APPROBATIONS PARTICULIÈRES DE L'AVIATION GÉNÉRALE

(Note. — Voir la Section 2, Chapitre 2.1, § 2.1.4 ; Section IV, chapitre 1, § 4.1.4)

1. Objet et portée

- 1.1 Les approbations particulières ont une forme de présentation normalisée et contiennent les renseignements minimaux prescrits dans le modèle correspondant.

Note : Lorsque les opérations à effectuer nécessitent une approbation particulière, une copie du ou des documents doit se trouver à bord (voir § 2.4.2.2 ; 4.4.1.3.1).

2. Modèle d'autorisation et d'approbation particulière



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 06 – PART OPS 2

Conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale

Page : 180

Edition : 02 - 23/01/2025

Révision : 00 - 23/01/2025

MINISTERE CHARGE DES TRANSPORTS

REPUBLIC OF TOGO
Travail – Liberté – Patrie

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



DIRECTION CONTROLE ET SECURITE DES VOLIS

Autorisation Spécifique Aviation Générale

General Aviation Specific Authorization

Délivrée par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile en tant que Etat d'immatriculation
Issued by National Civil Aviation Agency as State of Registry

REPUBLIC OF TOGO
TOGOLESE REPUBLIC

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION
CIVILE
NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY

Nom <i>Name</i>	
Adresse <i>Address</i>	
Téléphone <i>Telephone</i>	
Fax <i>Fax</i>	
Courriel <i>E-mail</i>	

Le présent certificat atteste que **le propriétaire/exploitant** a reçu l'autorisation d'effectuer les opérations en aviation générale indiquées dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément au Manuel d'exploitation et au **RANT 06 PART OPS 2**. Sauf modification, révocation ou suspension, cette autorisation spécifique reste valable tant que l'aéronef reste immatriculé au Togo.

Une copie conforme de la présente autorisation doit être emportée à bord de l'aéronef concerné.

*This certificate certifies that **the owner/operator** is authorized to perform general aviation operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual and the **RANT 06 PART OPS 2**. Unless varied, revoked or suspended, this specific authorization remains valid whilst the aircraft remains on registry of Togo.*

A certify copy of the present permission must be carried on board of the concerned aircraft.

Date de délivrance : <i>Date of issue :</i>	Nom et signature : <i>Name and signature :</i>
	Fonction : <i>Title :</i>



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 06 – PART OPS 2

Conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale

Page : 181
Edition : 02 - 23/01/2025
Révision : 00 - 23/01/2025

MINISTÈRE CHARGE DE L'AVIATION CIVILE

REPUBLIC OF TOGO
Travail – Liberté – Patrie

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DIRECTION CONTRÔLE ET SECURITÉ DES VOLIS



APPROBATION PARTICULIÈRE SPECIFIC APPROVAL

AUTORITÉ DE DELIVRANCE et COORDONNÉES DU CONTACT ISSUING AUTHORITY and CONTACT DETAILS

Autorité de délivrance¹ : _____

Issuing Authority

Adresse : _____

Address

Signature : _____ Date² : _____

Signature

Date

Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel: _____
Telephone Fax Email

PROPRIÉTAIRE/EXPLOITANT OWNER/OPERATOR

Nom³ : _____ Adresse : _____
Name Address

Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel: _____
Telephone Fax Email

Modèle⁴ d'aéronef et marques d'immatriculation :
Aircraft model and registration marks

APPROBATION PARTICULIÈRE SPECIFIC APPROVAL	OUI YES	NON NO	DESCRIPTION ⁵ DESCRIPTION	OBSERVATIONS REMARKS
Opérations par faible visibilité <i>Low visibility operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁶ : _____ RVR : _____ m DH : _____ ft	
Approche et atterrissage <i>Approach and landing</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁷ : _____ m	
Décollage <i>Take-off</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Crédit(s) opérationnel(s) <i>Operational credit(s)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM <i>RVSM</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8	
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN ⁹ <i>AR navigation specifications for PBN operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9	
EFB <i>EFB</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	10	
Autre ¹¹ <i>Other</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		



Notes.—

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'avion. 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 ou 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 (p.ex. 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 utilisées pour la sécurité de l'exploitation des avions et toutes les limitations applicables*
11. *On peut indiquer d'autres approbations ou données particulières dans ce champ, en utilisant une ligne (ou un bloc de plusieurs lignes) par approbation (p. ex. approbation d'approche particulière).*



APPENDICE 2.5. RÉSUMÉ D'UN ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 bis

(Voir le § 2.4.18.4 ; 4.4.13.4)

Note.— Les § 2.4.18.1 et 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

Le résumé d'un accord au titre de l'article 83 bis contienne, présentées de façon normalisée, les informations qui sont indiquées dans le modèle figurant au § 2.

