République Togolaise

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de L'Aviation Civile

RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO

RANT 06 – PART OPS 3

CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION D'HELICOPTERE PAR UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT AERIEN PUBLIC

3ème édition / Révision 00 / Octobre 2026

ADOPTÉ 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 AMENDÉ PAR

Décision n°151/26/ANAC/DG du 23 octobre 2026 adoptant l'amendement n°3 du règlement aéronautique national togolais relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public (RANT 06 PART OPS-3)

ADMINISTRATION DU DOCUMENT

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
PG RANT 06 PART OPS 3	i	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
PG ADM	II	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
LPE	iii-iv	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
LA	v-vi	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
LR	vii	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
TDM	viii – xviii	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
P.L.I.B	xix	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
INTRO	1	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP A	A-1 – A-4	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP B	B-1– 6-22	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP C	C-1–C-4	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP D	D-1–D-31	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP E	E-1– E-6	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP F	F-1 – F-8	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP G	G-1 – G-4	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP H	H-1 – H-3	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP I	I-1 – I-3	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP J	J-1 – J-5	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP K	K-1– K-22	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
CHAP L	L-1 – L-5	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP M	M1	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP N	N-1–N-14	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP O	O-1– O-6	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP P	P-1– P-5	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP Q	Q-1–Q-13	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP R	R-1–R-11	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP S	S-1	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026
CHAP T	T-1 – T-4	03	Octobre 2026	00	Octobre 2026

LISTE DES AMENDEMENTS

Numéro d'amdt	Numéro Edition	Numéro Révision	Date	Objet de l'amendement	Origine / Référence source
-	01	00	Juillet 2015	Edition initiale du RANT 06 PART OPS 3 afin de prendre en compte l'Annexe 6 partie 3, sections 1 et 2 à la convention de Chicago	Annexe 6 à la convention de Chicago, partie 3, sections 1 et 2, toutes éditions et amendements jusqu'à l'amendement 19
01	02	00	Juin 2024	Ces amendements concernent : 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 ; 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) ; 3) Les normes relatives à l'harmonisation et alignement des SARPs sur la gestion de la fatigue ; 4) 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 1 et 2 à la Convention de Chicago

				L'intégration de nouvelles dispositions résultant du retour d'expérience et de l'application du présent règlement : - la définition de contrôle en ligne et hors ligne ; - la durée de validité de la qualification pour exercer dans l'un ou l'autre siège ; - les critères d'acceptation du responsable désigné opérations aériennes; - les substances psychoactives et un programme de soutien préventif et non répressif qui doit aider les membres de l'équipage de conduite à déceler tout problème qui pourrait compromettre leur capacité à exercer en toute sécurité les privilèges de leur licence, à y faire face et à le résoudre; - la mise en danger de la sécurité; - les différents types de sacoches de vol électroniques (EFB) et les exigences détaillées concernant les appareils électroniques portatifs; - le transport de passagers indisciplinés.	Intégration de nouvelles dispositions résultant du retour d'expérience et de l'application du présent règlement.
02	02	01	Novembre 2025	Cette révision 01 de l'édition 02 découle de l'amendement n°26 de l'Annexe 6, Partie 3 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°26 de l'Annexe 6, Partie 3 à la Convention de Chicago
03	03	00	Octobre 2026	Cette révision 02 de l'édition 02 découle de l'amendement n°27 de l'Annexe 6, Partie 3 qui concerne : - Hélicoptères de l'aviation générale, utilisation des termes « autorisation », « acceptation » et « approbation », et modifications mineures le 26 novembre 2026 ; -Protection des programmes d'analyse des données de vol (FDAP) et des enregistrements de données de vol le 23 novembre 2028 ; -Amendements corrélatifs découlant de l'adoption de l'Amendement nº 2 de l'Annexe 19 le 26 novembre 2026.	Amendement n°27 de l'Annexe 6, Partie 3 à la Convention de Chicago

LISTE DES REFERENCES

Référence	Source	Titre	N° et date d'édition	Date d'application
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
Annexe 6 partie 3	**OACI**	Vols internationaux d'hélicoptères	Amendement 26 de l'Annexe 06 partie 3	27 novembre 2025
Annexe 6 partie 3	**OACI**	Vols internationaux d'hélicoptères	Amendement 27 de l'Annexe 06 partie 3	26 novembre 2026 23 novembre 2028

TABLE DES MATIERES DETAILLEE

SECTION 1

LISTE DES PAGES EFFECTIVES iii
LISTE DES AMENDEMENTS v
LISTE DES REFERENCES vii
TABLE DES MATIERES DETAILLEE viii
INTRODUCTION 1
CHAPITRE A - APPLICABILITE A-1
OPS 3.A.005 Champ d'application A-1
OPS3.A.010 Définitions, abréviations et acronymes A-1
CHAPITRE B – GENERALITES B-1
OPS 3.B.005 Généralités B-1
OPS 3.B.010 Dérogations B-2
OPS 3.B.015 Consignes opérationnelles B-3
OPS 3.B.020 Lois, réglementations et procédures - Responsabilités de l'exploitant. B-3
OPS 3.B.025 Langue commune B-4
OPS 3.B.030 Listes minimales d'équipements - Responsabilités de l'exploitant ... B-4
OPS 3.B.035 Système qualité B-4
OPS-3.B.040 Système de gestion de la sécurité B-5
OPS 3.B.045 Membres d'équipage B-6
OPS 3.B.050 Informations relatives à la recherche et au sauvetage B-6
OPS 3.B.055 Informations concernant le matériel de sécurité et de sauvetage embarqué B-6
OPS 3.B.060 *Intentionnellement blanc* B-7
OPS 3.B.065 Transport des armes de guerre et des munitions de guerre B-7
OPS 3.B.070 Transport des armes et munitions de sport B-7
OPS 3.B.071 Transport des armes et munitions de sport – Assouplissement B-7
OPS 3.B.075 Mode de transport des personnes B-8
OPS 3.B.080 Présentation de marchandises dangereuses pour le transport aérien B-8
OPS 3.B.085 Responsabilités de l'équipage B-9

OPS 3.B.087 Responsabilités du commandant de bord B-10
OPS 3.B.090 Autorité du commandant de bord B-12
OPS 3.B.095 Accès au poste de pilotage B-12
OPS 3.B.100 Transport non autorisé B-13
OPS 3.B.105 Appareils électroniques portatifs B-13
OPS 3.B.110 Substances psychoactives B-13
OPS-3.B.111 : Programme de soutien B-14
OPS 3.B.115 Mise en danger de la sécurité B-14
OPS 3.B.120 Documents de bord B-14
OPS 3.B.125 Manuels à transporter B-16
OPS 3.B.130 Informations supplémentaires et formulaires B-16
OPS 3.B.135 Informations conservées au sol B-17
OPS 3.B.140 Pouvoir d'inspection B-17
OPS 3.B.145 Accès aux documents et enregistrements B-17
OPS 3.B.150 Conservation des documents B-18
OPS 3.B.155 Conservation, mise à disposition et usage des enregistrements des enregistreurs de vol B-18
OPS 3.B.156 Protection des enregistrements et des transcriptions B-19
OPS 3.B.160 Location B-20
OPS 3.B.165 Hélicoptère exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis B-22

CHAPITRE C - CERTIFICATION ET SUPERVISION DE L'EXPLOITANT C-1

OPS 3.C.005 Permis d'Exploitation Aérienne (PEA/AOC) – Généralités C-1
OPS 3.C.010 Délivrance, modification et maintien de la validité d'un PEA / AOC . C-3
OPS 3.C.015 Exigences administratives C-4

CHAPITRE D – PROCEDURES D'EXPLOITATION D-1

OPS 3.D.005 Contrôle de l'exploitation D-1
OPS 3.D.010 Manuel d'exploitation D-1
OPS 3.D.015 Compétence du personnel d'exploitation D-1
OPS 3.D.020 Établissement de procédures d'exploitation D-2
OPS 3.D.025 Utilisation des services de la circulation aérienne D-2
OPS-3.D.026 Instructions relatives aux opérations en vol D-2
OPS.3.D.030 Utilisation d'une hélistation par un exploitant D-2

OPS 3.D.035 Minima opérationnels d'hélistation D-2

OPS 3.D.040 Procédures de vol aux instruments D-3

OPS 3.D.045 Procédures antibruit D-3

OPS 3.D.050 Routes et zones d'exploitation D-4

OPS 3.D.055 *Intentionnellement blanc* D-4

OPS 3.D.060 Opérations dans des zones avec des exigences spécifiques de performance de navigation D-4

OPS 1.D.062 Exploitation reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN) D-5

OPS 3.D.063 Approbation PBN D-5

OPS 3.D.064 Approbation particulière concernant les sacoches de vol électroniques (EFB) D-5

OPS 3.D.065 *Intentionnellement blanc* D-6

OPS 3.D.067 Approbation opérationnelle pour l'utilisation de systèmes d'atterrissage automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de systèmes de vision améliorée (EVS), de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS) D-6

OPS 3.D.070 *Intentionnellement blanc* D-6

OPS 3.D.075 Détermination des altitudes minimales de vol D-6

OPS-1. D.076 Vérification et calage de l'altimètre D-7

OPS 3.D.080 Politique carburant D-7

OPS 3.D.082 Issues inutilisables D-9

OPS 3.D.085 Transport de passagers à mobilité réduite D-9

OPS 3.D.090 Transport d'enfants (entre deux ans et douze ans) D-10

OPS 3.D.095 Transport des bébés (enfants de moins de deux ans) D-10

OPS 3.D.100 Transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts D-10

OPS1.A. Transport de passagers indisciplinés D-10

OPS 3.D.105 Rangement des bagages et du fret D-11

OPS 3.D.110 Attribution des sièges aux passagers D-11

OPS 3.D.115 Information des passagers D-11

OPS 3.D.120 Préparation du vol D-13

OPS 3.D.125 Sélection des hélistations D-14

OPS 3.D.130 Minimums pour la préparation des vols IFR D-17

OPS 3.D.135 Dépôt d'un plan de vol circulation aérienne D-18

OPS 3.D.140 Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord, débarquant, ou rotor en mouvement D-18

OPS 3.D.145 Avitaillement et reprise de carburant avec du carburant volatil D-20

OPS 3.D.150 Membres de l'équipage aux postes de travail D-20

OPS-3.D.155 Moyens d'aide à l'évacuation d'urgence D-20

OPS 3.D.160 Sièges, ceintures de sécurité et harnais D-20

OPS 3.D.165 Préparation de la cabine passagers et des offices D-21

OPS 3.D.170 Accessibilité des équipements de secours D-21

OPS 3.D.175 Interdiction de fumer à bord D-21

OPS 3.D.180 Conditions météorologiques D-22

OPS 3.D.181 : Observations météorologiques D-22

OPS 3.D.185 Givre et autres contaminants – procédures au sol D-23

OPS 3.D.190 Givre et autres contaminants – procédures en vol D-23

OPS 3.D.195 Emport de carburant et lubrifiant D-23

OPS 3.D.200 Conditions lors du décollage D-25

OPS 3.D.205 Application des minima de décollage D-25

OPS 3.D.210 Altitudes minimales de vol D-25

OPS 3.D.215 Simulation en vol de situations anormales D-25

OPS 3.D.220 Inspection des toilettes en prévention du feu D-25

OPS 3.D.225 Gestion du carburant en vol D-25

OPS 3.D.230 Utilisation de l'oxygène de subsistance D-26

OPS 3.D.235 *Intentionnellement blanc* D-26

OPS 3.D.240 Détection de proximité du sol D-26

OPS 3.D.245 Utilisation du système anti-abordage embarqué (ACAS) D-26

OPS 3.D.250 Conditions lors de l'approche et l'atterrissage D-27

OPS 3.D.255 Commencement et poursuite de l'approche D-27

OPS 3.D.260 *Intentionnellement blanc* D-28

OPS 3.D.265 Carnet de route D-28

OPS 3.D.270 Compte rendu d'évènements D-28

CHAPITRE E – OPERATIONS TOUT-TEMPS : OPÉRATIONS PAR FAIBLE VISIBILITÉ E-1

OPS 3.E.005 Minima opérationnels d'hélistation – Généralités E-1
OPS 3.E.010 Terminologie E-4
OPS 3.E.015 Opérations par faible visibilité – Règles opérationnelles générales . E-4
OPS 3.E.020 Opérations par faible visibilité – Considérations relatives aux hélistations E-5
OPS 3.E.025 Opérations par faible visibilité - Formation et qualifications E-5
OPS 3.E.030 Opérations par faible visibilité – Procédures opérationnelles E-6
OPS 3.E.035 Opérations par faible visibilité – Equipement minimum E-6
OPS 3.E.040 Minima d'exploitation VFR E-6
CHAPITRE F – PERFORMANCES GENERALITES F-1
OPS 3.F.005 Champ d'application F-1
OPS 3.F.010 Généralités F-2
OPS 3.F.015 Terminologie F-3
OPS 3.F.016 Prise en compte des obstacles F-7
CHAPITRE G – CLASSE DE PERFORMANCES 1 ..... G-1
OPS 3.G.005 Généralités G-1
OPS 3.G.010 Décollage G-1
OPS 3.G.015 Trajectoire de décollage G-1
OPS 3.G.020 En Route – Groupe motopropulseur critique en panne G-2
OPS 3.G.025 Atterrissage G-3
OPS 3.G.030 Exploitation d'hélicoptères au départ / à destination d'un site d'intérêt public G-3
CHAPITRE H – CLASSE DE PERFORMANCES 2 ..... H-1
OPS 3.H.005 Généralités H-1
OPS 3. H.010 Exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité (Exploitation avec un temps d'exposition) H-1
OPS 3.H.015 Décollage H-1
OPS 3.H.020 Trajectoire de décollage H-2
OPS 3.H.025 En Route – Groupe motopropulseur critique en panne H-2
OPS 3.H.030 Atterrissage H-2
CHAPITRE I – CLASSE DE PERFORMANCES 3 ..... I-1
OPS 3.I.005 Généralités I-1
OPS 3.I.010 Décollage I-2

OPS 3.I.015 En Route I-2

OPS 3.I.020 Atterrissage I-2

OPS 3.I.025 Exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile se trouvant en dehors d'une zone habitée I-3

CHAPITRE J - MASSE ET CENTRAGE J-1

OPS 3.J.005 Généralités J-1

OPS 3.J.010 Terminologie J-1

OPS 3.J.015 Chargement, masse et centrage J-2

OPS 3.J.020 Masse de l'équipage J-2

OPS 3.J.025 Masse des passagers et des bagages J-2

OPS 3.J.030 Documentation de masse et centrage J-5

CHAPITRE K – INSTRUMENTS ET EQUIPEMENTS DE SECURITE K-1

OPS 3.K.005 Introduction générale K-1

OPS 3.K.010 Les fusibles K-2

OPS 3.K.015 Feux opérationnels des hélicoptères K-2

OPS 3.K.020 Équipement pour les vols nécessitant un système de radiocommunication ou de radionavigation. K-2

OPS 3.K.025 Exploitation VFR de jour - Instruments de vol et de navigation et équipements associés K-3

OPS 3.K.030 Vols IFR ou vols VFR de nuit - Instruments de vol et de navigation et équipements associés. K-4

OPS 3.K.035 Équipement additionnel pour les vols IFR avec un seul pilote K-6

OPS 3.K.040 Radio altimètres K-6

OPS 3.K.045 Dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS) à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant K-7

OPS 3.K.050 *Intentionnellement blanc* K-7

OPS 3.K.055 Équipement radar météorologique embarqué K-7

OPS 3.K.060 Équipement pour le vol en conditions givrantes K-7

OPS 3.K.065 *Intentionnellement blanc* K-7

OPS 3.K.070 Système d'interphone pour les membres de l'équipage de conduite K-7

OPS 3.K.075 Système d'interphone pour les membres de l'équipage K-8

OPS 3.K.080 Système d'annonce passagers K-8

OPS 3.K.085 Enregistreurs de Conversations de poste de pilotage (CVR) et systèmes d'enregistrement audio de poste de pilotage K-9

OPS 3.K.090 *Intentionnellement blanc* K-9

OPS 3.K.095 *Intentionnellement blanc* K-9

OPS 3.K.100 Enregistreurs de données de vol (FDR) et systèmes d'enregistrement de données d'aéronef K-9

OPS 3.K.105 Enregistreurs de communications par liaisons de données K-10

OPS 3.K.110 Construction et installation – Utilisation - Maintien de l'état de fonctionnement des Enregistreurs de bord K-11

OPS 3.K.112 Enregistreur combiné K-12

OPS 3.K.115 Sièges, ceintures de sécurité, harnais et dispositifs de retenue pour enfants K-12

OPS 3.K.120 Signaux «Attachez vos ceintures» , «Défense de fumer» et autres moyens d'informations aux passagers K-13

OPS 3.K.125 *Intentionnellement blanc*. K-13

OPS 3.K.130 Trousses de premiers secours et trousse de prévention universelle K-13

OPS 3.K.135 *Intentionnellement blanc* K-13

OPS 3.K.140 *Intentionnellement blanc*. K-13

OPS 3.K.145 *Intentionnellement blanc*. K-13

OPS 3.K.150 Oxygène de subsistance K-14

OPS 3.K.155 *Intentionnellement blanc*. K-15

OPS 3.K.160 Extincteurs à main K-15

OPS 3 K.165 *Intentionnellement blanc*. K-16

OPS 3 K.170 Indication des zones de pénétration du fuselage K-16

OPS 3.K.175 Marquage extérieur des issues de secours K-17

OPS 3.K.180 *Intentionnellement blanc*. K-17

OPS 3.K.185 Mégaphones K-17

OPS 3.K.190 Éclairage et marquage des issues de secours K-17

OPS 3.K.195 Emetteur de localisation d'urgence automatique K-17

OPS 3.K.200 Gilets de sauvetage K-18

OPS 3.K.202 Combinaison de survie équipage K-18

OPS 3.K.205 Canots de sauvetage et émetteurs de localisation d'urgence de survie pour les vols prolongés au-dessus de l'eau K-19

OPS 3.K.210 Equipement de survie K-20

OPS 3.K.212 Exigences additionnelles pour les hélicoptères exploités depuis ou vers des héliplate-formes situées dans une zone maritime hostile telle que définie au § OPS 3.F.015 ..... K-20

OPS 3.K.215 Hélicoptères certifiés pour une exploitation sur l'eau - Equipements divers K-21

OPS 3.K.220 Hélicoptères en survol de l'eau - Amerrissage forcé K-21

OPS 3.K.225 Hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissage automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de systèmes de vision améliorée (EVS), de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS) K-22

OPS 3.K.230 Sacoches de vol électroniques (EFB) K-22

CHAPITRE L – EQUIPEMENTS DE NAVIGATION, DE COMMUNICATION ET DE SURVEILLANCE L-22

OPS 3.L.005 Introduction générale L-2

OPS 3.L.007 Casque L-2

OPS 3.L.010 Equipement radio L-2

OPS 3.L.015 Boîte de mélange audio L-3

OPS 3.L.020 Equipement radio pour les vols VFR sur les routes navigables par repérage visuel au sol L-3

OPS 3.L.025 Equipement de communication et de navigation pour les opérations IFR et en VFR sur les routes non navigables par repérage visuel au sol L-3