2. Résumé d'un accord au titre de l'article 83 bis

RÉSUMÉ DE L'ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 bis ARTICLE 83 bis AGREEMENT SUMMARY				
Titre de l'accord : <i>Title of the Agreement</i>				
État d'immatriculation : <i>State of Registry</i>			Coordonnateur : <i>Focal point</i>	
État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale <i>State of the principal location of a general aviation operator</i>			Coordonnateur: <i>Focal point</i>	
Date de signature ¹ : <i>Date of signature</i>	Par l'État d'immatriculation ¹ : <i>By State of Registry</i>			
	Par l'État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale ¹ : <i>By State of the principal location of a general aviation operator</i> ¹			
Durée ¹ : <i>Duration</i>	Date de début ¹ : <i>Start Date</i>	Date de fin (le cas échéant) ² : <i>End Date (if applicable)</i>		
Langues de l'accord : <i>Languages of the Agreement</i>				
N° d'enregistrement à l'OACI: <i>ICAO Registration No</i>				
Accord-cadre (le cas échéant) avec numéro d'enregistrement à l'OACI: <i>Umbrella Agreement (if any) with ICAO Registration number</i>				
Convention de Chicago <i>Chicago Convention</i>	Annexes de l'OACI touchées par le transfert à l'État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale de la responsabilité concernant certaines fonctions et obligations <i>ICAO Annexes affected by the transfer to the State of the principal location of a general aviation operator of responsibility in respect of certain functions and duties</i>			
Article 12 : Règles de l'air <i>Article 12: Rules of the Air</i>	Annexe 2, tous les chapitres <i>Annex 2, all chapters</i>	Oui Yes		
		Non		



		No			
Article 30, alinéa a) : Équipement radio des aéronefs <i>Article 30 a): Aircraft radio equipment</i>	Licence de station radio <i>Radio Station Licence</i>	Oui Yes			
		Non No			
Article 30, alinéa b), et article 32, alinéa a) : Licences du personnel <i>Articles 30 b)and 32 a): Personnel Licensing</i>	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 <i>Annex 1, Chapters 1, 2, 3 and 6 and Annex 6 Part I, Radio Operator or Part III, section II, Composition of the flight crew (radio operator) and/or Part II, Qualifications and/or Flight crew member licensing or Part III, Section III, Qualifications</i>	Oui Yes	Annexe 6 : [Préciser la Partie et le paragraphe] ³ <i>Annex 6: [Specify Part and paragraph]</i>		
		Non No			
Article 31 : Certificats de navigabilité <i>Article 31: Certificates of Airworthiness</i>	Annexe 6, Partie 1 ou Partie 3, Section II <i>Annex 6 Part I or Part III, Section II</i>	Oui Yes	[Préciser la Partie et les chapitres] ³ <i>[Specify Part and chapters]</i>		
		Non No			
	Annexe 6, Partie 2 ou Partie 3, Section III <i>Annex 6 Part II or Part III, Section III</i>	Oui Yes	[Préciser la Partie et les chapitres] ³ <i>[Specify Part and chapters]</i>		
		Non No			
	Annexe 8, Partie II, Chapitres 3 et 4 <i>Annex 8 Part II, Chapters 3 and 4</i>	Oui Yes	[Préciser les chapitres] ³ <i>[Specify Part and chapters]</i>		
		Non No			
Aéronef touché par le transfert de responsabilités à l'État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale <i>Aircraft affected by the transfer of responsibilities to the State of the principal location of a general aviation operator</i>					
Marque, modèle et série <i>Aircraft make, model, series</i>	Marques de nationalité et d'immatriculation <i>Nationality and Registration marks</i>	No de série <i>Serial No</i>	No d'AOC (aviation commerciale) <i>AOC # (Commercial air transport)</i>	Durée du transfert des responsabilités <i>Dates of transfer of responsibilities</i>	
				Début ¹ <i>From</i>	Fin (le cas échéant) ² <i>To (if applicable)</i>