OPS 3.L.026 Équipement de surveillance L-5

OPS 3.L.030 Équipement transpondeur L-6

OPS 3.L.035 Gestion électronique des données de navigation L-6

CHAPITRE M – ENTRETIEN DES HELICOPTERES M-1

OPS 3.M.005 Généralités M-1

CHAPITRE N – EQUIPAGE DE CONDUITE N-1

OPS 3.N.005 Composition de l'équipage de conduite N-1

OPS-3.N.006 Programmes de formation des membres d'équipage de conduite N-2

OPS 3.N.010 Formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage N-4

OPS 3.N.015 Stage d'adaptation et contrôle N-4

OPS 3.N.020 Formation aux différences et formation de familiarisation N-5

OPS 3.N.025 Accession à la fonction commandant de bord N-6

OPS 3.N.030 Commandants de bord - Exigences minimales de qualification N-6
OPS 3.N.035 Maintien des compétences et contrôles périodiques N-7
OPS 3.N.040 Qualification d'un pilote pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes N-10
OPS 3.N.045 Expérience récente N-11
OPS 3.N.050 Qualification à la compétence de route, d'activité et de zone N-11
OPS 3.N.055 Exercice sur plus d'un type ou variante N-13
OPS-1.N.056 Formation, contrôle et évaluation N-13
OPS 3.N.060 Activités sur hélicoptère et avion N-14
OPS 3.N.065 Dossiers de formation N-14
CHAPITRE O – EQUIPAGE DE CABINE O-1
OPS 3.O.005 Domaine d'application O-1
OPS 3.O.010 Nombre et composition de l'équipage de cabine O-1
OPS 3.O.015 Exigences minimales O-2
OPS 3.O.020 Chefs de cabine O-2
OPS 3.O.025 Formation initiale O-3
OPS 3.O.030 Stage d'adaptation et formation aux différences O-3
OPS 3.O.035 Vols de familiarisation O-4
OPS 3.O.040 Entraînements périodiques O-4
OPS 3.O.045 Remise à niveau O-4
OPS 3.O.050 Contrôles O-5
OPS.3.O.055 Exercice sur plus d'un type ou variante O-5
OPS 3.O.060 Dossiers de formation O-6
CHAPITRE P – MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS P-1
OPS 3.P.005 Manuels d'exploitation – Généralités P-1
OPS 3.P.010 Manuel d'Exploitation - Structure et Contenu P-2
OPS 3.P.015 Manuel de Vol P-3
OPS 3.P.020 Carnet de route P-3
OPS 3.P.025 Plan de vol exploitation P-3
OPS 3.P.030 Durée d'archivage de la documentation P-5
OPS 3.P.035 Spécifications de la gestion du maintien de la navigabilité P-5
OPS 3.P.040 Compte-rendu matériel P-5

CHAPITRE Q – GESTION DE LA FATIGUE - LIMITATIONS DES TEMPS ET SERVICES DE VOL ET EXIGENCES EN MATIERE DE REPOS Q-1

OPS 3.Q.005 Principes Généraux Q-1

OPS 3.Q.010 Définitions Q-1

OPS 3.Q.011 Système de gestion des risques de fatigue (FRMS) Q-3

OPS 3.Q.012 Responsabilités des exploitants Q-3

OPS 3.Q.015 Limitations - Equipage de conduite Q-4

OPS 3.Q.020 Limitations - Equipage de cabine Q-6

OPS 3.Q.025 Mise en place Q-7

OPS 3.Q.030 Heures de présentation Q-7

OPS 3.Q.035 Service fractionné Q-7

OPS 3.Q.040 Repos réglementaires Q-8

OPS 3.Q.045 Décalage horaire Q-9

OPS 3.Q.050 Réserve Q-9

OPS 3.Q.055 Circonstances imprévues intervenant en cours d'exécution des opérations Q-11

OPS 3.Q.060 Relevés des temps de vol, de service de vol, des temps de service et des temps de repos. Q-11

OPS 3.Q.065 - Alimentation Q-12

OPS 3.Q.070: Autorisation exceptionnelle aux exigences prescriptives de gestion de la fatigue Q-12

OPS-3.Q.075: Formation à la gestion de la fatigue Q-12

CHAPITRE R – TRANSPORT AERIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES R-1

OPS 3.R.005 Terminologie R-1

OPS 3.R.010 Conditions de transport des dépouilles mortelles par voie aérienne R-3

OPS 3.R.015 Conditions de transport des animaux infectés ou venimeux R-3

OPS 3.R.020 Autorisation de transport de marchandises dangereuses R-4

OPS-3.R.021 Exploitants n'ayant pas reçu d'approbation opérationnelle particulière pour transporter des marchandises dangereuses comme fret R-4

OPS-3.R.022 Exploitants ayant reçu une approbation particulière pour transporter des marchandises dangereuses comme fret R-4

OPS 3.R.025 Objet R-4

OPS 3.R.030 Limitations du transport de marchandises dangereuses R-5

OPS 3.R.035 Classification R-6
OPS 3.R.040 Emballage R-6
OPS 3.R.045 Étiquetage et marquage R-6
OPS 3.R.050 Document de transport de marchandises dangereuses R-6
OPS 3.R.055 Acceptation de marchandises dangereuses R-6
OPS 3.R.060 Inspection pour déceler des dommages, fuite ou contamination R-7
OPS 3.R.065 Élimination de la contamination R-7
OPS 3.R.070 Restrictions de chargement R-8
OPS 3.R.075 Communication de l'information R-8
OPS 3.R.080 Programmes de formation R-10
OPS 3.R.085 Rapports relatifs aux incidents et accidents de marchandises dangereuses R-10

CHAPITRE S – SURETE S-1

OPS 3.S.005 Exigences en matière de sûreté S-1
OPS 3.S.010 Programmes de formation S-1
OPS 3.S.015 Rapports relatifs aux actes illicites S-1
OPS 3.S.020 Liste de vérification de la procédure de fouille de l'hélicoptère S-1
OPS 3.S.025 Sûreté du poste de pilotage S-1

CHAPITRE T – AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION T-1

OPS 3.T.005 Généralités T-1
OPS 3.T.010 Fonctions de l'agent technique d'exploitation T-1
OPS 3.T.015 Expérience requise T-2
OPS 3.T.020 Stage de maintien de compétence T-3
OPS 3.T.025 Attestation de maintien de compétence T-3
OPS 3.T.030 Agrément d'un agent technique d'exploitation pour exercer des contrôles T-4
OPS 3.T.035 Dossiers de formation T-4

APPENDICES

SECTION 2 – IEM RANT 06 PART OPS 3

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

INTRODUCTION

Le présent règlement RANT 06. PART OPS-3 comporte 20 chapitres établissant les conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public dont le siège est situé au Togo.

Les appendices figurant dans le présent règlement sont désignés par référence aux paragraphes auxquels ils se rapportent et ont le même statut que le règlement lui-même.

Les exigences réglementaires adoptées dans le présent règlement peuvent être complétées, le cas échéant, par des instructions ou explications IE (en anglais IEM ou Interpretative Explanatory Material) portant le numéro du paragraphe ou de l'appendice auxquelles elles se rapportent. Lorsque c'est le cas, il est fait référence à ces IE/IEM en début de paragraphe ou dans le corps du RANT 06 PART OPS-3. Toutes ces indications complémentaires font l'objet d'un volume IEM RANT 06 PART OPS-3.

CHAPITRE A - APPLICABILITE

OPS 3.A.005 Champ d'application

(a) Le RANT 06 PART OPS 3 s'applique à l'exploitation d'hélicoptères civils par un exploitant dont le siège principal est situé au Togo et autorisé à effectuer des opérations de transport aérien commercial international ou national.

(b) Le présent règlement ne s'applique pas aux hélicoptères utilisés pour le travail aérien, dans des opérations militaires, de douane ou de police.

OPS3.A.010 Définitions, abréviations et acronymes

(Voir IEM OPS 3.A.010)

(a) Définitions

Les termes utilisés dans ce document ont les significations suivantes :

Actes d'intervention illicite. Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment (la liste n'étant pas exhaustive) :

a) capture illicite d'un aéronef ;

b) destruction d'un aéronef en service ;

c) prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;

d) intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;

e) 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 ;

f) utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ;

g) 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 (y compris, le cas échéant, bâtiments, installations et équipement), destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée et le départ d'aéronefs et leurs mouvements à la surface.

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

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.

Aéronef civil : aéronef autre qu'un aéronef d'Etat.

Aéronef d'Etat : aéronef utilisé dans les services militaires, de douane ou de police.

Agent technique d'exploitation : Personne, titulaire ou non d'une licence et dûment qualifiée conformément à l'Annexe 1, désignée par l'exploitant pour effectuer le contrôle et la supervision des vols, qui appuie et aide le pilote commandant de bord à assurer la sécurité du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin.

Aire d'approche finale et de décollage (FATO) : Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Lorsque la FATO est destinée aux hélicoptères exploités en classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.

Altitude de décision (DA) *ou* ***hauteur de décision (DH) :*** Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours 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 (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

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 abrégé s « OCA/H ».

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

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 ».

Analyse des données de vol : Processus consistant à analyser les données de vol enregistrées afin d'améliorer la sécurité des vols.

Appareil électronique portatif (PED) : tout type d'appareil électronique, typiquement, mais sans s'y limiter, aux appareils électroniques grand public, apportés à bord de l'aéronef par les membres de l'équipage, les passagers ou faisant partie du fret, qui n'est pas inclus dans la configuration du système certifié de l'aéronef. Il comprend tous les équipements capables de consommer de l'énergie électrique. L'énergie électrique peut être fournie à partir de sources internes telles que des batteries (chargeables ou non rechargeables) ou les appareils peuvent également être connectés à des sources d'alimentation spécifiques de l'aéronef.

Appareil électronique portatif contrôlé (C-PED): un PED soumis au contrôle administratif de l'exploitant qui l'utilise. Cela inclut, entre autres, le suivi de l'attribution des appareils à des aéronefs ou à des personnes spécifiques et la garantie qu'aucune modification non autorisée n'est apportée au matériel, aux logiciels ou aux bases de données. Les C-PED peuvent être attribués à la catégorie des émetteurs non intentionnels ou T-PED.

Appareil électronique portatif émetteur (T-PED): désigne un appareil électronique portable (PED) doté de capacités de transmission intentionnelle par radiofréquence.

Approbation particulière : Approbation indiquée dans les spécifications d'exploitation de transport aérien commercial ou dans la liste des approbations particulières dans le cas des vols d'aviation générale.

Application EFB : Application logicielle installée sur une plateforme d'accueil EFB qui fournit une ou plusieurs fonctions opérationnelles spécifiques en appui aux opérations de vol.

Application EFB de type A : Application EFB dont le dysfonctionnement ou la mauvaise utilisation n'a aucun effet sur la sécurité.

Application EFB de type B : Application EFB:

- dont le dysfonctionnement ou la mauvaise utilisation est classé comme condition de défaillance mineure ou en dessous; et
- qui ne duplique ni ne se substitue à aucune fonction ou fonctionnalité requise par les règlements de navigabilité, les exigences de l'espace aérien et les règles opérationnelles.

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

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

Autorité ATS compétente : L'autorité appropriée désignée par l'État chargé de fournir les services de la circulation aérienne dans un espace aérien donné ;

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

- les personnes à mobilité réduite (PRM) en raison d'un handicap physique, sensoriel ou locomoteur, permanent ou temporaire, ou en raison d'un handicap ou d'une déficience intellectuelle, ou de toute autre cause de déficience, ou de l'âge;
- les bébés et les enfants non accompagnés; et les personnes expulsées, les passagers non admissibles ou les personnes en état d'arrestation.

COMAT : Matériel de l'exploitant transporté sur un aéronef de l'exploitant pour les propres besoins de l'exploitant.

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

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

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).

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

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

Note. — Les minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent au Chapitre 4 du RANT 02.

Condition de défaillance mineure : Condition de défaillance qui ne réduirait pas de manière significative la sécurité de l'aéronef et qui suppose des actions de l'équipage de conduite qui correspondent parfaitement à ses capacités.

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

Note. — Les minimums spécifiés figurent au Chapitre 4 du RANT 02.

Contrôle d'exploitation : Exercice de l'Autorité de l'aviation civile 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.

Contrôle en ligne : un contrôle effectué par l'exploitant et auquel se soumet le pilote ou le membre d'équipage technique afin de démontrer sa compétence dans l'exécution des opérations normales en ligne décrites dans le manuel d'exploitation ;

Contrôle hors ligne de l'exploitant : un contrôle effectué par l'exploitant et auquel se soumet le pilote ou le membre d'équipage technique afin de démontrer sa compétence dans l'exécution des procédures standard, non standard et d'urgence ;

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.

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

Dispositif de montage d'EFB : une pièce certifiée pour un aéronef qui sécurise un EFB portable ou installé, ou des composants du système EFB.

Dispositif de suivi de fret : C'est un PED attaché ou inclus dans le fret aérien (par exemple dans ou sur des conteneurs, des palettes, des colis ou des bagages). Les dispositifs de suivi du fret peuvent être classés dans la catégorie des émetteurs non intentionnels ou T-PED.

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.

EFB installé : Plateforme installée dans l'aéronef, faisant partie de sa configuration et couvert par l'approbation de navigabilité de l'avion. Il est capable d'héberger des applications EFB de type A et/ou de type B.

EFB portatif : Plateforme portable utilisée dans le poste de pilotage, qui ne fait pas partie de la configuration certifiée de l'aéronef.

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

Enregistrements de maintien de la navigabilité : Enregistrements relatifs au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'un rotor ou d'une pièce connexe.

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

Environnement hostile : Environnement dans lequel :

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

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

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

(d) le risque de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est inacceptable.

(Voir IEM OPS 3.A.010)

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

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

Environnement non hostile : Environnement dans lequel :

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

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

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

(d) le risque calculé de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est acceptable.

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

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

Note.— L'expression « État de l'aérodrome » englobe les hélistations et les emplacements d'atterrissage.

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

Note.— Des éléments indicatifs sur les options concernant l'établissement principal d'un exploitant d'aviation générale 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).

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

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

Exploitant : Personne physique ou morale qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Exploitation en classe de performances 1 : Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du moteur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, à moins que la défaillance ne se produise avant le point de décision au décollage (TDP) ou après le point de décision à l'atterrissage (LDP), auxquels cas l'hélicoptère doit être capable d'atterrir à l'intérieur de l'aire de décollage interrompu ou de l'aire d'atterrissage.

Exploitation en classe de performances 2 : Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du moteur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, sauf lorsque la défaillance se produit tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.

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

Fatigue : État physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, à une phase du rythme circadien ou à la charge de travail (mental et/ou physique), qui peut réduire la vigilance d'une personne et sa capacité à s'acquitter dûment de fonctions opérationnelles liées à la sécurité.

Fiche de maintenance : Encore appelé certificat de remise en service est un document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante au règlement applicable de navigabilité.

Note 1 : Il s'agit d'un certificat d'approbation émis par un représentant agréé de l'organisme de maintenance qui stipule que la maintenance effectuée sur un aéronef ou un élément d'aéronef a été exécutée de façon satisfaisante en utilisant les méthodes, techniques, et pratiques, prescrites dans le manuel de maintenance à jour du constructeur ou instructions pour le maintien de la navigabilité élaborées par son fabricant, ou en utilisant d'autres méthodes, techniques, et pratiques acceptables pour l'Autorité de l'aviation civile.

Fournisseur du système EFB : L'entreprise responsable du développement ou pour avoir développé le système EFB ou une partie de celui-ci.

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

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

Hélistation : Aérodrome, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface.

Hélistation de dégagement : Hélistation vers laquelle un hélicoptère peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'hélistation d'atterrissage prévue, où les services et installations nécessaires sont disponibles, où les exigences de l'aéronef en matière de performances peuvent être respectées et qui sera opérationnel à l'heure d'utilisation prévue. On distingue les hélistations de dégagement suivantes :

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

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

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

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

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

Interface homme–machine (HMI) : Un élément de certains dispositifs qui est capable de gérer des interactions homme-machine. L'interface se compose de matériels et de logiciels qui permettent l'interprétation et le traitement des données de l'utilisateur par des machines ou des systèmes qui, à leur tour, fournissent les résultats requis à l'utilisateur.

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

Liste minimale d'équipements (LME) : Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement ; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.

Liste minimale d'équipements de référence (LMER) : Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.

Maintenance :

i) **Jusqu'au 25 novembre 2026 :** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes: révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

ii) **À compter du 26 novembre 2026 :** Exécution des tâches sur un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur, une hélice ou une pièce connexe qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef, du poste de télépilotage, du moteur, de l'hélice ou de la 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.
Note: La définition de « Maintenance » est identique à celle de «Entretien ».

Maintien de la navigabilité *:*

i) **Jusqu'au 25 novembre 2026 :** 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.

ii) **À compter du 26 novembre 2026** : Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.

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

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

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

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

Manuel d'utilisation de l'aéronef : Manuel qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef.

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

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, Chapitre 3.

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

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

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

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

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 donnés.

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'hélistation : Limites d'utilisation d'une hélistation :

(a) pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;

(b) pour l'atterrissage avec approche de précision, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) comme étant appropriées à la catégorie d'exploitation ;

(c) pour l'atterrissage avec approche utilisant un guidage vertical, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) ;

(d) pour l'atterrissage avec approche classique, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin, en fonction de la base des nuages.

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

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

Navigation de surface: 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.

Navigation fondée sur les performances (PBN) : Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs évoluant sur une route ATS, sur 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 et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien. La disponibilité d'un signal électromagnétique provenant d'un système mondial de navigation par satellite (SIS GNSS) ou d'une autre infrastructure d'aide à la navigation est prise en compte dans le concept d'espace aérien afin de permettre l'application de navigation.

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

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

Opérations d'approche et d'atterrissage utilisant des procédures d'approche aux instruments : Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments sont classées comme suit :

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

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

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

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

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

b) approche aux instruments tridimensionnelle (3D), utilisant à la fois le guidage de navigation latérale et verticale.

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.

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

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

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

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

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

Phase d'approche et d'atterrissage — hélicoptères : Partie du vol qui va de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou du début de la descente dans les autres cas, jusqu'à l'atterrissage ou jusqu'au point d'atterrissage interrompu.

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

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

Phase de décollage et de montée initiale : Partie du vol qui va du début du décollage jusqu'à 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou jusqu'à la fin de la montée dans les autres cas.

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

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

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 en vigueur (CPL): Plan de vol qui tient compte des modifications éventuelles du plan de vol déposé, le cas échéant, apportées par des autorisations ATC postérieures à la communication du plan de vol initial.

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

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

Plateforme d'accueil EFB : Matériel informatique qui contient les capacités de calcul et le logiciel de base, y compris le système d'exploitation et les logiciels d'entrées/sorties.

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

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

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

Note. — Le point de décision au décollage ne s'applique qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 1.

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

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

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

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

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

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

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

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

- *Procédure d'approche classique (NPA).* Procédure d'approche aux instruments conçue pour les opérations d'approche aux instruments 2D de type A.
- *Procédure d'approche avec guidage vertical (APV).* Procédure d'approche aux instruments en navigation fondée sur les performances (PBN) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A ou B.
- *Procédure d'approche de précision (PA).* Procédure d'approche aux instruments fondée sur les systèmes de navigation (ILS, MLS, GLS et SBAS CAT I) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A ou B.

Programme 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.

Programme national de sécurité : Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

Règlement applicable de navigabilité :

i) **Jusqu'au 25 novembre 2026 :** Règlement de navigabilité complet et détaillé accepté ou reconnu par le Togo pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considéré.

ii) **À compter du 26 novembre 2026 :** Règlement de navigabilité complet et détaillé accepté ou reconnu

par le Togo pour la classe d'aéronefs, le poste de télépilotage, le moteur ou l'hélice considérés.

Note : le « règlement applicable de navigabilité » concerne la « navigabilité initiale » et la « navigabilité continue ». Pour la navigabilité initiale les exigences donnent les certificats de type/les codes de navigabilité correspondants des États de conception retenus pour servir de base à l'acceptation du certificat de type délivré par ces États de conception.

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

Résumé de l'accord : Lorsqu'un aéronef est exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis conclu entre l'État d'immatriculation et un autre Etat, 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 Etat, 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 transport aérien commercial.

Ressources EFB installées : Composants matériels EFB certifiés externes à la plate-forme hôte EFB elle-même, tels que les composants d'entrée/sortie (écrans distants installés, claviers, dispositifs de pointage, commutateurs, etc.) ou une station d'accueil.

Sacoche de vol électronique (EFB) : Système d'information électronique constitué d'équipement et d'applications destiné à l'équipage de conduite, qui permet de stocker, d'actualiser, d'afficher et de traiter des fonctions EFB à l'appui de l'exécution des vols ou de tâches liées au vol.

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

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

a) commence et se termine à l'intérieur d'une période de 24 heures ; et qui

b) est assurée par le même pilote commandant de bord.

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

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

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

Simulateur d'entraînement au vol : L'un quelconque des trois (3) types suivants d'appareillage permettant

de simuler au sol les conditions de vol :

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

Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.

Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

Site d'intérêt public : site utilisé pour des opérations d'intérêt public.

Les opérations d'intérêt public sont :

(i) les opérations de SMUH,

(ii) les opérations depuis ou vers des sites d'intérêt public situés dans un Etat qui applique un dispositif réglementaire analogue et définis comme tels par l'Autorité de l'Etat. ***Spécification de navigation :*** Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux (2) types de spécification de navigation :

- *Spécification RNAV.* Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas d'obligation de surveillance de la performance et d'alerte 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 la navigation fondée sur les performances (PBN) *(Doc 9613), Volume II, contient des éléments indicatifs détaillés sur les spécifications de navigation.*

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

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

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

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

Support de rangement visible: un dispositif non certifié qui est fixé au membre de l'équipage de conduite (par exemple : une planchette de genoux) ou à une partie existante de l'aéronef (exemple : support à ventouses) et est destiné à maintenir des cartes ou à maintenir des objets portables de faible masse qui sont visionnées par les membres de l'équipage de conduite à leur poste de travail.

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.

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.

Système EFB : Matériel informatique (y compris les batteries, les dispositifs en matière de connectivité, les composants d'entrée/sortie) et un logiciel (y compris les bases de données et le système d'exploitation) nécessaire pour soutenir la ou les applications EFB prévues.

Système de documents sur la sécurité des vols : Ensemble de documents interdépendants établi par l'exploitant, dans lesquels est consignée et organisée l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol, comprenant au minimum le manuel d'exploitation et le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.

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

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

Système de vision améliorée (EVS) : Système électronique d'affichage en temps réel d'images de la vue

extérieure obtenues au moyen de capteurs d'images.

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

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

Note 1. — L'Autorité de l'aviation civile peut fournir des orientations lorsque la définition de « temps de vol » n'indique pas ou ne permet pas certaines activités normales, comme un changement d'équipage sans arrêt des rotors ou un lavage du ou des moteurs, rotors en rotation, suite à un vol. Quoi qu'il en soit, le temps pendant lequel les rotors tournent entre des secteurs d'un vol est pris en compte dans le calcul du temps de vol.

Temps de vol — hélicoptères : Total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.

Transport aérien : Toute opération aérienne qui consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination des passagers, du fret ou de la poste, contre rémunération.

Transport aérien commercial ou public : Transport aérien de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Transport aérien commercial international : Transport par aéronef de personnes ou de biens moyennant rémunération ou par le biais d'un contrat de location ou le transport de courrier entre deux ou plusieurs pays.

Transporteur aérien : Entreprise de transport aérien, possédant un agrément en cours de validité.

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.

Usage abusif de substances : L'utilisation d'une ou de plusieurs substances psychoactives par des membres de l'équipage de conduite, de l'équipage de cabine et d'autre personnel critique pour la sécurité d'une manière qui:

- constitue un risque direct pour celui qui consomme ou compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui; et/ou
- engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.

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

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

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

Vol de proximité : vol d'une ou plusieurs étapes, effectué dans une même journée, dans une zone locale définie acceptable par l'Autorité de l'aviation civile, sur des routes navigables par repérage visuel au sol (Voir IEM OPS 3.A.10)

Vol S.M.U.H. basique : Vol S.M.U.H ne nécessitant pas d'abaissement des minimums opérationnels. (Voir IEM au § OPS 3.A.010)

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

Note : la description de la philosophie du SMUH est présentée dans l'IEM OPS 3.A.010

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

Vols en mer : Vols dont une grande partie se déroule habituellement au-dessus de la mer ou en provenance ou à destination de sites en mer. Ils comprennent, sans s'y limiter, les vols de soutien d'exploitations pétrolières, gazières ou minières en mer et les vols de transfert de pilotes maritimes.

V_{TOSS} : Vitesse minimale à laquelle l'hélicoptère pourra monter si le moteur le plus défavorable est hors de fonctionnement et si les autres moteurs fonctionnent dans les limites d'emploi approuvées.

Note. — La vitesse mentionnée ci-dessus peut être mesurée aux instruments ou atteinte au moyen d'une procédure spécifiée dans le manuel de vol.

Zone habitée : En rapport avec une cité, une ville ou un groupe d'habitations, toute zone utilisée dans une large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives.

(b) Abréviations et acronymes

AAC : Autorité de l'aviation civile

ACAS : Système anticollision embarqué

ADF : Radiogoniomètre automatique

ADRS : Système d'enregistrement de données d'aéronef

ADS-C : Surveillance dépendante automatique en mode contrat

AIG : Enquêtes et prévention des accidents

AIR : Enregistreur d'images embarqué

AIRS : Système d'enregistrement d'images embarqué

ANAC TOGO : Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo

AOC / PEA: Air Operator Certificat ou Permis d'Exploitation Aérienne

APCH : Approche

AR : Autorisation obligatoire

ATM : Gestion du trafic aérien

ATN : Réseau de télécommunications aéronautiques

ATC : Contrôle de la circulation aérienne

ATS : Service de la circulation aérienne

CARS : Système d'enregistrement audio de poste de pilotage

CAT I : Catégorie I

CAT II : Catégorie II

CAT III : Catégorie III

CFIT : Impact sans perte de contrôle

Cm : Centimètre

COMAT : Matériel de l'exploitant

CPDLC : Communications contrôleur-pilote par liaison de données

CS-AWO : Certification EASA – Opérations tout temps (Certification Specifications – All Weather Operations)

CVR : Enregistreur de conversations de poste de pilotage

CVS : Système de vision combiné

DA : Altitude de décision

DA/H : Altitude/hauteur de décision

DEL : Diode électroluminescente

DH : Hauteur de décision

DLR : Enregistreur de liaison de données

DLRS : Système d'enregistrement de liaison de données

Distance DR : Distance horizontale que l'hélicoptère a parcouru depuis la fin de la distance utilisable au décollage

DME : Dispositif de mesure de distance

DPATO : Point défini après le décollage

DPBL : Point défini avant l'atterrissage

ECAM : Moniteur électronique centralisé de bord

EFB : Sacoche de vol électronique

EFIS : Système d'instruments de vol électroniques

EICAS : Système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage

EMI Brouillage électromagnétique ou interférence électromagnétique

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

FATO : Aire d'approche finale et de décollage

FDR : Enregistreur de données de vol

FM : Modulation de fréquence

Ft : Pied

g:	Accélération de la pesanteur
HEA :	Aérodromes à haute altitude
hPa :	Hectopascal
HUD :	Visualisation tête haute
HUMS :	Système de contrôle d'état et d'utilisation
IFR :	Règles de vol aux instruments
IGE :	En effet de sol
ILS :	Système d'atterrissage aux instruments
IMC :	Conditions météorologiques de vol aux instruments
in Hg :	Pouce de mercure
kg :	Kilogramme
km :	Kilomètre
kN :	Kilonewton
kt :	Nœud
LDAH :	Distance utilisable à l'atterrissage
LDP :	Point de décision à l'atterrissage
LDRH :	Distance nécessaire à l'atterrissage
LEC :	Liste d'écarts de configuration
LME :	Liste minimale d'équipements
LMER :	Liste minimale d'équipements de référence
M :	Mètre
mb	Millibar
MDA :	Altitude minimale de descente
MDA/H :	Altitude/hauteur minimale de descente
MDH :	Hauteur minimale de descente
MHz :	Mégahertz
MLS :	Système d'atterrissage hyperfréquences
MOPS :	Spécification de performances opérationnelles minimales
NAV :	Navigation

N1 : Régime du compresseur basse pression (compresseur à deux étages) ; régime de la soufflante (compresseur à trois étages)

NM : Mille marin

NVIS : Système de vision nocturne

OACI : Organisation de l'aviation civile internationale

OCA : Altitude de franchissement d'obstacles

OCA/H : Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles

OEI : Un moteur hors de fonctionnement

OGE : Hors effet de sol

CH : 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

PEA / AOC : Permis d'exploitation aérienne ou Air Operator Certificat

PNR : Point de non-retour psi

PSI : Pound square inch (Livre par pouce carré)

R : Rayon du rotor

RCP : Performances de communication requises

RNP : Qualité de navigation requise

RTCA : Radio Technical Commission for Aeronautics

RTODR : Distance nécessaire pour le décollage interrompu

RVR : Portée visuelle de piste

RSP : Performance de surveillance requise

SI : Système international d'unités

SICASP : Groupe d'experts sur l'amélioration du radar secondaire de surveillance et les systèmes anticollision

SOP : Procédures d'exploitation normalisées

SVS : Système de vision synthétique

T4 : Température des gaz d'échappement

TDP : Point de décision au décollage

TIT : Température à l'entrée de la turbine

TLOF : Aire de prise de contact et d'envol

TODAH : Distance utilisable au décollage

TODRH : Distance nécessaire au décollage

UTC : Temps universel coordonné

VFR : Règles de vol à vue VOR : Radiophare omnidirectionnel VHF

VMC : Conditions météorologiques de vol à vue

VNAV : Navigation verticaleV_{TOSS} : Vitesse minimale à laquelle l'hélicoptère pourra monter si le moteur le plus défavorable est hors de fonctionnement et si les autres moteurs fonctionnent dans les limites d'emploi approuvées

V_y : Vitesse correspondant à la meilleure vitesse ascensionnelle

WXR : Conditions météorologiques

PBAOM : Minimum opérationnel d'aérodrome basé sur les performances

Symboles

°C : Degré Celsius

% : Pour cent

CHAPITRE B – GENERALITES

OPS 3.B.005 Généralités

(a) Un exploitant ne doit exploiter un hélicoptère en transport aérien commercial que conformément aux dispositions du présent règlement.

(b) Un exploitant doit se conformer aux exigences additionnelles de navigabilité imposées par l'Autorité de l'aviation civile.

(c) Chaque hélicoptère doit être exploité conformément aux clauses de son certificat de navigabilité et dans les limites spécifiées dans son manuel de vol. (Voir appendice 1 au § OPS 3.B.005(c))

(d) Les opérations de service médical d'urgence par hélicoptères (S.M.U.H.) doivent être effectuées conformément aux dispositions particulières de l'appendice 1 ou 2 au § 3.B.005(d).

Pour effectuer de telles opérations, l'exploitant doit détenir une autorisation spécifique. Cette autorisation est dite " autorisation S.M.U.H ".

(e) Les dispositions particulières aux opérations d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée sont fixées par l'appendice 1 au § 3.B.005(e). Cet appendice ne s'applique pas aux vols S.M.U.H. spéciaux effectués en accord avec les exigences de l'appendice 1 au § OPS 3.B.005 (d).

Pour effectuer un vol conformément à ces dispositions, l'exploitant doit détenir une autorisation spécifique. Cette autorisation est dite " autorisation environnement hostile situé en zone hostile situé hors zone habitée ".

(f) Les dispositions particulières aux opérations d'hélicoptères dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à trois mille cent soixante-quinze (3175) kg, dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure ou égale à 9, de jour et sur des routes navigables par repérage visuel au sol sont fixées par l'appendice 1 au § 3.B.005(f).

Pour effectuer un vol conformément à ces dispositions, l'exploitant doit détenir une autorisation spécifique. Cette autorisation est dite " autorisation Exploitation de petits hélicoptères en VFR de jour uniquement".

(g) Les dispositions particulières aux opérations d'hélicoptères, dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure ou égale à trois mille cent soixante-quinze(3175) kg et dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure ou égale à 9, qui consistent en des vols de proximité circulaires sont fixées par l'Appendice 1 au § 3.B.005(g).

Pour effectuer un vol conformément à ces dispositions, l'exploitant doit détenir une autorisation spécifique. Cette autorisation est dite " autorisation Exploitation de gros hélicoptères lors de vols de proximité circulaires en VFR de jour uniquement ".

(h) Les opérations d'hélitreuillage (H.H.O.) doivent être effectuées conformément aux dispositions particulières de l'appendice 1 au § 3.B.005 (h).

Pour effectuer un vol conformément à ces dispositions particulières, l'exploitant doit détenir une autorisation spécifique. Cette autorisation est dite "autorisation H.H.O.".

(i) Les dispositions particulières aux opérations d'hélicoptères depuis ou vers un site d'intérêt public sont fixées par l'appendice 1 au § 3.B.005(i).

(j) Pour effectuer de telles opérations, l'exploitant doit détenir une autorisation spécifique. Cette autorisation est dite " autorisation Exploitation de sites d'intérêt public ".

OPS 3.B.010 Dérogations

(a) 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.

(b) 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 règlementation applicable.

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

(c) Notification de la dérogation

(1) 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.

OPS 3.B.015 Consignes opérationnelles

(a) L'Autorité de l'aviation civile peut, au moyen d'une consigne opérationnelle, ordonner qu'une opération soit interdite, limitée ou soumise à certaines conditions, dans le but d'assurer la sécurité des opérations.

(b) Les consignes opérationnelles précisent :

(1) la raison de leur diffusion,

(2) le domaine d'application et la durée,

(3) l'action à engager par les exploitants.

OPS 3.B.020 Lois, réglementations et procédures - Responsabilités de l'exploitant.

(a) Un exploitant doit veiller à ce que :

(1) tous ses employés soient informés, lorsqu'ils sont en fonctions à l'étranger, qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des États dans le territoire desquels ils effectuent des vols.

(2) tous ses pilotes connaissent les lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'ils devront traverser, aux hélistations qu'ils seront appelés à utiliser et pour les installations et services correspondants et que tous les autres membres de l'équipage aient une bonne connaissance des lois, réglementations et procédures relatives à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'hélicoptère.

(3) 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.

(b) S'il est le premier à avoir connaissance d'un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'hélicoptère ou des personnes, l'agent technique d'exploitation devra s'il y a lieu, dans le cadre des mesures indiquées au § OPS3.T.010, informer immédiatement les autorités compétentes de la nature de la situation et au besoin demander de l'aide.

(c) Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'hélicoptère ou de personnes oblige à prendre des mesures qui constituent une violation d'une procédure ou des RANTs, le pilote commandant de bord devra aviser sans délai l'autorité de l'aviation civile. Si l'État où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord rendra compte dès que possible, et en principe dans les dix (10) jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet État ; dans ce cas, le pilote commandant de bord devra adresser également une copie de son compte rendu, dès que possible, et en principe dans les dix (10) jours, à l'Autorité de l'aviation civile.

OPS 3.B.025 Langue commune

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

(b) Un exploitant doit s'assurer que tout le personnel d'exploitation peut comprendre la langue dans laquelle sont écrites les parties du manuel d'exploitation concernant ses tâches et ses responsabilités.

OPS 3.B.030 Listes minimales d'équipements - Responsabilités de l'exploitant

(Voir IEM OPS 3.B.030)

(a) Un exploitant doit établir, pour chaque hélicoptère une liste minimale d'équipements (L.M.E.), approuvée par l'Autorité de l'aviation civile qui permet au pilote commandant de bord de déterminer si un vol peut être commencé ou poursuivi à partir d'une halte intermédiaire au cas où un instrument, un élément d'équipement ou un circuit subirait une défaillance. Celle-ci doit être basée sur, mais pas moins restrictive que, la liste minimale d'équipements de référence (L.M.E.R.) correspondante (si elle existe).

(b) Dans le cas où le Togo n'est pas l'Etat d'immatriculation, l'Autorité de l'aviation civile s'assure que la LME n'altère pas la conformité de l'hélicoptère avec le règlement de navigabilité applicable dans l'État d'immatriculation.

(c) Un exploitant ne doit exploiter un hélicoptère qu'en conformité avec la L.M.E., sauf autorisation de l'Autorité de l'aviation civile. Une telle autorisation ne permettra en aucun cas une exploitation en dehors des restrictions de la LMER.

OPS 3.B.035 Système qualité

(Voir IEM (1) et (2) OPS 3.B.035)

(a) Un exploitant doit établir un système qualité et nommer un responsable qualité afin de contrôler la conformité aux règlements et l'adéquation des procédures requises pour assurer des méthodes d'exploitation sûres et la navigabilité de l'hélicoptère. Ce contrôle doit comporter un système de retour de l'information au Dirigeant responsable (voir également le § OPS 3.C.B.005 (h)) afin d'assurer que les mesures correctrices nécessaires ont été prises.

(b) Le système qualité doit comporter un programme d'assurance qualité contenant les procédures conçues pour vérifier que toutes les opérations sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables.

(c) Le système qualité et le responsable qualité doivent être acceptables par l'Autorité de l'aviation civile.

(d) Le système qualité doit être décrit dans la documentation correspondante.

(e) Nonobstant les dispositions du § (a) ci-dessus, l'Autorité de l'aviation civile peut accepter la nomination de deux responsables qualité, un pour les opérations et un pour l'entretien, à condition que l'exploitant

ait désigné une unité de management de la qualité pour s'assurer que le système qualité s'applique uniformément à travers toute l'exploitation.

OPS-3.B.040 Système de gestion de la sécurité

(IEM OPS 3.B.040 (b) et IEM OPS 3. B.040 (d))

(a) Les exigences relatives au système de gestion de la sécurité concernant les exploitants de transport aérien doivent être établies et mises en œuvre conformément aux exigences du RANT 19. Les exploitants utilisant des hélicoptères dont la masse au décollage certifiée excède 7 000 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à neuf (09) et qui sont équipés d'un enregistreur de données de vol, doivent établir et maintenir un programme d'analyse de données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

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

(c) Jusqu'au 22 novembre 2028, les programmes d'analyse des données de vol contiennent des garanties adéquates pour protéger les sources de données conformément aux dispositions applicables publiées par l'Autorité de l'aviation civile.

(c) À partir du 23 novembre 2028, les programmes d'analyse des données de vol doivent inclure des mesures de protection contre la divulgation et l'utilisation des données de sécurité et des informations de sécurité ainsi que des mesures de protection pour les personnes et organisations concernées conformément aux dispositions conformément aux dispositions applicables publiées par l'Autorité de l'aviation civile.

(d) Les exploitants établissent, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation.

(e) Jusqu'au 22 novembre 2028, des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A ne doivent pas être utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec le RANT 13, sauf :

(1) s'ils se rapportent à un événement de la sécurité identifié dans le contexte d'un système de gestion de la sécurité, sont limités aux parties pertinentes d'une transcription anonymisée de l'enregistrement et font l'objet des protections accordées par les dispositions applicables publiées par l'Autorité de l'aviation civile ;

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

(3) s'ils sont utilisés pour les inspections des enregistreurs de bord prévues au § 6 de l'appendice 1 au § OPS-3.K.085 ; OPS-3.K.100 et OPS-3.K.105.

Note.— Lorsqu'une enquête est instituée conformément au RANT 13, les éléments d'enquête font l'objet des protections accordées par le RANT 13.

(f) Jusqu'au 22 novembre 2028, des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de FDR, ADRS, AIR Classe C ou AIRS Classe C ne doivent pas être utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec le RANT 13, sauf si ces enregistrements ou transcriptions d'enregistrements font l'objet des protections accordées par les dispositions applicables publiées par l'Autorité de l'aviation civile et :

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

(2) s'ils sont utilisés par l'exploitant dans l'exécution d'un programme d'analyse des données de vol ;

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

(4) s'ils sont dépersonnalisés ; ou

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

OPS 3.B.045 Membres d'équipage

Un exploitant doit s'assurer que tous les membres d'équipage de conduite ou de cabine en exercice ont été formés et sont aptes à remplir les fonctions qui leur sont attribuées.

Lorsque des membres d'équipage autres que les membres de l'équipage de cabine exercent leurs fonctions dans la cabine des passagers d'un hélicoptère, l'exploitant doit s'assurer que:

(1) les passagers ne les confondent pas avec les membres de l'équipage de cabine;

(2) ils n'occupent pas des postes assignés aux membres de l'équipage de cabine requis;

(3) ils n'entravent pas l'exercice des fonctions des membres de l'équipage de cabine.

OPS 3.B.050 Informations relatives à la recherche et au sauvetage

Un exploitant doit veiller à ce que les informations essentielles, pertinentes pour le vol considéré, concernant les services de recherche et de sauvetage soient disponible au poste de pilotage.