Notes.—

1. jj/mm/aaaa
d/mm/yyyy
2. jj/mm/aaaa ou S/O, le cas échéant
dd/mm/yyyy or N/A if not applicable.
3. Les crochets indiquent des informations devant être fournies.
Square brackets indicate information that needs to be provided.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 06 – PART OPS 2

Conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale

Page : 185

Edition : 02 - 23/01/2025

Révision : 00 - 23/01/2025

SUPPLÉMENTS



SUPPLÉMENT 2.A RÉSERVE D'OXYGÈNE À EMPORTER ET EMPLOI DE L'OXYGÈNE

Complément aux dispositions du § 2.2.3.8

Note : L'aptitude des membres de l'équipage à exercer leurs fonctions et le bien-être des passagers au cours des vols à des altitudes où le manque d'oxygène peut entraîner un amoindrissement des facultés constituent une préoccupation majeure. Les recherches menées en caissons d'altitude ou par exposition à l'altitude en montagne montrent qu'une relation peut être établie entre la tolérance humaine, l'altitude considérée et le temps d'exposition. Cette question est traitée en détail dans le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984 de l'OACI). Dans ces conditions et pour aider le pilote commandant de bord à assurer l'alimentation en oxygène prévue au § 2.2.3.8 du présent règlement, on estime qu'il y a lieu de se conformer aux principes ci-après, qui tiennent compte des obligations déjà établies dans le RANT 06 – PART OPS 1.

1. RESERVE D'OXYGENE

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

- (a) tous les membres de l'équipage et au moins dix (10) % des passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression à l'intérieur de ces compartiments sera comprise entre 700 hPa et 620 hPa, moins trente (30) minutes ;
- (b) tous les membres de l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans ces compartiments sera inférieure à 620 hPa.

1.2 Dans le cas d'un avion pressurisé, un vol ne devrait être entrepris que si l'avion est doté d'une réserve d'oxygène suffisante pour alimenter tous les membres d'équipage et tous les passagers, déterminée par les conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa. En outre, lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa, ou lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa mais qu'il ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression



atmosphérique est égale à 620 hPa, la réserve d'oxygène sera suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins dix (10) minutes.

2. EMPLOI DE L'OXYGENE

2.1 Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite devraient utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue, dans tous les cas où, selon les indications données aux § 1.1 et 1.2 ci-dessus, l'alimentation en oxygène est nécessaire.

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

Note : 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



SUPPLÉMENT 3.A MANUEL D'EXPLOITATION D'ENTREPRISE

1. TENEUR SUGGÉREE D'UN MANUEL D'EXPLOITATION D'ENTREPRISE

1.1 Le manuel peut être publié en plusieurs parties distinctes correspondant à des aspects précis de l'exploitation. Il doit contenir les consignes et les renseignements dont le personnel a besoin pour s'acquitter de ses fonctions en sécurité. Il doit contenir au minimum les parties suivantes :

- (a) table des matières ;
- (b) page de suivi des amendements et liste des pages en vigueur, sauf si le document complet fait l'objet d'une nouvelle publication à chaque amendement et s'il porte une date d'entrée en vigueur ;
- (c) fonctions, responsabilités et succession de la direction et du personnel d'exploitation ;
- (d) système de gestion de la sécurité de l'exploitant ;
- (e) système de contrôle d'exploitation ;
- (f) procédures relatives à la LME (s'il y a lieu) ;
- (g) exploitation en conditions normales ;
- (h) procédures d'exploitation normalisées (SOP) ;
- (i) limitations liées aux conditions météorologiques ;
- (j) limites de temps de vol et de période de service de vol ;
- (k) exploitation en conditions d'urgence ;
- (l) considérations relatives aux accidents/incidents ;
- (m) qualifications et formation du personnel ;
- (n) tenue des états ;
- (o) description du système de contrôle de maintenance ;
- (p) procédures de sûreté (le cas échéant) ;
- (q) limites d'emploi relatives aux performances ;
- (r) utilisation/protection des enregistrements provenant des enregistreurs de données de vol / enregistreurs de conversations de poste de pilotage (le cas échéant) ;
- (s) manutention des marchandises dangereuses, utilisation des systèmes d'atterrissement automatique, d'un HUD ou d'affichages équivalents, d'un EVS, d'un SVS ou d'un CVS, selon le cas.