OPS 3.B.055 Informations concernant le matériel de sécurité et de sauvetage embarqué

Un exploitant doit s'assurer que sont disponibles, pour communication immédiate aux centres de coordination des sauvetages, des listes comportant des renseignements sur le matériel de sécurité et de sauvetage à bord de tous ses hélicoptères. Ces informations doivent comporter, selon le cas, le nombre, la

couleur et le type des canots de sauvetage et des équipements pyrotechniques, le détail des équipements médicaux d'urgence, les réserves d'eau, ainsi que le type et les fréquences du matériel radio portatif de secours.

OPS 3.B.060 *Intentionnellement blanc*

OPS 3.B.065 Transport des armes de guerre et des munitions de guerre

(Voir IEM OPS 3.B.065)

(a) Un exploitant ne doit transporter des armes de guerre et des munitions de guerre que s'il y a été autorisé par tous les Etats concernés.

(b) Un exploitant doit s'assurer que les armes et munitions de guerre sont :

(1) rangées dans l'hélicoptère en un endroit inaccessible aux passagers durant le vol ;

(2) et déchargées, dans le cas des armes à feu, sauf si, avant le début du vol, tous les Etats concernés ont donné leur approbation pour que lesdites armes de guerre et munitions de guerre puissent être transportées dans des circonstances totalement ou partiellement différentes de celles stipulées dans le présent sous-paragraphe.

(c) Un exploitant doit veiller à ce que soit signifié au commandant de bord, avant le début du vol, le détail et l'emplacement à bord de l'hélicoptère, de toutes armes de guerre et munitions de guerre devant être transportées.

OPS 3.B.070 Transport des armes et munitions de sport

(Voir IEM OPS 3.B.070)

(a) Un exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que toute arme de sport destinée à être transportée par air lui soit signalée.

(b) Un exploitant acceptant de transporter des armes de sport doit s'assurer que :

(1) elles sont arrimées dans l'hélicoptère dans un endroit inaccessible durant le vol,

(2) et que dans le cas des armes à feu, ou de toute autre arme pouvant contenir des munitions, elles sont déchargées.

(c) Les munitions pour les armes de sport peuvent être transportées dans les bagages passagers enregistrés, sous réserve de certaines limitations, en conformité avec les Instructions Techniques de l'OACI (voir OPS 3.R.025 (b) (5) et définition du § OPS 3.R.005 (a)(14)).

OPS 3.B.071 Transport des armes et munitions de sport – Assouplissement

Nonobstant le point b) de OPS 3.B.070 dans le cas d'hélicoptère ayant une masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) inférieure ou égale à trois mille cent soixante-quinze (3175) Kg, exploité de jour sur des

routes navigables par repérage visuelle au sol, une arme de sport peut être transportée à un endroit accessible pendant le vol, pour autant que l'exploitant ait établi des procédures adéquates et qu'il soit impossible de la ranger dans un endroit inaccessible pendant le vol.

OPS 3.B.075 Mode de transport des personnes

(a) Un exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que nul ne se trouve dans quelque partie que ce soit d'un hélicoptère en vol, qui n'a pas été conçue pour recevoir des personnes, sauf au cas où le commandant a autorisé l'accès provisoire à une partie quelconque de l'hélicoptère :

(1) afin d'effectuer une action nécessaire à la sécurité de l'hélicoptère ou de toute personne, tout animal ou marchandise qui s'y trouve ;

(2) ou dans laquelle sont transportés du fret ou des chargements, ladite partie étant conçue pour permettre à une personne d'y accéder pendant que l'hélicoptère est en vol.

OPS 3.B.080 Présentation de marchandises dangereuses pour le transport aérien

(a) Un exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que nul ne présente ou n'accepte des marchandises dangereuses pour le transport aérien, à moins qu'il n'ait reçu une formation et que les marchandises soient correctement classifiées, documentées, homologuées, décrites, conditionnées, identifiées, étiquetées et prêtes au transport conformément aux Instructions Techniques de l'OACI.

(b) Sauf autorisation en vertu du présent règlement, le transport aérien de marchandises dangereuses doit être effectué conformément à l'Annexe 18 de l'OACI et complétée par les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284-AN/905 de l'OACI), y compris ses suppléments et tout autre addendum ou correctif.

(c) Le transport de marchandises dangereuses doit être effectué exclusivement par un exploitant agréé conformément au RANT 18, sauf:

(1) lorsque les marchandises ne sont pas soumises aux instructions techniques conformément à la partie 1 desdites instructions; ou

(2) lorsqu'elles sont transportées par des passagers ou des membres d'équipage, ou se trouvent dans les bagages, conformément à la partie 8 des instructions techniques.

Un exploitant doit établir des procédures pour faire en sorte que toutes les mesures raisonnables sont prises pour empêcher le transport de marchandises dangereuses à bord par inadvertance.

(d) L'exploitant doit fournir aux membres du personnel les informations nécessaires leur permettant d'exercer leurs responsabilités, comme exigé par les instructions techniques.

(e) Conformément aux Instructions techniques, l'exploitant doit rapporter sans délai à l'Autorité de l'aviation civile et à l'autorité concernée de l'État dans lequel l'événement s'est produit:

(1) tout accident ou incident concernant des marchandises dangereuses;

(2) la découverte de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées dans le fret ou le courrier ; ou

(3) la constatation que des marchandises dangereuses sont transportées par des passagers ou des membres d'équipage, ou se trouvent dans leurs bagages, en l'absence de conformité avec la partie 8 des instructions techniques.

(f) L'exploitant doit veiller à ce que les passagers soient informés sur les marchandises dangereuses conformément aux instructions techniques.

(g) L'exploitant doit s'assurer que des notes d'information sont transmises aux points d'acceptation du fret, afin de fournir des renseignements sur le transport de marchandises dangereuses comme exigé par les instructions techniques.

OPS 3.B.085 Responsabilités de l'équipage

(a) Un membre d'équipage est responsable de l'exécution correcte de ses tâches :

(1) liées à la sécurité de l'hélicoptère et de ses occupants ; et

(2) spécifiées dans les instructions et procédures décrites dans le manuel d'exploitation ;

(3) informe le commandant de bord, s'il n'a pas encore été informé par un autre membre d'équipage, de tout incident qui a mis ou aurait pu mettre en péril la sécurité de l'exploitation.

(b) Un membre d'équipage doit :

(1) rendre compte au commandant de bord de tout défaut, défaillance, panne ou anomalie qu'il estime être susceptible d'affecter la navigabilité ou l'exploitation sûre de l'hélicoptère, y compris les systèmes utilisés en cas d'urgence.

(2) rendre compte au commandant de bord de tout incident qui a mis, ou aurait pu mettre en cause la sécurité.

(3) faire usage du système de comptes rendus d'événements d'un exploitant conformément au § OPS 3.B.040(a)(2). Une copie des comptes rendus doit être communiquée au commandant de bord concerné.

(4) respecter toutes les limitations des temps de vol et de service (FTL), ainsi que les exigences en matière de repos qui s'appliquent à ses activités;

(5) lorsqu'il exerce des fonctions pour plusieurs exploitants:

(i) maintenir à jour son dossier individuel en ce qui concerne les heures de vol et de service, ainsi que les périodes de repos, comme mentionné dans les exigences relatives aux limitations des temps de vol et de service (FTL) applicables; et

(ii) fournir chaque exploitant les données nécessaires pour planifier les activités conformément aux exigences relatives aux limitations des temps de vol et de service (FTL) applicables ;

(iii) fournir à chaque exploitant les données nécessaires concernant les exercices sur plus d'un type ou variante.

(c) Un membre d'équipage n'exerce pas de fonctions à bord d'un hélicoptère:

(1) lorsqu'il est sous l'influence de substances psychotropes ou de l'alcool ou qu'il est inapte du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, d'une maladie ou d'autres causes similaires ;

(2) après avoir fait de la plongée sous-marine ou un don de sang, si un laps de temps raisonnable ne s'est pas écoulé ;

(3) s'il ne remplit pas les conditions médicales applicables ;

(4) s'il doute d'être en état d'accomplir les tâches qui lui ont été attribuées ; ou

(5) s'il sait ou soupçonne qu'il souffre de fatigue ou s'il ne se sent pas en état pour une autre raison, au point que le vol puisse être mis en danger.

Note : Aucun membre d'équipage ne doit laisser sa capacité d'exécution des tâches/de prise de décision se dégrader au point de mettre en danger la sécurité du vol à cause des effets de la fatigue, compte tenu notamment d'une accumulation de fatigue, du manque de sommeil, du nombre de secteurs de vol parcourus, du travail de nuit ou des changements de fuseau horaire. Les périodes de repos doivent être suffisamment longues pour permettre aux membres d'équipage de surmonter les effets des services précédents et d'être bien reposés lorsque commence la période de service suivante.

(d) Un membre d'équipage ne doit pas :

(1) consommer d'alcool moins de huit (8) heures avant l'heure de présentation spécifiée pour le service de vol ou le début de la réserve ;

(2) commencer une période de service de vol avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,2 pour mille ;

(3) consommer de l'alcool pendant une période de service de vol ou lors d'une réserve.

OPS 3.B.087 Responsabilités du commandant de bord

(a) Le commandant de bord, en plus de satisfaire au point B.085 :

(1) est responsable, dès qu'il arrive à bord et jusqu'à ce qu'il quitte l'hélicoptère à la fin du vol, de la conduite et de la sécurité de tous les membres d'équipage, des passagers et du fret qui se trouvent à bord ;

(2) est responsable de l'exploitation et de la sécurité de l'hélicoptère lorsque les rotors tournent ;

(3) a autorité pour donner tous les ordres et prendre toutes les actions qu'il juge nécessaires pour assurer la sécurité de l'hélicoptère et des personnes et/ou biens transportés à bord ;

(4) a autorité pour débarquer toute personne ou toute partie du chargement, dont il estime qu'elle peut constituer un danger potentiel pour la sécurité de l'hélicoptère ou de ses occupants ;

(5) n'autorise pas le transport à bord de l'hélicoptère d'une personne qui semble être sous l'influence de l'alcool ou de drogues au point d'être susceptible de compromettre la sécurité de l'hélicoptère ou de ses occupants ;

(6) a le droit de refuser de transporter des passagers non admissibles, des personnes expulsées ou des personnes en état d'arrestation si leur transport présente un risque quelconque pour la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants ;

(7) s'assure que tous les passagers reçoivent des informations sur l'emplacement des issues de secours, ainsi que sur l'emplacement et l'utilisation du matériel de sécurité-sauvetage pertinent;

(8) s'assure du respect de toutes les procédures opérationnelles et des listes de vérification requises au § OPS 3.D.020 (b) conformément au manuel d'exploitation ;

(9) n'autorise aucun membre d'équipage à se livrer à une quelconque activité pendant les phases critiques de vol, à l'exception des tâches requises pour assurer la sécurité de l'exploitation de l'hélicoptère ;

(10) s'assure que les enregistreurs de vol :

(i) ne sont pas mis hors service ou coupés pendant le vol; et

(ii) en cas d'accident ou d'incident devant faire l'objet d'un rapport obligatoire:

(A) ne sont pas effacés volontairement ;

(B) sont désactivés immédiatement après la fin du vol ; et

(C) ne sont réactivés qu'avec l'accord de l'autorité chargée de l'enquête;

(11) décide d'accepter ou non un l'hélicoptère présentant des éléments non utilisables admis par la liste des déviations tolérées (CDL) ou la liste minimale d'équipements (LME);

(12) s'assure que la visite prévol a bien été effectuée ;

(13) a la certitude que les équipements de secours appropriés restent facilement accessibles pour une utilisation immédiate.

(b) Dans une situation d'urgence exigeant une décision et une réaction immédiates, le commandant de bord ou le pilote investi de la conduite du vol prend toute mesure qu'il estime nécessaire dans ces circonstances. Il peut, dans un tel cas, s'écarter des règles, ainsi que des procédures et méthodes opérationnelles dans l'intérêt de la sécurité. Il devra dans ce cas se conformer aux dispositions du point B.020 (c)

(c) Lorsqu'un hélicoptère en vol a effectué une manœuvre à la suite d'un avis de résolution (AR) du système anticollision embarqué (ACAS), le commandant de bord soumet un compte rendu ACAS à l'Autorité de l'Aviation Civile.

(d) Risques de collisions aviaires/fauniques:

(1) Lorsqu'un risque aviaire/faunique potentiel est constaté, le commandant de bord en informe immédiatement l'unité des services de la circulation aérienne (ATS) dès que la charge de travail de l'équipage de conduite le permet.

(2) Lorsqu'une collision aviaire/faunique s'est produite avec l'hélicoptère dont il a la responsabilité, le commandant de bord soumet à l'Autorité de l'aviation civile, après l'atterrissage, un compte rendu écrit de collision aviaire/faunique, si la collision a causé des dommages significatifs à l'hélicoptère ou la perte ou la défaillance de toute fonction essentielle.

(e) Le commandant de bord doit signaler dès que possible avec tous les détails à l'unité des services de la circulation aérienne (ATS) appropriée, toutes les conditions météorologiques ou de vol dangereuses rencontrées qui sont susceptibles d'affecter la sécurité des autres aéronefs.

OPS 3.B.090 Autorité du commandant de bord

Un exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que toutes les personnes se trouvant à bord de l'hélicoptère obéissent à tous les ordres donnés par le commandant de bord dans le but d'assurer la sécurité de l'hélicoptère et des personnes ou des biens transportés.

OPS 3.B.095 Accès au poste de pilotage

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

(1) un membre d'équipage en service ;

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

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

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

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

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

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

OPS 3.B.100 Transport non autorisé

(a) L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer qu'aucune personne ne se dissimule, ni ne dissimule du fret, à bord d'un hélicoptère.

OPS 3.B.105 Appareils électroniques portatifs

Voir IEM 1 & 2 RANT 06 PART OPS3. B.105

Un exploitant ne doit permettre à personne d'utiliser, et doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que personne n'utilise, à bord d'un hélicoptère, un appareil électronique portatif susceptible de perturber le bon fonctionnement des systèmes et équipements de l'hélicoptère.

OPS 3.B.110 Substances psychoactives

IEM 1&2 RANT 06 PART OPS1. B.110 (b)

(a) Pour ne pas compromettre la sécurité de l' hélicoptère ou de ses occupants, l'exploitant prend toutes les mesures raisonnables aux fins d'empêcher l'accès ou la présence à bord d'un aéronef de toute personne se trouvant sous l'influence de substances psychoactives au point de risquer de compromettre la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants.;

(b) L'exploitant établit et met en œuvre une politique de prévention et de détection de l'usage abusif de substances psychoactives par les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine et d'autre personnel critique pour la sécurité placé sous son contrôle direct, afin de garantir que la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants n'est pas compromise.

(c) L'exploitant établit et met en œuvre une procédure objective, transparente et non discriminatoire pour la prévention et la détection des cas d'utilisation abusive de substances psychoactives par des membres de son équipage de conduite et de son équipage de cabine et d'autre personnel critique pour la sécurité.

(d) En cas de résultat positif confirmé d'un test, l'exploitant informe immédiatement l'ANAC.

Note : les exigences supplémentaires relatives à l'usage des substances psychoactives figurent dans les parties pertinentes du RANT 01 et du RANT 02.

OPS-3.B.111 : Programme de soutien

a) L'exploitant permet, facilite et garantit l'accès à un programme de soutien préventif et non répressif qui doit aider les membres de l'équipage de conduite à déceler tout problème qui pourrait compromettre leur capacité à exercer en toute sécurité les privilèges de leur licence, à y faire face et à le résoudre. Ce programme est accessible à tous les membres de l'équipage de conduite.

b) Sans préjudice des dispositions de la législation nationale applicable en matière de protection des individus eu égard au traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, la protection de la confidentialité des données est une condition préalable à la mise en place d'un programme de soutien efficace, car elle favorise le recours à un tel programme et garantit son intégrité.

OPS 3.B.115 Mise en danger de la sécurité

Voir IEM 1&2 RANT 06. OPS-3. B.115 (b), IEM RANT 06. OPS-3. B.115 (c)

(a) Un exploitant prend toutes les mesures raisonnables afin de s'assurer qu'aucune personne n'agit délibérément ou par imprudence ou négligence, avec pour conséquence :

(1) de mettre un aéronef ou ses occupants en danger ; ou

(2) que l'aéronef constitue un danger pour des personnes ou des biens.

(b) L'exploitant veille à ce que l'équipage de conduite ait fait l'objet d'une évaluation psychologique avant d'effectuer des vols en ligne afin de:

(1) déterminer les facteurs psychologiques et l'adéquation de l'équipage de conduite en ce qui concerne l'environnement de travail; et

(2) réduire la probabilité d'atteinte préjudiciable à la sécurité de l'exploitation de l'aéronef.

(c) En fonction de l'importance, de la nature et de la complexité de son activité, un exploitant peut remplacer l'évaluation psychologique visée au point b) par une évaluation interne des facteurs psychologiques et de l'adéquation de l'équipage de conduite.

OPS 3.B.120 Documents de bord

(a) Un exploitant doit s'assurer que les documents suivants, ou une copie de ceux-ci se trouvent à bord pendant chaque vol :

(1) l'original du certificat d'immatriculation ;

(2) l'original du certificat de navigabilité ;

(3) l'original du certificat de limitations de nuisances acoustique (si requis);

(4) l'original ou une copie authentifiée du permis d'exploitation aérienne ainsi qu'une copie des spécifications d'exploitations associées;

(5) l'original de la licence de station radio de l'hélicoptère et/ou le certificat d'exploitation et d'installation radioélectriques de bord (si requis) ;

(6) l'original du certificat d'assurance responsabilité civile aux tiers ;

(7) la liste des passagers avec le lieu d'embarquement et de débarquement ;

(8) le manifeste et les déclarations détaillées du fret ;

(9) le carnet de route ou document équivalent.

(b) Chaque membre d'équipage de conduite doit, sur chaque vol, transporter sa licence de membre d'équipage de conduite, ainsi que son certificat médical en cours de validité, avec les qualifications nécessaires au vol.

(c) Chaque membre d'équipage de cabine doit, sur chaque vol, transporter sa licence de personnel navigant de cabine ainsi que son certificat médical en cours de validité ou tout autre document équivalent.

(d) En cas de perte ou de vol d'un des documents spécifiés dans le § 3.B.120 (a), l'exploitant de l'hélicoptère doit fournir la preuve de l'existence de ces documents avant la poursuite du vol. L'exploitation de l'hélicoptère pourra être poursuivie jusqu'à ce que le vol revienne à la base d'exploitation ou en un lieu où un document de remplacement pourra être fourni.

(e) Lorsqu'un hélicoptère est exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis conclu entre l'Etat d'immatriculation et le Togo en tant qu'Etat de l'exploitant, l'exploitant doit s'assurer qu'il a à bord de l'hélicoptère 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 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).

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

(f) Nonobstant le paragraphe (e) ci-dessus, et lorsque les dispositions pertinentes de l'accord au titre de l'article 83 bis conclu entre l'Etat d'immatriculation et le Togo en tant qu'Etat de l'exploitant l'exigent, l'exploitant doit s'assurer qu'il a à bord de l'hélicoptère exploité, une copie certifiée conforme de l'accord sous forme papier.

Note. Des éléments indicatifs sur le transfert des responsabilités de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant conformément à l'article 83 bis *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).*

(g) Les documents de bord cités relevant de l'Autorité de l'aviation civile doivent être accompagnés d'une traduction en anglais établie par ce dernier.

OPS 3.B.125 Manuels à transporter

Un exploitant doit s'assurer que :

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

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

(3) et le manuel de vol hélicoptère à jour est transporté dans l'hélicoptère, à moins que l'Autorité de l'aviation civile ait reconnu que le manuel d'exploitation contient les informations pertinentes pour cet hélicoptère.

OPS 3.B.130 Informations supplémentaires et formulaires

(a) Un exploitant doit veiller à ce qu'en plus des documents et manuels stipulés aux § OPS 3.B.120 et OPS 3.B.125, les informations et formulaires suivants, relatifs au type et à la zone d'exploitation, se trouvent à bord lors de chaque vol :

(1) le plan de vol exploitation contenant au moins les informations stipulées au § OPS 3.P.025;

(2) le compte-rendu matériel de l'hélicoptère contenant au moins les informations stipulées au § OPS 3.M.045 (a) ;

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

(4) les NOTAM et l'information aéronautique (AIS) appropriés et destinés au briefing ;

(5) les informations météorologiques appropriées ;

(6) la documentation de masse et centrage stipulée au chapitre J ;

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

(8) la notification des chargements spéciaux, y compris les informations écrites communiquées au commandant de bord conformément aux exigences relatives au transport des marchandises dangereuses ;

(9) les cartes et fiches à jour, ainsi que les documents associés spécifiés au § OPS 3.D.120 ;

(10) toute autre documentation qui peut être exigée par les Etats concernés par ce vol, tels que le manifeste des marchandises, le manifeste des passagers ; etc.

(11) et les formulaires relatifs aux rapports exigés par l'Autorité de l'aviation civile et l'exploitant.

(b) L'Autorité de l'aviation civile peut accepter que les informations mentionnées au § (a) ci-dessus, ou une partie de celles-ci, soient présentées sous une forme autre qu'une impression sur papier. Ces informations doivent être accessibles, exploitables et fiables.

OPS 3.B.135 Informations conservées au sol

(a) Un exploitant doit s'assurer, au moins pour la durée de chaque vol ou série de vols, que :

(1) l'information relative au vol et appropriée au type d'exploitation est conservée au sol ;

(2) et l'information est conservée jusqu'à ce qu'elle ait été copiée à l'endroit dans lequel elle va être archivée en conformité avec le § OPS 3.P.030 ;

(3) ou, si cela n'est pas faisable, la même information est transportée dans un coffre à l'épreuve du feu à bord de, l'hélicoptère.

(b) L'information dont il est question au § (a) ci-dessus comprend :

(1) une copie du plan de vol exploitation ;

(2) les copies des parties pertinentes du compte rendu matériel hélicoptère ;

(3) la documentation NOTAM mise à la disposition de l'équipage ;

(4) la documentation de masse et centrage ;

(5) la notification de chargements spéciaux ;

(6) La liste des passagers et le manifeste du fret.

OPS 3.B.140 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 hélicoptère exploité conformément au PEA délivré par cette Autorité, et entrer et rester au poste de pilotage. Toutefois le commandant de bord peut refuser l'accès au poste si, selon lui, cela met en cause la sécurité de l'hélicoptère.

OPS 3.B.145 Accès aux documents et enregistrements

(a) Un exploitant doit :

(1) donner à toute personne mandatée par l'Autorité de l'aviation civile accès à tous documents et enregistrements relatifs aux opérations de vol ou à l'entretien ;

(2) et présenter tous ces documents et enregistrements, lorsque cela lui est demandé par l'Autorité de l'aviation civile, dans une période de temps raisonnable.

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

OPS 3.B.150 Conservation des documents

(a) Un exploitant doit s'assurer que :

(1) tout document, original ou copie, qu'il est tenu de conserver est conservé pour la durée prévue même s'il cesse d'être l'exploitant de l'hélicoptère ;

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

OPS 3.B.155 Conservation, mise à disposition et usage des enregistrements des enregistreurs de vol

(a) Conservation des enregistrements

(1) Après un accident, l'exploitant d'un hélicoptère à bord duquel se trouve un enregistreur de vol doit, dans la mesure du possible, préserver les enregistrements originaux relatifs à cet accident, tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur, et en assurer la garde en lieu sûr, pendant une période d'au moins soixante (60) jours sauf indications contraires de l'autorité chargée de l'enquête.

(2) Sauf accord de l'Autorité de l'aviation civile, à la suite d'un incident relevant d'un compte-rendu obligatoire, l'exploitant d'un hélicoptère à bord duquel se trouve un enregistreur de vol doit, dans la mesure du possible, préserver les enregistrements originaux relatifs à cet incident, tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur, et en assurer la garde en lieu sûr, pendant une période d'au moins soixante (60) jours.

(3) Par ailleurs, lorsque l'Autorité de l'aviation civile l'exige, l'exploitant d'un hélicoptère à bord duquel se trouve un enregistreur de vol doit préserver l'enregistrement original pendant une période prescrite par l'Autorité de l'aviation civile.

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

(i) sauvegarder les enregistrements pendant la durée d'exploitation spécifiée par le § OPS 3.K.100 sauf pour les besoins d'essai et d'entretien des enregistreurs de paramètres, auquel cas il sera possible d'effacer jusqu'à une heure des enregistrements les plus anciens au moment de l'essai ;

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

(iii) Et à tout instant conserver un enregistrement d'au moins un vol représentatif, c'est-à-dire l'enregistrement d'un vol dans les douze (12) derniers mois et qui comprend décollage, montée, croisière, descente, approche et atterrissage. Il doit être possible d'identifier le vol correspondant à l'enregistrement.

(b) Transmission des enregistrements.

L'exploitant d'un hélicoptère équipé d'un enregistreur de vol doit, dans un délai raisonnable après que la demande lui en a été faite par l'Autorité de l'aviation civile ou l'autorité en charge des enquêtes accidents d'aviation, transmettre tout enregistrement disponible ou ayant été préservé. Il doit remettre à l'autorité en charge des enquêtes accidents d'aviation, la documentation sur les paramètres des enregistreurs de vols sous une forme électronique dans la mesure du possible, et qui tienne compte des spécifications pertinentes de l'industrie.

(c) Utilisation des enregistrements :

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

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

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

(ii) ou rendus anonymes ;

(iii) ou divulgués dans le cadre des procédures de protection des données et informations de sécurité conformément aux exigences du RANT 19.

OPS 3.B.156 Protection des enregistrements et des transcriptions

(Applicable au 23 novembre 2028)

(a) Des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A ne doivent pas être utilisés sauf :

(i) s'ils sont utilisés à des fins d'enquête sur un accident ou un incident instituée conformément au RANT 13 ;

(ii) s'ils sont utilisés à des fins d'évaluation d'un événement de sécurité identifié dans le contexte d'un système de gestion de la sécurité, auquel cas une telle utilisation se limite aux parties pertinentes d'une transcription anonymisée de l'enregistrement, et s'ils font l'objet des protections accordées par les dispositions applicables publiées par l'Autorité de l'aviation civile ;

(iii) 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 conformément au RANT 13, auquel

cas une telle utilisation se limite aux parties pertinentes divulguées conformément aux mesures de protection faisant autorité ; ou

(iv) s'ils sont utilisés pour les inspections des enregistreurs de bord prévues au § 6 de l'appendice 1 au § OPS-3.K.085 ; OPS-3.K.100 et OPS-3.K.105.

Note 1 : Lorsqu'une enquête est instituée conformément au RANT 13, la protection accordée aux éléments d'accident et d'enquête, y compris les enregistrements ou les transcriptions d'enregistrement de CVC, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A, est déterminée conformément au RANT 13.

Note 2 : Les mesures de protection faisant autorité comprennent des limitations ou des restrictions juridiques telles que des mesures conservatoires, des procédures à huis clos, des examens en chambre et la dépersonnalisation des données en vue de l'utilisation ou de la divulgation des informations de sécurité dans des procédures pénales.

(b) des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de FDR, d'ADRS ainsi que d'AIR et AIRS Classes B et C soient utilisés :

(i) s'ils sont utilisés à des fins d'enquête sur un accident ou un incident instituée conformément au RANT 13 ;

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

(iii) s'ils sont utilisés par l'exploitant dans l'exécution d'un programme d'analyse des données de vol ; ou

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

OPS 3.B.160 Location

(Voir IEM OPS 3.B.160)

(a) Location d'hélicoptères entre deux exploitants sous la surveillance de l'Autorité de l'aviation civile.

(1) Mise en location avec équipage complet. L'exploitant fournissant un hélicoptère avec équipage complet à un autre exploitant sous la surveillance de l'Autorité de l'aviation civile, conserve toutes les fonctions et responsabilités prescrites dans le chapitre C et reste l'exploitant de l'hélicoptère.

(2) Toutes locations, sauf mise en location avec équipage complet.

(i) l'exploitant utilisant un hélicoptère d'un autre exploitant sous la surveillance de la même Autorité, ou le lui fournissant, doit obtenir, préalablement à l'exploitation, l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile. Toute condition partie de cette approbation doit être incluse dans le contrat de location.

(ii) Les éléments du contrat de location qui sont approuvés par l'Autorité de l'aviation civile doivent tous être considérés, en ce qui concerne l'hélicoptère loué, comme des modifications de l'AOC en vertu duquel les vols seront exploités.

Note : Dans le cas du § (a)(2) ci-dessus, il s'agit d'une location sans équipage ou d'une location avec équipage partiel. Lorsqu'il s'agit d'une location avec équipage partiel, les exigences de l'IEM OPS-3.B.160 (c) et du § (a)(2) à l'exception du § (a)(2)(ii) s'appliquent.

(b) Location d'hélicoptères entre deux exploitants sous la surveillance de l'Autorité de l'aviation civile et celle d'un Etat tiers

(1) Prise en location avec inscription sur l'AOC du preneur (location sans équipage)

(i) Toute condition imposée par l'inscription sur l'AOC doit être incluse dans le contrat de location.

(ii) Un exploitant doit s'assurer que, en ce qui concerne les hélicoptères pris en location et inscrits sur son AOC, toute différence avec les exigences relatives à l'équipement de l'hélicoptère sont notifiées à, et acceptées par l'Autorité de l'aviation civile.

(2) Prise en location d'un hélicoptère exploité sur l'AOC du donneur (location avec équipage partiel ou complet) :

(i) Un exploitant ne doit pas prendre en location un hélicoptère restant inscrit sur l'AOC du donneur sans l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile.

(ii) Un exploitant doit s'assurer que, en ce qui concerne les hélicoptères restant inscrits sur l'AOC du donneur,

(A) les normes de sécurité du donneur relatives à l'entretien et à l'exploitation sont équivalentes aux dispositions du l'OPS3;

(B) et le donneur est un exploitant détenant un AOC délivré par un Etat signataire de la Convention de Chicago ;

(C) l'hélicoptère possède un certificat de navigabilité conforme au § OPS 3.C.010 (a)(1) ;

(D) et toute exigence rendue applicable par l'Autorité de l'aviation civile est respectée.

(3) Mise en location d'un hélicoptère inscrit sur l'AOC du preneur (location sans équipage) :

(i) Un exploitant peut donner en location un hélicoptère pour du transport aérien public à tout exploitant d'un Etat signataire de la Convention de Chicago sur l'AOC duquel l'hélicoptère sera inscrit lorsque les conditions suivantes soient remplies :

(A) l'Autorité de l'aviation civile a retiré l'hélicoptère de l'AOC de son exploitant après que l'autorité réglementaire étrangère a accepté, par écrit, d'être responsable de la surveillance de l'entretien et de l'exploitation de l'hélicoptère,

(B) et l'hélicoptère est entretenu conformément à un programme d'entretien approuvé par l'Autorité de l'aviation civile.

(4) Mise en location avec équipage complet

L'exploitant qui met en location un hélicoptère avec équipage complet auprès d'un autre exploitant, conservant toutes les fonctions et responsabilités prescrites au chapitre C, reste l'exploitant de l'hélicoptère.

(5) Mise en location avec équipage partiel

Un exploitant qui met en location un avion avec équipage partiel auprès d'un autre exploitant, en conservant toutes les fonctions et responsabilités prescrites au chapitre C, reste l'exploitant de l'avion. Les conditions de l'IEM OPS-3.B.160 du RANT 06 (c) s'appliquent également à l'exploitant de l'avion.

OPS 3.B.165 Hélicoptère exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis

(Voir l'appendice 1 au OPS-3.B.165)

(a) Le résumé de l'accord au titre de l'article 83 bis conclu entre l'État d'immatriculation et le Togo en tant qu'État de l'exploitant 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 au Togo en tant qu'État de l'exploitant en vertu de l'accord.

(b) Le Togo en tant qu'État d'immatriculation ou État de l'exploitant selon le cas, doit communiquer à l'OACI le résumé de 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 § OPS-3.B.120 (e) n'a à faire référence qu'à l'aéronef à bord duquel elle se trouve.

(a) Le résumé de l'accord contient les informations sur l'aéronef concerné qui sont indiquées dans l'Appendice 1 au OPS-3. B.165 et suit la présentation graphique du modèle figurant au § 2 de l'appendice 1 au OPS-3.B.165.

CHAPITRE C - CERTIFICATION ET SUPERVISION DE L'EXPLOITANT

OPS 3.C.005 Permis d'Exploitation Aérienne (PEA/AOC) – Généralités

(Voir IEM OPS 3.C.005)

Note 1 : L'appendice 1 à ce paragraphe précise le contenu et les conditions du PEA.

Note 2 : L'appendice 2 à ce paragraphe précise les exigences d'encadrement et d'organisation.

(a) Un exploitant ne doit pas exploiter un hélicoptère à des fins de transport aérien commercial autrement qu'en vertu d'un permis d'exploitation aérienne (PEA) en état de validité et conformément aux spécifications d'exploitation associées à celui-ci.

(b) Un postulant à un PEA ou à une modification d'un PEA doit permettre à l'Autorité de l'aviation civile d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation proposée.

(c) Un postulant à un PEA:

(1) ne doit pas détenir un PEA délivré par une autre autorité, sauf accord spécifique entre cette autorité et l'Autorité de l'aviation civile du Togo ;

(2) doit avoir son siège principal d'exploitation, et le cas échéant, son siège social, situés dans l'Etat responsable de la délivrance du PEA (Voir IEM OPS 3.C.005 c (2)) ;

(3) doit avoir immatriculé les hélicoptères devant être exploités en vertu du PEA sur le registre des Autorités devant délivrer le PEA ;

(4) convaincre l'Autorité de l'aviation civile de sa capacité à assurer la sécurité de l'exploitation.

(d) Nonobstant les dispositions du § (3) ci-dessus, un exploitant peut exploiter avec l'accord mutuel des deux Autorités, des hélicoptères immatriculés au registre national d'une autre Autorité.

(e) Un exploitant doit permettre à l'Autorité de l'aviation civile d'avoir accès à son organisation et à ses hélicoptères, et doit s'assurer, en ce qui concerne l'entretien, que l'accès à tout organisme d'entretien agréé concerné est permis, afin de vérifier le maintien de la conformité aux dispositions de la réglementation.

(f) Un PEA sera modifié, suspendu ou retiré si l'Autorité de l'aviation civile n'est plus assurée de la capacité d'un exploitant à maintenir la sécurité de l'exploitation.

(g) Un exploitant doit démontrer à l'Autorité de l'aviation civile que :

(1) son organisation et son encadrement sont convenables et correctement adaptés à la taille et au cadre de son exploitation ;

(2) une méthode de contrôle de l'exploitation et un programme de formation compatibles avec la nature et la portée des vols ont été définies.

(3) des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés existent.

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

(h) Un exploitant doit avoir nommé un Dirigeant responsable acceptable par l'Autorité de l'aviation civile, qui a mandat de l'exploitant pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'Autorité de l'aviation civile. (Voir IEM OPS 3.B.035).

(i) Un exploitant doit avoir désigné des personnes acceptables par l'Autorité de l'aviation civile et responsables de l'encadrement et de la supervision dans les domaines suivants :

(1) les opérations aériennes ;

(2) le système d'entretien ;

(3) la formation du personnel et l'entraînement des équipages ; et

(4) les opérations au sol (voir IEM OPS 3.C.005 (i)).

(j) Une même personne peut être nommée responsable de plusieurs des domaines ci-dessus si cela est acceptable par l'Autorité de l'aviation civile mais, pour les exploitants employant vingt et un (21) personnes ou plus à plein temps, un minimum de deux (2) personnes est exigé pour couvrir les quatre domaines de responsabilités (voir IEM OPS 3.C.005-(j)).

(k) Pour les exploitants qui emploient vingt (20) personnes ou moins à plein temps, un ou plusieurs des domaines de responsabilité ci-dessus peuvent être tenus par le Dirigeant responsable si cela est acceptable par l'Autorité de l'aviation civile.

(Voir IEM OPS 3.C.005 (j) et (k)).

(l) Un exploitant doit s'assurer que chaque vol est effectué en accord avec les spécifications du manuel d'exploitation.

(m) Un exploitant doit prévoir des installations et services d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols.

(n) Un exploitant doit s'assurer que l'équipement de ses hélicoptères et la qualification de ses équipages répondent aux exigences relatives à la zone et au type d'exploitation.

(o) Un exploitant doit respecter les exigences en matière d'entretien RANT 08 PART M pour l'ensemble des hélicoptères exploités en vertu de son PEA

(p) Un exploitant doit fournir à l'Autorité de l'aviation civile un exemplaire du manuel d'exploitation conforme aux dispositions du chapitre P.

(q) Un exploitant doit assurer sur la base principale d'exploitation des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.

(r) Les spécifications d'exploitation applicables pour chaque type d'hélicoptère de la flotte de l'exploitant identifié par la marque, le modèle et la série de l'hélicoptère devront être fournies. La liste suivante d'autorisations, de conditions et de restrictions devra être fournie :
- coordonnées de l'autorité de délivrance,
- nom de l'exploitant,
- numéro et date de délivrance de l'AOC,
- signature du représentant de l'autorité,
- type d'aéronef,
- types et zones d'exploitation,
- restrictions et autorisations spéciales.

OPS 3.C.010 Délivrance, modification et maintien de la validité d'un PEA / AOC

(a) Un PEA ne sera délivré, modifié ou maintenu en état de validité que si :

(1) les hélicoptères qui y sont spécifiés sont :

(i) pour les hélicoptères inscrits au registre national d'immatriculation, titulaires d'un certificat de navigabilité (C.D.N.) en état de validité ;

(ii) pour les hélicoptères inscrits à un registre d'immatriculation étranger, titulaires d'un certificat de navigabilité délivré conformément au RANT 08 – PART 21 et en état de validité.

(2) le système d'entretien a été approuvé par l'Autorité de l'aviation civile, conformément aux exigences du RANT 08 PART M et au programme comprenant les procédures de surveillance des exploitants étrangers pour la préservation de la sécurité.

(3) l'exploitant a démontré à l'Autorité de l'aviation civile qu'il était en mesure de :

(i) mettre en place et maintenir une organisation appropriée ;

(ii) mettre en place et maintenir un système qualité conforme au § OPS 3.B.035 ;

(iii) se conformer aux programmes de formation, et d'entraînement requis ;

(iv) respecter les exigences en matière d'entretien, compatibles avec la nature et l'étendue des exploitations spécifiées, y compris les items pertinents prescrits aux § OPS 3.C.005 (g) à (o);

(v) et respecter les exigences du § OPS 3.C.005.

(4) l'exploitant couvre les dépenses mises à sa charge par la réglementation en vigueur.

(b) Un exploitant doit, informer l'Autorité de l'aviation civile de toutes modifications apportées aux informations soumises en vertu du § OPS 3.C.015 ci-dessous.

(c) Si l'Autorité n'est pas satisfaite de l'exécution des exigences du § (a) ci-dessus, elle peut exiger l'exécution d'un ou plusieurs vols de démonstration, exploités comme des vols de transport aérien public.

OPS 3.C.015 Exigences administratives

(a) Un exploitant doit s'assurer que les informations ci-après sont incluses dans la demande initiale du PEA et dans toute demande de modification ou de renouvellement :

(1) le nom officiel et la raison commerciale, l'adresse postale du postulant ;

(2) une description de l'exploitation proposée ;

(3) une description de l'organisation de l'encadrement ;

(4) le nom du Dirigeant responsable ;

(5) les noms des principaux responsables, notamment ceux chargés des opérations aériennes, du système d'entretien, de la formation et l'entraînement des équipages et des opérations au sol, accompagnés de leurs qualifications et expériences ;

(6) et le Manuel d'exploitation.

(b) En ce qui concerne le système d'entretien d'un exploitant, les informations ci –après devront être jointes à une demande de délivrance initiale du PEA et, lors de toute demande de modification ou de renouvellement et ce pour chaque type d'hélicoptère devant être exploité (voir IEM OPS 3.C.015 (b)) :

(1) le Manuel de spécifications de maintenance d'un exploitant (M.M.E.) ;

(2) le Manuel d'entretien ;

(3) le Compte rendu matériel de l'hélicoptère ;

(4) le cas échéant, les spécifications techniques du contrat d'entretien conclu entre l'exploitant et tout organisme d'entretien agréé.