SUPPLÉMENT 3.B LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS (LME)

Complément aux dispositions du § 3.6.1.1

1. Si des écarts par rapport aux exigences des États en matière de certification des aéronefs n'étaient pas permis, les aéronefs ne pourraient 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'Autorité de l'aviation civile indique, par le biais de l'approbation de listes minimales 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'État de l'exploitant 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'État de l'exploitant devrait exiger 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 traduira 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 devrait 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'écarte 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 l'exploitant, sauf dispositions contraires de l'Autorité de l'aviation civile ou du manuel de vol.

8. Les systèmes ou équipements dont on accepte qu'ils soient hors de fonctionnement pour un vol, devront être étiquetés le cas échéant et tous ces éléments devront 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.



SUPPLÉMENT 3.C GUIDE DES DISPOSITIONS ACTUELLES RELATIVES AUX ENREGISTREURS DE BORD

Complément aux dispositions de la Section 2, Chapitre 2.4, § 2.4.16 et de la Section 3, du Chapitre 3.6 § 3.6.3

Les tableaux qui suivent récapitulent les exigences actuelles relatives à l'emport d'enregistreurs de bord.

Tableau 3.C-1. Exigences relatives à l'enregistrement des paramètres de vol

Date	Masse maximale au décollage certifiée (MCTOM)			
	Plus de 27 000 kg		Plus de 5 700 kg	
	Tous les avions Nouveau Certificat de type	Tous les avions Premier certificat de navigabilité	Tous les avions Nouveau certificat de type	Tous les avions Premier certificat de navigabilité
1989 →		3.6.3.1.1.2		3.6.3.1.1.3
2005 →		3.6.3.1.1.1		3.6.3.1.1.1
2016 →		Tableau A2.3-1 (certains paramètres échantillonnes à intervalle resserré)		
2023 →	2.4.16.1.1.2	-	2.4.16.1.1.2	-

Tableau 3. C-2. Exigences relatives à l'installation de CVR et CARS

Date	Masse maximale au décollage certifiée (MCTOM)		
	Plus de 27 000 kg	Plus de 5 700 kg	
	Tous les avions Premier certificat de navigabilité	Tous les avions Premier certificat de navigabilité	Tous les avions à turbomachines dont l'exploitation exige plus d'un pilote Nouveau certificat de type
1987 →	3.6.3.2.1.2	-	
2016 →			3.6.3.2.1.1
2021 →	3.6.3.2.2.1		



Tableau 3.C-3. Exigences sur la combinaison des installations d'enregistreurs

Masse maximale au décollage certifiée (MCTOM)	
Plus de 5 700 kg	
Tous les avions devant être équipés d'un CVR et d'un FDR	
Réserve	

Tableau 3.C-4. Clarification concernant l'installation d'équipement d'enregistrement de communications par liaison de données

Lignes	Date de la première délivrance du certificat de navigabilité	Date de la première délivrance du certificat de navigabilité	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 des exigences
1	Le 1 ^{er} janvier 2016 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 1 ^{er} janvier 2016	Le 1 ^{er} janvier 2016 ou après	Oui	6.3.3.1.1
3	Avant le 1 ^{er} 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 1 ^{er} janvier 2016	Avant le 1 ^{er} janvier 2016	Avant le 1 ^{er} janvier 2016	Non	6.3.3.1.2
5	Avant le 1 ^{er} janvier 2016	Avant le 1 ^{er} janvier 2016	Le 1 ^{er} janvier 2016 ou après	Non ¹	6.3.3.1.2 6.3.3.1.3

¹ Non requis, mais recommandé.