(c) La demande de délivrance initiale d'un PEA doit être soumise au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant la date prévue pour le début de l'exploitation : cependant le manuel d'exploitation peut être soumis à une date ultérieure, mais pas moins de soixante (60) jours avant la date prévue pour le début de l'exploitation.

(d) La demande de modification d'un PEA doit être soumise, sauf accord contraire, au moins trente (30) jours avant la date prévue pour le début de l'exploitation.

(e) La demande de renouvellement d'un PEA doit être soumise, sauf accord contraire, au moins trente (30) jours avant la fin de la période de validité en vigueur.

(f) Sauf circonstances exceptionnelles, toute proposition de changement d'un responsable désigné doit être notifiée à l'Autorité de l'aviation civile avec un préavis d'au moins dix (10) jours

CHAPITRE D – PROCEDURES D'EXPLOITATION

OPS 3.D.005 Contrôle de l'exploitation

(Voir IEM OPS 3.D.005)

(a) Un exploitant doit :

- établir et maintenir une méthode de contrôle de son exploitation approuvée par l'Autorité de l'aviation civile ; et
- exercer le contrôle de son exploitation sur tout vol effectué selon les termes de son AOC.

(b) La responsabilité du contrôle d'exploitation incombera à l'exploitant ou à son représentant désigné

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

Note 1: Il est à rappeler que l'agent technique d'exploitation est une personne, titulaire ou non d'une licence et dûment qualifiée conformément au RANT 01, désignée par l'exploitant pour effectuer le contrôle et la supervision des vols, qui appuie et aide le pilote commandant de bord à assurer la sécurité du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin.

Note 2 : Le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335) contient des éléments indicatifs sur le service de contrôle d'exploitation et le rôle de l'agent technique d'exploitation. On trouve des éléments indicatifs détaillés sur l'agrément, les fonctions et les responsabilités de l'agent technique d'exploitation dans le document intitulé orientations sur la préparation d'un manuel d'exploitation (Doc 10153 de l'OACI).

OPS 3.D.010 Manuel d'exploitation

Un exploitant doit établir un manuel d'exploitation conforme au chapitre P, fournissant au personnel d'exploitation les consignes nécessaires à l'exécution de ses tâches.

OPS 3.D.015 Compétence du personnel d'exploitation

(a) Un exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel affecté aux opérations au sol et en vol ou directement impliqué dans ces opérations a reçu une formation appropriée, démontré ses capacités à assumer les tâches spécifiques qui lui sont assignées et est conscient de ses responsabilités et du rapport existant entre ces tâches et l'exploitation dans son ensemble.

(b) L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation qui satisfait aux exigences du présent règlement, du RANT 01 – PART PEL2 et du RANT 01 – PART PEL9.

OPS 3.D.020 Établissement de procédures d'exploitation

(Voir IEM OPS 3.D.020).

(a) Un exploitant doit définir, pour chaque type d'hélicoptère, des procédures et instructions stipulant les tâches du personnel navigant et du personnel au sol pour tous types d'exploitation au sol et en vol.

(b) Un exploitant doit établir et introduire dans le manuel d'exploitation un système de listes de vérifications ("*check lists*") destinées à l'usage des membres d'équipage de conduite et de cabine pour toutes les phases d'exploitation de l'hélicoptère, dans des conditions normales, anormales et d'urgence selon le cas, afin de s'assurer du respect des procédures d'exploitation stipulées dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérifications doivent tenir compte des principes relatifs aux facteurs humains et au CRM.

(c) Un exploitant ne doit pas requérir d'un membre d'équipage, pendant les phases critiques du vol, des activités autres que celles nécessaires pour une exploitation sûre de l'hélicoptère (voir IEM OPS 3.D.020(c)).

(d) Un exploitant ne doit pas permettre qu'un rotor soit en rotation sans qu'un pilote qualifié soit aux commandes.

OPS 3.D.025 Utilisation des services de la circulation aérienne

Un exploitant doit s'assurer que partout où des services sont rendus par les organismes de la circulation aérienne, ces services sont utilisés.

OPS-3.D.026 Instructions relatives aux opérations en vol

L'exploitant doit s'assurer que ses instructions relatives aux opérations en vol entraînant une modification du plan de vol de la circulation aérienne sont, si possible, coordonnées avec l'unité du service de la circulation aérienne concernée, avant qu'elles ne soient transmises à un hélicoptère.

OPS.3.D.030 Utilisation d'une hélistation par un exploitant

(Voir IEM OPS 3.D.030)

Un exploitant doit s'assurer que les hélistations utilisées sont adéquates pour le(s) type(s) d'hélicoptère et d'exploitation concerné(s).

OPS 3.D.035 Minima opérationnels d'hélistation

(a) Un exploitant doit spécifier des minima opérationnels d'hélistation, établis conformément au § OPS 3.E.005, pour chaque hélistation de départ, de destination ou de dégagement, dont l'utilisation est autorisée selon le § OPS 3.D.030.

(b) Ces minima doivent prendre en compte toute majoration aux valeurs spécifiées, imposée par l'Autorité de l'aviation civile.

(c) Les minima définis pour une procédure spécifique d'approche et d'atterrissage sont considérés comme applicables si :

(1) les équipements au sol portés sur les cartes et nécessaires pour la procédure envisagée sont en fonctionnement ;

(2) les systèmes à bord de l'hélicoptère nécessaires pour ce type d'approche sont en fonctionnement ;

(3) les critères exigés pour les performances de l'hélicoptère sont satisfaits ;

(4) et l'équipage est dûment qualifié ;

OPS 3.D.040 Procédures de vol aux instruments

(a) Un exploitant doit s'assurer que les procédures de départ et d'approche aux instruments approuvées et publiés par l'Etat où se situe l'hélistation ou l'Etat dont elle relève dans le cas d'hélistation située hors de territoire de tous Etat, sont utilisées.

(b) Nonobstant les prescriptions du § (a) ci-dessus, un commandant de bord peut accepter une clairance ATC différente de la route de départ ou d'arrivée publiée, à condition de respecter la marge de survol des obstacles et de prendre en compte toutes les conditions d'exploitation. A l'arrivée, si une procédure d'approche aux instruments est publiée ou approuvée, le commandant de bord doit s'y conformer à moins qu'il ne décide d'effectuer une approche à vue.

(c) Des procédures différentes de celles dont l'utilisation est requise en § (a) ci-dessus ne peuvent être utilisées par un exploitant que si elles ont été approuvées par l'Etat où se situe l'hélistation, ou l'Etat dont elle relève dans le cas d'hélistation située hors de territoire de tous Etat, lorsqu'une telle approbation est nécessaire.

(d) Sur un aérodrome doté de procédures de départ et d'approche aux instruments, en l'absence de procédure spécifique pour les hélicoptères, un exploitant doit utiliser les procédures définies pour les avions de catégorie A.

OPS 3.D.045 Procédures antibruit

(a) L'exploitant veille à ce que les procédures de décollage et d'atterrissage prennent en compte la nécessité de réduire au minimum les effets du bruit produit par les hélicoptères.

(b) Les procédures:

(1) garantissent que la sécurité est prioritaire par rapport à la lutte contre le bruit ; et

(2) sont conçues pour une utilisation simple et sûre, sans augmentation significative de la charge de travail de l'équipage lors des phases critiques de vol.

OPS 3.D.050 Routes et zones d'exploitation

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

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

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

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

(4) les cartes et fiches appropriées sont disponibles (voir § OPS 3.B.130 (a)(9)) ;

(5) pour les hélicoptères exploités en classe de performances 3, des surfaces permettant l'exécution d'un atterrissage forcé en sécurité sont disponibles, sauf dans le cas d'un hélicoptère exploité dans le cadre de l'appendice 1 au § OPS 3.B.005 (e) ;

(6) Pour les hélicoptères exploités en classe de performances 3 et effectuant des opérations de transit côtier, la partie C du manuel d'exploitation contient des procédures permettant à l'exploitant de s'assurer que la largeur du couloir côtier et les équipements à bord sont conformes aux conditions du moment.

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

OPS 3.D.055 *Intentionnellement blanc*

OPS 3.D.060 Opérations dans des zones avec des exigences spécifiques de performance de navigation

(Voir IEM OPS 3.D.060)

(a) Un exploitant ne doit pas exploiter un hélicoptère dans un espace défini, ou une portion définie d'un espace particulier où, selon les accords régionaux de navigation aérienne, des spécifications minimales de performance de navigation sont prescrites à moins d'y être autorisé par l'Autorité de l'aviation civile (approbation RNAV/RNP). (Voir également les § OPS 3.L.025(c)(2)).

(b) L'exploitant d'un hélicoptère exploité dans les zones visées au § (a) doit s'assurer que toutes les procédures d'urgences, spécifiées par l'autorité responsable de l'espace aérien concerné, ont été incluses dans le manuel d'exploitation.

OPS 1.D.062 Exploitation reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN)

Un aéronef n'est exploité dans un espace aérien désigné, sur des routes ou conformément à des procédures données pour lesquels des spécifications reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN) sont établies, que si l'exploitant s'est vu délivrer une approbation par l'autorité de l'aviation civile aux fins de mener de telles opérations.

OPS 3.D.063 Approbation PBN

Pour obtenir une approbation PBN de la part de l'Autorité de l'aviation civile, l'exploitant doit fournir la preuve:

(a) d'une conformité aux spécifications de navigabilité requises;

;

(b) que des procédures opérationnelles ont été établies, définissant:

(1) les exigences en matière de composition et d'expérience de l'équipage de conduite;

(2) la surveillance et les comptes rendus d'incidents;

(3) la gestion électronique des données de navigation.

(c) Pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite, l'autorité de l'aviation civile s'assure que l'exploitant a établi et documenté :

(1) des procédures pour les situations normales et pour les situations anormales, y compris des procédures d'urgence ;

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

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

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

OPS 3.D.064 Approbation particulière concernant les sacoches de vol électroniques (EFB)

(Voir IEM 1, 2, 3 au RANT 06 PART OPS-3.D.064, IEM 1, 2,3,4,5 RANT 06 PART OPS-3.D.064 (b)(1), IEM 1RANT 06 PART OPS-3.D.064 (b)(2), IEM 1RANT 06 PART OPS-3.D.064 (b)(4), IEM 1,2 RANT 06 PART OPS-3.D.064 (b)(5))

(a) Aucun exploitant ne doit utiliser les fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation à moins qu'il ait obtenue de l'Autorité de l'aviation civile une approbation particulière pour l'utilisation desdites fonctions EFB.

(b) L'approbation pour l'utilisation opérationnelle des EFB, ne sera accordée que lorsque l'autorité de l'aviation civile se sera assuré que:

(1) 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 ;

(2) l'exploitant a évalué les risques de sécurité et attaques de cybersécurité liés aux opérations appuyées par la ou les fonctions EFB ;

(3) l'exploitant 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 ;

(4) l'exploitant 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 ;

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

(c) Lorsqu'un EFB est utilisé à bord d'un aéronef, l'exploitant s'assure que cela n'a aucune incidence négative sur les performances des systèmes ou des équipements de l'aéronef, ni sur l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exploiter l'aéronef.

OPS 3.D.065 *Intentionnellement blanc*

OPS 3.D.067 Approbation opérationnelle pour l'utilisation de systèmes d'atterrissage automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de systèmes de vision améliorée (EVS), de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS)

(a) Aucun exploitant ne doit utiliser de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS, ou toute combinaison de ces systèmes en un système hybride, à moins qu'il ait obtenue l'approbation opérationnelle de l'autorité de l'aviation civile

OPS 3.D.070 *Intentionnellement blanc*

OPS 3.D.075 Détermination des altitudes minimales de vol

(Voir IEM OPS 3.D.075)

(a) Un exploitant doit établir des altitudes minimales de vol et définir les méthodes de détermination de ces altitudes, pour l'ensemble des portions de route devant être parcourues, qui assurent les marges de franchissement du relief requises compte tenu des exigences des chapitres F à I.

(b) La méthode de détermination des altitudes minimales de vol sera approuvée par l'Autorité de l'aviation civile. Les altitudes minimales de vol déterminées conformément à cette méthode ne devront pas être inférieures à la hauteur minimale spécifiée par le RANT 02. Cette méthode sera indiquée dans le manuel d'exploitation de l'exploitant

(c) Lorsque les altitudes minimales de vol définies par les Etats survolés excèdent celles établies par un exploitant, les valeurs les plus grandes sont celles qui s'appliquent.

(d) Avant l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile qui tiendra compte de l'influence probable des facteurs sur la sécurité des vols considérés, un exploitant doit prendre en compte les éléments suivants lors de l'établissement des altitudes minimales de vol :

(1) la précision et la fiabilité avec lesquelles la position de l'hélicoptère peut être déterminée ;

(2) les imprécisions dans les indications des altimètres utilisés ;

(3) les caractéristiques du terrain (par exemple les changements brusques dans la hauteur du relief) le long de la route ou dans les zones où les opérations doivent être conduites ;

(4) la probabilité de rencontrer des conditions météorologiques défavorables (par exemple des turbulences fortes et des rabattants) ;

(5) les imprécisions possibles des cartes aéronautiques

(6) la réglementation de l'espace aérien.

(e) .En répondant aux exigences du § (d) ci-dessus, il faut prendre en compte :

(1) les corrections dues aux variations de température et de pression par rapport aux valeurs standard;

(2) les exigences des services du contrôle de la circulation aérienne ;

(3) et toutes les éventualités le long de la route planifiée.

OPS-1. D.076 Vérification et calage de l'altimètre

a) L'exploitant établit et met en œuvre des procédures de vérification de l'altimètre avant chaque départ.

b) L'exploitant établit et met en œuvre des procédures de calage de l'altimètre pour toutes les phases du vol, qui tiennent compte des procédures établies par l'État où se situe l'aérodrome ou l'État responsable de l'espace aérien, le cas échéant.

OPS 3.D.080 Politique carburant

(Voir IEM OPS 3.D.080)

(a) Un exploitant doit établir une politique carburant, pour les besoins de la planification du vol et de replanification en vol, permettant d'assurer l'emport, sur chaque vol, d'une quantité de carburant suffisante pour l'opération envisagée et des réserves couvrant les écarts par rapport à cette opération.

(b) Un exploitant doit s'assurer que la planification d'un vol repose au moins sur les points (1) et (2) suivants :

(1) des procédures contenues dans le manuel d'exploitation et des données issues :

(i) d'informations fournies par le constructeur de l'hélicoptère ;

(ii) ou de données à jour, spécifiques à l'hélicoptère et issues d'un système de suivi de la consommation de carburant.

(2) et sur les conditions d'exploitation dans lesquelles le vol doit être effectué, notamment :

(i) les données relatives à la consommation en carburant de l'hélicoptère ;

(ii) les masses estimées ;

(iii) les conditions météorologiques prévues ;

(iv) et les restrictions et procédures des services de la circulation aérienne.

(c) Un exploitant doit s'assurer que, lors de la préparation du vol, le calcul de la quantité de carburant utilisable nécessaire pour le vol comprend :

(1) du carburant pour la translation;

(2) la consommation d'étape ;

(3) des réserves de carburant comprenant :

(i) une réserve de route (*voir IEM OPS 3.D.080 (c) (3) (i*)) ;

(ii) une réserve de dégagement à destination si une hélistation de dégagement est nécessaire (ce qui n'exclut pas de retenir l'hélistation de départ comme hélistation de dégagement à destination);

(iii) une réserve finale ;

(iv) du carburant additionnel si le type d'exploitation l'exige (par exemple pour les hélistations isolées) ;

(4) et du carburant supplémentaire si le commandant de bord le requiert.

(d) Un exploitant doit s'assurer que les procédures de replanification en vol pour le calcul du carburant utilisable, lorsque le vol doit suivre une route ou se diriger vers une destination autre que celles prévues à l'origine, comprennent :

(1) la consommation d'étape pour la partie restante du vol ;

(2) des réserves de carburant comprenant:

(i) une réserve de route ;

(ii) une réserve de dégagement si une hélistation de dégagement à destination est nécessaire (ce qui n'exclut pas de retenir l'hélistation de départ comme hélistation de dégagement à destination) ;

(iii) une réserve finale ;

(iv) et du carburant additionnel si le type d'exploitation l'exige (par exemple pour les hélistations isolées) ;

(3) et du carburant supplémentaire si le commandant de bord le requiert.

OPS 3.D.082 Issues inutilisables

(a) Un exploitant ne doit pas transporter de passagers si toutes ou partie des issues de secours de l'hélicoptère sont inutilisables, à moins que de telles dispositions n'aient été au préalable approuvées par l'Autorité de l'aviation civile.

(b) Lorsqu'une issue est considérée comme inutilisable, les dispositions suivantes doivent être prises :

(1) S'assurer du bon état et/ou du bon fonctionnement des issues restantes ainsi que de leurs éléments essentiels et, lorsqu'elles en sont dotées, des dispositifs d'assistance à l'évacuation

(2) Et, à l'exception des cas où la cause de la défaillance est le mécanisme d'ouverture extérieur ou l'éclairage de secours :

(i) Verrouiller l'issue inutilisable ;

(ii) Masquer les indications d'identification et d'utilisation de l'issue inutilisable;

(iii) Désactiver ou masquer les éléments de l'éclairage de secours correspondant à l'issue et placer en travers de cette issue une inscription très apparente indiquant clairement que l'issue est inutilisable.

(c) Les dispositions prises par l'exploitant lorsque certaines issues sont considérées inutilisables doivent être énoncées dans la liste minimale d'équipements, en particulier la réduction du nombre de passagers, la remise en état à la première escale où les moyens matériels le permettent ainsi que les consignes associées.

OPS 3.D.085 Transport de passagers à mobilité réduite

(Voir IEM OPS 3.D.085)

(a) Un exploitant doit établir des procédures pour le transport de passagers à mobilité réduite.

(b) Un exploitant doit s'assurer que les passagers à mobilité réduite n'occupent pas de sièges où leur présence pourrait :

(1) gêner les membres d'équipage dans leurs tâches ;

(2) obstruer l'accès à un équipement de sécurité ;

(3) ou gêner l'évacuation d'urgence de l'hélicoptère.

(c) La présence à bord de passagers à mobilité réduite doit être signalée au commandant de bord.

(d) Un membre de l'équipage de cabine, ou à défaut de l'équipage de conduite, doit fournir les renseignements nécessaires au passager à mobilité réduite et à son accompagnateur, sur le chemin à prendre vers l'issue de secours appropriée et sur le meilleur moment pour commencer à se diriger vers celle-ci.

OPS 3.D.090 Transport d'enfants (entre deux ans et douze ans)

(Voir IEM OPS 3.D.090 et 3.D.095)

(a) Afin que les enfants de deux (2) ans inclus à douze (12) ans exclus, voyageant seuls ou en groupe, appliquent les consignes de sécurité, l'une ou l'autre des dispositions suivantes doit être prise :

(1) s'ils ne sont pas regroupés en cabine, un passager adulte doit être placé à proximité de chacun ;

(2) s'ils sont regroupés en cabine, il doit y avoir un accompagnateur pour chaque tranche de six (6) enfants complète ou incomplète.

Les deux dispositions peuvent être appliquées simultanément sur un même vol.

OPS 3.D.095 Transport des bébés (enfants de moins de deux ans)

(Voir IEM OPS 3.D.090 et 3.D.095)

Tout enfant de moins de deux (2) ans doit avoir avec lui un accompagnateur (un seul enfant par accompagnateur).

OPS 3.D.100 Transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts

Un exploitant doit établir des procédures pour le transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts aux fins d'assurer la sécurité de l'hélicoptère et de ses occupants. Le transport de l'une quelconque de ces personnes doit être notifié au commandant de bord.

OPS1.A.Transport de passagers indisciplinés

(a) Pour des raisons de sécurité, l'exploitant peut refuser de transporter ou de poursuivre le transport des passagers indisciplinés ou de ceux qui, de part leur comportement ou des indications physiques, donnent l'impression d'être sous l'influence de l'alcool ou de la drogue. Cela inclut la prévention de toutes violation de la loi, des règlements ou de l'ordre de tout Etat ou pays d'origine, de destination ou de survol.

(b) L'exploitant doit mettre en attente les bagages de tout passager ayant un comportement indiscipliné constaté en zone d'enregistrement, au salon ou à la porte d'embarquement.

(c) Lorsqu'un passager se voit refuser l'embarquement, l'exploitant doit :

(1) annuler le passager dans le système de contrôle des départs et faire décharger ses bagages de l'avion ;

(2) faire un rapport d'incident et le notifier à l'autorité de l'aviation civile en précisant les détails sur l'état du passager (par exemple, en état d'ébriété, comportement excessif).

(d) Lorsqu'un passager indiscipliné est autorisé à embarquer, l'exploitant doit :

(1) Informer le commandant de bord et le chef de cabine principal ;

(2) faire un rapport d'incident et le notifier à l'autorité de l'aviation civile en précisant les détails sur l'état du passager (par exemple, en état d'ébriété, comportement excessif) ;

(3) Signaler l'incident aux services concernés et à l'escale suivante.

OPS 3.D.105 Rangement des bagages et du fret

(Voir IEM OPS 3.D.105)

(a) Un exploitant doit établir des procédures permettant de s'assurer que seuls sont embarqués à bord et introduits dans la cabine passagers des bagages à main qui peuvent y être solidement et correctement rangés. Il doit veiller à ce que les bagages à main sont rangés de façon appropriée et sûre.

(b) Un exploitant doit établir des procédures pour s'assurer que les bagages et le fret embarqués, dont les mouvements pourraient provoquer des blessures ou des dégâts, ou obstruer les allées et les issues, en cas de déplacement, sont placés dans des compartiments conçus et prévus pour empêcher tout mouvement.

OPS 3.D.110 Attribution des sièges aux passagers

(Voir IEM OPS 3.D.110)

Un exploitant doit établir des procédures pour s'assurer que les passagers sont assis à des places où, dans l'éventualité d'une évacuation d'urgence, ils peuvent faciliter et non gêner l'évacuation de l'hélicoptère.

OPS 3.D.115 Information des passagers

Un exploitant doit s'assurer que :

(a) généralités :

(1) les passagers sont oralement informés par l'équipage de cabine quand il est requis, des questions de sécurité éventuellement à l'aide de moyens audiovisuels ;

(2) les passagers ont à leur disposition une notice individuelle de sécurité sur laquelle des pictogrammes indiquent l'utilisation des équipements de secours ainsi que les issues qu'ils sont susceptibles d'utiliser.

(3) les passagers soient informés de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir.

(b) avant le décollage :

(1) les passagers sont informés sur les points suivants lorsqu' applicables :

(i) consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;

(ii) dossiers de sièges et tablettes relevés ;

(iii) emplacement et utilisation des issues de secours ;

(iv) emplacement et utilisation des marquages au sol du chemin lumineux d'évacuation ;

(v) rangement des bagages à main ;

(vi) restrictions d'utilisation des appareils électroniques portables ;

(vii) et emplacement et contenu de la notice individuelle de sécurité.

(2) les passagers assistent à une démonstration pratique de ce qui suit :

(i) l'utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité, y compris la manière de les attacher et de les détacher ;

(ii) l'emplacement et l'utilisation des masques à oxygène si leur emport est requis.

(iii) l'emplacement et l'utilisation des gilets de sauvetage, si nécessaire. Lorsque l'emport de gilets de sauvetage n'est rendu obligatoire, conformément au § OPS 3.K.200 que par le choix d'une hélistation de dégagement, la démonstration est faite à l'initiative du commandant de bord, par exemple lors de la prise de décision de dégagement.

(c) après le décollage :

(1) l'équipage rappelle aux passagers ce qui suit lorsqu' applicable au vol :

(i) consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;

(ii) utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité ;

(d) avant l'atterrissage :

(1) l'équipage rappelle aux passagers ce qui suit lorsqu' applicable au vol :

(i) consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;

(ii) utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité ;

(iii) dossiers de sièges et tablettes relevés ;

(iv) rangement des bagages à main ;

(v) restrictions d'utilisation des appareils électroniques portables.

(e) après l'atterrissage

(1) l'équipage rappelle aux passagers ce qui suit :

(i) consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;

(ii) utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité.

(f) en cas d'urgence au cours du vol, les passagers reçoivent des instructions appropriées aux circonstances.

(g) chaque fois que, du fait de la turbulence ou d'un cas d'urgence en vol cette précaution sera jugée nécessaire, tous les passagers d'un hélicoptère soient maintenus sur leur siège par des ceintures ou des harnais de sécurité.

OPS 3.D.120 Préparation du vol

(a) Un exploitant doit s'assurer qu'un plan de vol exploitation est établi pour chaque vol série de vols prévu. Le plan de vol exploitation doit être signé par le commandant de bord. Une copie doit être remise à l'exploitant ou à un agent désigné, ou, si ce n'est pas possible, cette copie doit être déposée à l'administration de l'aéroport ou dans un endroit convenable à l'aérodrome de départ.

(b) Le commandant de bord ne doit pas débuter un vol sans s'être assuré des points ci-après :

(1) l'hélicoptère est apte à effectuer le vol ;

(2) la configuration de l'hélicoptère est en accord avec la liste des déviations tolérées (CDL) ;

(3) les équipements et instruments exigés pour la conduite du vol et qui permettent de 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 (voir les chapitres K et L), sont disponibles et en nombre suffisant ;

(4) les équipements et instruments fonctionnent sauf cas prévu par la liste minimale d'équipements (L.M.E.) ;

(5) les parties du manuel d'exploitation nécessaires à la conduite du vol sont disponibles à bord ;

(6) les documents, les informations et les formulaires qui doivent être disponibles sont à bord

(7) les cartes, les fiches et tous documents associés ou la documentation équivalente, à jour, sont disponibles pour faire face aux besoins de l'opération envisagée, y compris tout déroutement qu'il est raisonnable d'envisager ;

(8) les installations et services au sol exigés pour le vol prévu sont disponibles et appropriés ;

(9) les dispositions spécifiées dans le manuel d'exploitation afférentes aux exigences en matière de carburant, d'huile et d'oxygène, aux altitudes minimales de sécurité, aux minima opérationnels d'hélistation et à l'accessibilité des hélistations de dégagement et de déroutement, si nécessaire, peuvent être respectées pour le vol prévu ;

(10) le chargement est correctement réparti et arrimé en toute sécurité ;

(11) la masse et centrage de l'hélicoptère est telle que le vol peut être effectué conformément aux dispositions applicables des chapitres F à J ;

(12) et toute limitation opérationnelle applicable s'ajoutant à celles couvertes par les § (9) et (11) ci-dessus peut être respectée.

(13) un certificat de remise en service a été délivré conformément aux dispositions du RANT 08 – PART M ;

OPS 3.D.125 Sélection des hélistations

(Voir IEM OPS 3.D.125)

(a) L'exploitant doit établir des procédures de sélection des hélistations de destination et de dégagement conformes aux dispositions du OPS 3.D.030 lors de la préparation d'un vol.

(b) Hélistation de dégagement au décollage :

(1) Le commandant de bord doit sélectionner et spécifiée dans le plan de vol exploitation une hélistation de dégagement au décollage, situé à une distance maximum correspondant à une heure de vol à la vitesse de croisière normale, pour un vol en conditions météorologiques de vol aux instruments, pour le cas où il s'avérerait impossible de revenir à l'hélistation de départ pour des raisons météorologiques ;

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

(c) Hélistation de dégagement à destination *:* Pour un vol devant être conduit suivant les règles de vol aux instruments (IFR), ou un vol VFR pour lequel la navigation ne peut être conduite par repérage visuel au sol, le commandant de bord doit spécifier dans le plan de vol exploitation et le plan de vol ATC, au moins une hélistation de dégagement, à moins que :

(1) la destination soit une hélistation côtière (*voir IEM OPS 3.D.125(c)(1)*) ;

(2) ou pour un vol vers toute autre destination à terre, la durée du vol et les conditions météorologiques sont telles que, pour la période débutant une heure avant l'heure estimée d'arrivée à destination et se terminant une heure après, la visibilité sera au moins égale à cinq (5) km et le plafond sera au moins égal :

(i) en IFR, à la plus élevée des valeurs suivantes, deux mille (2000) ft ou cinq cents (500) ft au-dessus de la MDH (hauteur minimale de descente) de la manœuvre à vue,

(ii) en VFR, à deux mille (2000) ft ;

(4) ou l'hélistation où l'atterrissage est prévu est isolé et il n'existe aucune hélistation de dégagement disponible. Un point de non-retour (PNR) doit être défini ;

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

(d) Hélistation de dégagement à destination *:* Un exploitant doit sélectionner deux hélistations de dégagement à destination quand (*voir IEM OPS 3.D.125(d)):*

(1) les observations ou prévisions météorologiques appropriées, ou toute combinaison des deux, indiquent que les conditions météorologiques durant une période commençant 1 heure avant et finissant 1 heure après l'heure estimée d'arrivée sont inférieures aux minima applicables.

(2) Au premier, les conditions devant être égales ou supérieures aux minimums opérationnels applicables à une hélistation de destination, et au second, elles devant être égales ou supérieures aux minimums opérationnels applicables à une hélistation de dégagement.

(e) Hélistation de dégagement à destination en mer :

(1) L'exploitant doit obtenir une approbation particulière pour l'utilisation opérationnelle d'hélistations de dégagement à destination en mer ;

(2) Une héliplate-forme peut être spécifiée comme hélistation de dégagement à destination en mer lorsque le dégagement à destination à terre le plus proche se situe au-delà de la distance que peut franchir l'hélicoptère. La spécification est sous réserve des conditions suivantes (voir IEM OPS 3.D125 (e)) :

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

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

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

(iv) l'exploitant doit au préalable effectuer un examen et évaluer l'adéquation de toute héliplate-forme qu'il prévoit d'utiliser comme hélistation de dégagement à destination en mer, et il doit publier

l'information sous une forme appropriée dans le manuel d'exploitation (y compris l'orientation de l'héliplate-forme) ;

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

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

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

(i) du type et des circonstances du vol ;

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

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

(iv) du type d'hélicoptère utilisé ;

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

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

(vii) des mesures d'atténuation particulières ;

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

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

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

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

Note 1.— La technique d'atterrissage que le manuel de vol spécifie d'utiliser en cas de panne du système de commande peut empêcher de désigner certaines héliplates-formes comme hélistations de dégagement.

Note 2.— Les mesures d'atténuation particulières peuvent prendre la forme d'améliorations de l'équipement (certification en fonction d'une norme tenant compte de l'état de la mer, par exemple), d'un équipement de sécurité et d'un équipement de suivi, entre autres.

(4) Les minimums opérationnels de l'hélistation de destination en mer et de l'hélistation de dégagement à destination en mer exigés en vertu de OPS 3.E.005 (b) doivent tenir dûment compte de la disponibilité et de la fiabilité des renseignements météorologiques ainsi que de l'environnement géographique (voir IEM OPS 3.D125 (e)(4)).

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

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

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

(i) il a été confirmé que la navigation jusqu'à l'hélistation de destination et l'hélistation de dégagement en mer est assurée ;

(ii) un contact radio a été établi avec l'hélistation de destination et l'hélistation de dégagement en mer (ou la station maîtresse) ;

(iii) les prévisions pour l'atterrissage à l'hélistation de destination et à l'hélistation de dégagement en mer ont été obtenues, et il a été confirmé qu'elles sont égales ou supérieures aux minimums requis ;

(iv) les exigences relatives à un atterrissage avec OEI ont été vérifiées en fonction des conditions météorologiques signalées les plus récentes, afin de s'assurer qu'elles peuvent être satisfaites ;

(v) dans la mesure du possible, après examen des renseignements sur l'utilisation actuelle et prévue de l'hélistation de dégagement à destination en mer et sur les conditions dominantes, la disponibilité de l'hélistation de dégagement en mer est garantie par le fournisseur de l'héliplate-forme jusqu'à la réalisation de l'atterrissage à destination ou à l'hélistation de dégagement à destination en mer.

(f) L'exploitant doit spécifier dans son plan de vol exploitation toute hélistation de dégagement retenu.

OPS 3.D.130 Minimums pour la préparation des vols IFR

(a) Minimums prévisionnels pour les hélistations de dégagement au décollage.

Un exploitant ne doit sélectionner une hélistation comme hélistation de dégagement au décollage que si les observations météorologiques appropriées et les prévisions météorologiques d'hélistation d'atterrissage (ou toute combinaison de ces informations) indiquent que les conditions météorologiques durant une période commençant une heure avant et finissant une heure après l'heure estimée d'arrivée à l'hélistation de dégagement au décollage sont égales ou supérieures aux minimums à l'atterrissage définis dans le § OPS 3.D.035. Le plafond doit être pris en compte lorsque les seules approches disponibles ne sont pas des approches de précision. Toute limitation liée à la panne d'un moteur doit être prise en compte.

(b) Minimums pour la préparation du vol pour les hélistations de destination et de dégagement à destination.

Un exploitant ne doit sélectionner l'hélistation de destination et/ou une (des) hélistation(s) de dégagement à destination que si les observations ou les prévisions météorologiques et les prévisions météorologiques sur l'aérodrome ou pour l'atterrissage (ou toute combinaison de ces informations) indiquent que les conditions météorologiques durant une période commençant une heure avant et finissant une (1) heure après l'heure estimée d'arrivée à l'hélistation sont égales ou supérieures aux minimums prévisionnels applicables comme suit :

(1) A l'exception du cas de l'OPS 3.D.125 (e), les minimums pour la préparation des vols pour une hélistation à destination sont :

(i) La RVR/visibilité spécifiée par l'OPS 3.D.035 ; et

(ii) Pour une approche autre que de précision, le plafond à ou au-delà de la MDH ; et

(2) Minimums pour la préparation des vols pour la(s) hélistation(s) de dégagement à destination :

Tableau 1. - Minimums pour la préparation des vols pour les hélistations de dégagement à destination

TYPE D'APPROCHE	MINIMUMS POUR LA PRÉPARATION
Cat. II et III	Cat. I RVR
Cat. I	Minimums cat. I + 200 ft/400 m de visibilité
Approche classique	Approche classique RVR/VIS + 400 m Le plafond est égal ou supérieur à la MDH + 200 ft

OPS 3.D.135 Dépôt d'un plan de vol circulation aérienne

(Voir IEM OPS 3.D.135)

Un exploitant doit s'assurer, lorsque les conditions réglementaires l'exigent, qu'aucun vol n'est effectué sans dépôt préalable d'un plan de vol circulation aérienne ou dépôt d'informations appropriées avant le départ ou dès que possible après le décollage auprès d'une personne habilitée, afin de permettre la mise en œuvre des services d'alerte

OPS 3.D.140 Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord, débarquant, ou rotor en mouvement

(Voir appendice 1 au OPS 3.D.140)(Voir IEM OPS 3.D.140)

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

(1) l'embarquement ou le débarquement de passagers ;

(2) le remplissage d'oxygène.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) lorsque des passagers sont à bord ;

(2) lorsque des passagers embarquent ou débarquent ;

(3) pendant le remplissage d'oxygène.

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), parties 1 et 8, comporte des éléments indicatifs sur les procédures d'avitaillement en carburant offrant la sécurité voulue.*

Note 2.: Des précautions supplémentaires sont nécessaires lorsqu'il s'agit d'opérations d'avitaillement en carburant autre que le kérosène d'aviation, lorsque ces opérations ont pour résultat un mélange de kérosène d'aviation avec d'autres types de carburéacteurs, ou lorsqu'elles sont effectuées au moyen d'un simple tuyau.

OPS 3.D.145 Avitaillement et reprise de carburant avec du carburant volatil

(Voir IEM OPS 3.D.145)

Un exploitant doit établir des procédures d'avitaillement et de reprise de carburant avec du carburant volatil (wide cut) (par exemple Jet B ou équivalent).

OPS 3.D.150 Membres de l'équipage aux postes de travail

(a) Membres de l'équipage de conduite

(1) Pendant les phases, de décollage et d'atterrissage, chaque membre d'équipage de conduite exigé au poste de pilotage doit se trouver à son poste de travail.

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

(b) Membres de l'équipage de cabine.

Sur tous les ponts de l'hélicoptère occupés par des passagers, les membres d'équipage de cabine requis doivent être assis aux postes de travail qui leur ont été assignés, pendant les phases, de décollage et d'atterrissage et lorsque le commandant de bord l'estime nécessaire pour la sécurité. (*Voir IEM OPS 3.D.150(b))*

OPS-3.D.155 Moyens d'aide à l'évacuation d'urgence

Un exploitant doit établir des procédures pour s'assurer qu'avant le roulage, le décollage et l'atterrissage et dès que cela devient possible et sans danger, les équipements d'évacuation automatique sont armés.

OPS 3.D.160 Sièges, ceintures de sécurité et harnais

(a) Equipage

(1) Pendant les phases de décollage et d'atterrissage , chaque membre d'équipage doit être correctement attaché à l'aide des ceintures de sécurité et harnais prévus à cet effet et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre, à moins que les bretelles ne le gênent dans l'exercice de ses fonctions, auquel cas il pourra dégager ses bretelles, mais sa ceinture de sécurité devra rester bouclée.

(2) Chaque membre de l'équipage de conduite au poste de pilotage doit garder sa ceinture de sécurité attachée, aussi longtemps qu'il occupe son poste de travail.

(b) Passagers

(1) Avant les phases de décollage et d'atterrissage et pendant le roulage au sol et dès qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, que chaque passager à bord occupe un siège ou un berceau avec sa ceinture de sécurité ou son harnais, si installé, correctement attaché.

(2) Un exploitant doit prescrire des mesures et le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, qu'une occupation des sièges de l'hélicoptère par plusieurs personnes n'est autorisée que sur des sièges spécifiés et seulement dans le cas d'un adulte et d'un bébé correctement attaché par une ceinture supplémentaire ou un autre système de maintien.

OPS 3.D.165 Préparation de la cabine passagers et des offices

(a) Un exploitant doit établir des procédures pour s'assurer qu'avant le roulage au sol, le décollage et l'atterrissage, l'ensemble des issues et parcours d'évacuation est dégagé.

(b) Le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, qu'avant le décollage et l'atterrissage et chaque fois qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, l'ensemble des équipements et bagages est convenablement rangé en sécurité.

OPS 3.D.170 Accessibilité des équipements de secours

(a) Le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, que les équipements de secours appropriés demeurent facilement accessibles pour une utilisation immédiate.

(b) L'exploitant doit établir des procédures pour s'assurer que, lors de l'exploitation au-dessus de l'eau en classe de performances 3, la durée du vol et les conditions rencontrées sont prises en compte pour décider si les gilets de sauvetage doivent être portés par tous les occupants.

OPS 3.D.175 Interdiction de fumer à bord

Le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, qu'aucune personne à bord n'est autorisée à fumer :

(1) dès lors qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité ;

(2) lorsque l'hélicoptère est au sol, sauf autorisations spécifiques contraires en accord avec les procédures définies au manuel d'exploitation ;

(3) à l'extérieur des zones fumeurs spécifiées, dans les allées et dans les toilettes ;

(4) dans les compartiments cargo ou dans toutes autres zones où est transporté du fret non conditionné dans des conteneurs résistants au feu ou recouvert d'une bâche résistante au feu ;

(5) et dans toute partie de la cabine où la distribution d'oxygène est en cours.

OPS 3.D.180 Conditions météorologiques

(a) Lors d'un vol IFR le commandant de bord ne doit pas :

(1) entreprendre le décollage ;

(2) ni poursuivre son trajet au-delà du point à partir duquel un plan de vol modifié entre en vigueur, dans le cas d'une replanification en vol, à moins que des informations soient disponibles indiquant que les conditions météorologiques prévues à une hélistation de dégagement ou, si une hélistation de dégagement à destination est requise, à l'hélistation de destination ou à l'emplacement d'atterrissage prévu sont égaux ou supérieurs aux minima de préparation du vol requis par le § OPS 3.D.130.

(b) Un vol qui doit être effectué en VFR ne sera entrepris que si des messages d'observations météorologiques récents disponibles ou toute combinaison de messages récents et de prévisions, indiquent que les conditions météorologiques, le long de la route ou de la partie de route qui doit être parcourue en VFR, ou dans la zone prévue d'exploitation en VFR, seront le moment venu, de nature à permettre le respect de ces règles.

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

(d) Un vol vers un hélistation en terrasse ou une héliplate-forme ne doit pas être effectué lorsque la vitesse moyenne du vent à l'hélistation en terrasse ou l'héliplate-forme est annoncée comme étant supérieure ou égale à soixante (60) kt.

(e) Pour garantir le respect d'une marge de sécurité suffisante dans la détermination de la question de savoir si une approche et un atterrissage en sécurité peuvent ou non être exécutés à chaque hélistation ou emplacement d'atterrissage de dégagement, l'exploitant doit spécifier une gamme de valeurs appropriée pour la hauteur de la base des nuages et la visibilité, destinée à être ajoutée aux minimums opérationnels établis par l'exploitant pour les hélistations ou emplacements d'atterrissage concernés.[1]

Note.— *Des orientations sur la sélection de la gamme de valeurs en question figurent dans le Doc 9976 [Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual].*

OPS 3.D.181 : Observations météorologiques

[1]

(Voir IEM RANT 06 PART OPS-3. D.181)

Note : Les procédures concernant l'exécution des observations météorologiques à bord des aéronefs en vol, ainsi que l'enregistrement et la transmission de ces observations, figurent dans le 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) appropriées.

OPS 3.D.185 Givre et autres contaminants – procédures au sol

(a) Un exploitant doit établir les procédures à suivre lorsqu'il est nécessaire d'effectuer le dégivrage et l'anti givrage au sol, ainsi que les contrôles de l'état de l'hélicoptère correspondants.

(b) Le commandant de bord ne doit pas entreprendre un décollage, à moins que les surfaces externes ne soient dégagées de tout dépôt susceptible d'avoir une incidence négative sur les performances ou la manœuvrabilité de l'hélicoptère, afin de maintenir l'hélicoptère en état de navigabilité avant le décollage. .

OPS 3.D.190 Givre et autres contaminants – procédures en vol

(a) Un exploitant doit établir des procédures pour les vols en conditions de givrage prévues ou réelles (voir IEM OPS 3.D.190.).

(b) Le commandant de bord ne doit pas entreprendre un vol ni voler intentionnellement en conditions givrantes prévues ou réelles à moins que l'hélicoptère ne soit certifié et équipé pour faire face à de telles situations.

OPS 3.D.195 Emport de carburant et lubrifiant

(a) *Tout hélicoptère :* Le commandant de bord ne doit pas entreprendre un vol sans avoir vérifié que l'hélicoptère emporte au moins la quantité calculée de carburant et d'huile lui permettant d'effectuer le vol en sécurité, compte tenu des conditions météorologiques, d'exploitation et des retards prévues. En outre, il devra emporter une réserve supplémentaire lui permettant de faire face à des besoins imprévus. L'exploitant doit tenir des relevés du carburant et du lubrifiant pour chaque vol permettant de vérifier que les dispositions ci-dessous ont été respectées.

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

1) d'atteindre l'hélistation prévu dans le plan de vol ;
2) puis de voler pendant 20 minutes à la vitesse de croisière économique ; et

3) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulterait de toute éventualité prévue dans le manuel d'exploitation par l'exploitant.

(c) *Vols effectués en régime IFR.* Les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions du (a) dans le cas des vols IFR devront être au moins suffisantes pour permettre à l'hélicoptère :

(1) s'il n'y a pas lieu de prévoir un dégagement, selon les dispositions du D.125(c)(2), d'atteindre l'hélistation prévu dans le plan de vol et d'y exécuter une approche, puis :

(i) d'avoir une réserve de carburant pour voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente, à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'hélistation de destination, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et d'atterrir ;

(ii) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulterait de toute éventualité prévue dans le manuel d'exploitation par l'exploitant.

(2) s'il y a lieu de prévoir un dégagement, d'atteindre l'hélistation prévue dans le plan de vol, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, et ensuite :

(i) d'atteindre le dégagement spécifié dans le plan de vol et d'y effectuer une approche;

(ii) puis d'avoir une réserve finale de carburant pour voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus du dégagement, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et l'atterrissage ; et

(iii) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant, suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulterait de toute éventualité prévue dans le manuel d'exploitation par l'exploitant.

(3) si l'on ne dispose pas d'une hélistation ou d'un emplacement d'atterrissage de dégagement selon les dispositions du D.125(c) (par exemple, si la destination est isolée), l'hélicoptère doit emporter une quantité suffisante de carburant pour lui permettre d'atteindre la destination prévue dans le plan de vol puis de voler pendant une période qui, compte tenu des conditions géographiques et environnementales, lui permettra d'atterrir en sécurité.

(d) Le calcul des réserves de carburant et de lubrifiant exigées au (a) devra tenir compte au moins de ce qui suit :

(1) conditions météorologiques prévues ;

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

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

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

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

Note.— Aucune exigence de l'OPS 3.D.195 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 exigences de l'OPS 3.D.195.

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

OPS 3.D.200 Conditions lors du décollage

(a) Avant d'entreprendre le décollage, le commandant de bord doit s'assurer que, selon les informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'hélistation et l'état de la piste ou de la FATO dont l'utilisation est prévue n'empêchent pas un décollage et un départ en sécurité.

OPS 3.D.205 Application des minima de décollage

(a) Avant d'entreprendre le décollage, le commandant de bord doit s'assurer que la RVR ou la visibilité dans le sens du décollage de l'hélicoptère est égale ou supérieure aux minima applicables.

OPS 3.D.210 Altitudes minimales de vol

(Voir IEM OPS 3.D.075)

Le commandant de bord ou le pilote à qui la conduite du vol a été déléguée ne doit pas conduire le vol en dessous des altitudes minimales spécifiées sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou lorsque la descente se fait selon des procédures approuvées par l'Autorité de l'aviation civile.

OPS 3.D.215 Simulation en vol de situations anormales

Un exploitant doit établir des procédures assurant que la simulation de situations anormales ou d'urgence, ainsi que la simulation des conditions météorologiques de vols aux instruments (IMC) à l'aide de moyens artificiels, ne sont pas effectuées lors de vols de transport aérien public.

OPS 3.D.220 Inspection des toilettes en prévention du feu

Les membres de l'équipage de cabine requis doivent inspecter les toilettes périodiquement au cours de chaque vol et une dernière fois au début de la descente après que tous les passagers aient regagné leur siège en application de la consigne «Attachez vos ceintures».

OPS 3.D.225 Gestion du carburant en vol

(Voir Appendice 1 au § OPS 3.D.225 et IEM OPS 3.D.225)

(a) Un exploitant doit établir des politiques et des procédures assurant que des vérifications et une gestion du carburant sont effectuées en vol.

(b) Le commandant de bord doit s'assurer que la quantité de carburant utilisable restante pendant le vol n'est pas inférieure au carburant nécessaire pour atteindre une hélistation où un atterrissage peut être effectué en sécurité avec encore à bord la réserve finale de carburant.

(c) Le 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.

(d) 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 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 OPS 3.D.195

OPS 3.D.230 Utilisation de l'oxygène de subsistance

Le commandant de bord doit s'assurer que les membres de l'équipage de conduite engagés dans des tâches essentielles à la sécurité de l'exploitation de l'hélicoptère utilisent de façon continue l'équipement d'oxygène dans tous les cas, spécifiées au K.150, pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

OPS 3.D.235 *Intentionnellement blanc*

OPS 3.D.240 Détection de proximité du sol

Dès la détection par un membre de l'équipage de conduite ou par un dispositif avertisseur de proximité du sol d'une proximité anormale ou exagérée du sol, le commandant de bord ou le pilote à qui la conduite du vol a été déléguée doit s'assurer qu'une action corrective est immédiatement effectuée conformément aux procédures d'exploitation pour rétablir des conditions de vol sûres.

OPS 3.D.245 Utilisation du système anti-abordage embarqué (ACAS)

(Voir IEM OPS 3.D.245)

Un exploitant doit établir des procédures pour s'assurer que :

(a) lorsque le système ACAS est installé et en service, il doit être utilisé en vol dans un mode qui rend possible la production d'avis de résolution (RA) sauf si ce n'est pas adapté aux conditions du moment.

(b) lorsque le système ACAS détecte la trop grande proximité d'un autre appareil (RA), le commandant de bord ou le pilote à qui la conduite du vol a été déléguée doit s'assurer que toute action corrective indiquée par le RA est immédiatement entreprise, à moins que cette action ne compromette la sécurité de l'hélicoptère.

L'action corrective :

(4) ne doit jamais aller en sens inverse de celle qui est indiquée par le RA ;

(5) doit aller dans le sens correct indiqué par le RA, même si c'est contradictoire avec l'élément vertical d'une instruction ATC;

(6) doit correspondre au minimum nécessaire pour respecter l'indication du RA ;

(c) les communications ACAS ATC prescrites sont spécifiées ;

(d) lorsque le conflit est résolu, l'hélicoptère est rapidement remis en conformité avec les instructions ou l'autorisation ATC.

Les exploitants d'hélicoptères équipés d'ACAS doivent établir des programmes de formation et des procédures opérationnelles avant de permettre aux équipages d'utiliser l'ACAS.

OPS 3.D.250 Conditions lors de l'approche et l'atterrissage

Avant de débuter une approche en vue de l'atterrissage, le commandant de bord doit s'assurer que, compte tenu des informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'hélistation et l'état de la FATO qu'il est envisagé d'utiliser n'empêchent pas d'effectuer une approche, un atterrissage ou une approche interrompue en sécurité, compte -tenu des informations sur les performances indiquées dans le manuel d'exploitation.

OPS 3.D.255 Commencement et poursuite de l'approche

(Voir IEM OPS 3.D.255).

(a) Le commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol a été déléguée peut commencer une approche aux instruments indépendamment de la RVR/visibilité annoncée, mais il ne doit pas la poursuivre au-delà de la radio borne extérieure ou d'une position équivalente si la RVR/visibilité transmise est inférieure aux minima applicables.

(b) Quand il n'y a pas de RVR disponible, le commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol a été déléguée peut déduire une valeur équivalente de RVR en convertissant la visibilité météorologique transmise au moyen du § (h) de l'appendice 1 au § OPS 3.E.005.

(c) Si, après avoir passé la radio borne extérieure ou une position équivalente en accord avec le (a) ci-dessus, la RVR/visibilité transmise devient inférieure aux minima applicables, le commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol a été déléguée peut poursuivre l'approche jusqu'à l'altitude/hauteur de décision (DA/H) ou l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H).

(d) En l'absence de radio borne extérieure ou de position équivalente, le commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol a été déléguée doit décider de continuer ou d'interrompre l'approche avant de descendre à moins de mille (1000) pieds au-dessus de l'hélistation sur le segment d'approche finale. Si la MDA/H se trouve à plus de mille (1000) ft au-dessus de l'hélistation, Un exploitant devra établir une hauteur, pour chaque procédure d'approche, en dessous de laquelle l'approche ne devra pas être continuée si la RVR/visibilité transmise est inférieure aux minima applicables.

(e) L'approche peut être poursuivie en dessous de la DA/H ou de la MDA/H jusqu'à l'atterrissage complet, à condition que les références visuelles requises soient acquises à la DA/H ou à la MDA/H et maintenues.

(f) La RVR de la zone de toucher des roues doit toujours être vérifiée. Les RVR mi- piste et fin de piste sont également vérifiées si elles sont transmises et pertinentes. La RVR mi- piste ne doit pas être inférieure à la plus faible des deux valeurs : cent vingt-cinq (125) m ou la valeur requise pour la zone de toucher des roues. La RVR de fin de piste ne doit pas être inférieure à soixante-quinze (75) m. Pour les hélicoptères équipés d'un système de contrôle du roulage ou de guidage du roulage, la valeur minimale de la RVR mi- piste est de soixante-quinze (75) m.

Note : « Pertinent » dans ce contexte fait référence à la partie de la piste utilisée pendant la phase haute vitesse de l'atterrissage jusqu'à une vitesse d'environ soixante (60) kts.

OPS 3.D.260 *Intentionnellement blanc*

OPS 3.D.265 Carnet de route

Le commandant de bord doit s'assurer de la tenue à jour du carnet de route ou de tout autre document accepté par l'Autorité de l'aviation civile conformément au § OPS 3.P.020.

OPS 3.D.270 Compte rendu d'évènements

(a) Terminologie :

(1) Incident. Evénement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

(2) Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

(3) Accident. Evénement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

(i) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

(A) dans l'aéronef, ou

(B) en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou

(C) directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès, ou

(ii) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement, ou

(iii) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

(b) Compte rendu d'incident :

Un exploitant doit établir des procédures pour le compte rendu des incidents en prenant en compte les responsabilités décrites ci-dessous et les circonstances décrites dans le § (d) ci-dessous :

(1) l'OPS 3.B.085(b) précise les responsabilités des membres d'équipage pour le compte-rendu des incidents qui mettent, ou pourraient mettre, en danger la sécurité de l'exploitation.

(2) le commandant de bord ou un exploitant de l'hélicoptère doit soumettre un compte rendu à l'Autorité de l'aviation civile pour tout incident qui met ou pourrait mettre en danger la sécurité de l'exploitation

(3) les comptes rendus doivent être transmis dans un délai de soixante-douze (72) heures après l'occurrence de l'événement sauf si des circonstances exceptionnelles l'empêchent.

(4) le commandant de bord doit s'assurer que toutes les défaillances techniques, connues suspectées, et tout dépassement des limitations techniques survenus lorsqu'il était responsable du vol sont reportés dans le compte rendu matériel attaché à l'hélicoptère. Si la défaillance ou le dépassement des limitations techniques met ou pourrait mettre en danger la sécurité de l'exploitation, le commandant de bord doit de plus soumettre un compte rendu à l'Autorité de l'aviation civile conformément au § (b) (2) ci-dessus.

(5) dans le cas d'incidents sujets à compte rendu conformément aux § (b) (1), (b) (2) et (b)(3) ci-dessus, suite à ou relatif à une défaillance, une panne ou une anomalie de l'hélicoptère, de ses équipements ou de tout équipement d'assistance au sol, ou dans le cas d'incidents qui affectent ou pourraient affecter le maintien de la navigabilité de l'hélicoptère, Un exploitant doit également informer l'organisme responsable de la conception ou le fournisseur ou, si applicable, l'organisme

responsable de la navigabilité continue, en même temps que le compte rendu est soumis à l'Autorité de l'aviation civile.

(c) Compte rendus d'accident et d'incident grave.

Un exploitant doit établir des procédures pour le compte–rendu des accidents et incidents graves en prenant en compte les responsabilités décrites ci-dessous et les circonstances décrites dans le § (d) ci-dessous :

(1) Le commandant de bord doit rendre compte à un exploitant de tout accident ou incident grave intervenu durant le vol dont il était responsable. Dans le cas où le commandant de bord est incapable de l'effectuer, cette tâche doit l'être par un autre membre de l'équipage, dans l'ordre de succession du commandement spécifié par un exploitant.

(2) Un exploitant doit s'assurer que l'Autorité de l'aviation civile, les Autorités concernées les plus proches et toute autre organisation exigée par l'Autorité de l'aviation civile, sont informés par les moyens disponibles les plus rapides de tout accident ou incident grave et – dans le cas d'accident uniquement – avant que l'hélicoptère ait été déplacé sauf cas de force majeure.

(3) Le commandant de bord ou un exploitant doit soumettre à l'Autorité de l'aviation civile un compte-rendu sur tout accident ou incident grave dans les soixante-douze (72) heures qui suivent.

(d) Comptes rendus spécifiques.

Les événements pour lesquels une notification spécifique et des méthodes de compte rendu doivent être utilisés sont décrits ci-dessous :

(1) Incidents de la circulation aérienne.

Le commandant de bord doit notifier l'incident aux services de la circulation aérienne concernés, dès qu'il le peut, et doit les informer de son intention de soumettre un compte rendu après le vol dès qu'un hélicoptère en vol a été mis en danger par :

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

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

(iii) ou une panne des installations des services de la circulation aérienne.

De plus, le commandant de bord doit informer l'Autorité de l'aviation civile de l'incident.

(2) Avis de résolution du système d'anti-abordage embarqué :

Le commandant de bord doit informer les services de la circulation aérienne concernés et doit soumettre un compte rendu ACAS à l'Autorité de l'aviation civile dès qu'un hélicoptère en vol a effectué une manœuvre en réponse à un avis de résolution ACAS.

(3) Risques de collisions aviaires/fauniques :

(i) Le commandant de bord observant un danger aviaire/faunique doit en avertir la station au sol appropriée immédiatement.

(ii) S'il est conscient qu'une collision avec des oiseaux s'est produite, le commandant de bord doit soumettre à l'Autorité de l'aviation civile après l'atterrissage un compte rendu écrit de collision d'oiseaux. Dès que l'hélicoptère dont il a la responsabilité subit une collision avec des oiseaux qui entraîne des dommages significatifs à l'hélicoptère ou la perte ou la panne de toute fonction essentielle. Si la collision avec des oiseaux est découverte lorsque le commandant de bord n'est pas disponible, Un exploitant est responsable de la transmission du compte rendu.

(4) Urgences en vol avec des marchandises dangereuses à bord.

Lorsque survient une urgence en vol et si les conditions le permettent, le commandant de bord doit informer les services de la circulation aérienne appropriés de la présence à bord de toute matière dangereuse. Après l'atterrissage, le commandant de bord doit, si l'événement est lié au transport de marchandises dangereuses, se conformer également aux exigences de compte rendu spécifiées au § OPS 3.R.085 (Voir IEM OPS 3.D.270 (d) (4)).

(5) Intrusion illicite.

A la suite d'une intrusion illicite à bord d'un hélicoptère, le commandant de bord ou, en son absence, l'exploitant doit soumettre dès que possible un compte rendu aux autorités locales et à l'Autorité de l'aviation civile du Togo. (Voir également le § OPS 3.S.015).

(6) Rencontre de conditions potentiellement dangereuses.

Le commandant de bord doit avertir les services de la circulation aérienne appropriés dès que possible lorsqu'une condition potentiellement dangereuse en vol, avec tous les détails susceptibles d'être utiles pour la sécurité des autres aéronefs, telle qu'une irrégularité de fonctionnement des installations de navigation ou des installations au sol, l'observation de phénomène météorologique ou d'un nuage de cendres volcaniques.

CHAPITRE E – OPERATIONS TOUT-TEMPS : OPÉRATIONS PAR FAIBLE VISIBILITÉ

OPS 3.E.005 Minima opérationnels d'hélistation – Généralités

(Voir Appendice 1 au OPS 3.E005

(Voir IEM OPS 3.E.005)

(a) Un exploitant doit définir des minimums opérationnels pour chaque hélistation qu'il est prévu d'utiliser ; ces minimums ne doivent pas être inférieurs aux valeurs spécifiées au paragraphe (f) ci-dessous et en appendice 1 au OPS 3.E.005. Le mode de calcul de ces minima doit être acceptable par l'Autorité de l'aviation civile. De plus ces minima ne doivent pas être inférieurs à ceux susceptibles d'être établis pour de telles hélistations par l'Etat dans lequel est situé cette hélistation, sauf approbation spécifique par cet Etat.

(1) L'autorité de l'aviation civile autorise un ou des crédits opérationnels pour l'exploitation d'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 devra être 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 (§ 2.4.1.2) ou pour des considérations relevant de la régulation, un minimum inférieur aux minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage ;

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

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

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

(2) Lorsqu'il délivre une approbation particulière liée à un crédit opérationnel, l'autorité de l'aviation civile veille à ce que les conditions suivantes soient remplies :

i) l'hélicoptère répond aux exigences de certification de navigabilité appropriées ;

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

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

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

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

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

vii) l'exploitant 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).

(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 établit des critères pour la sécurité de l'exploitation de l'hélicoptère.

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

Note : Les dispositions du paragraphe ci-dessus n'interdisent pas le calcul en vol des minima afférents à une hélistation de dégagement non planifiée, si celui-ci repose sur une méthode acceptée.

(b) Lors de la détermination des minima opérationnels d'hélistation s'appliquant à une opération donnée, un exploitant doit tenir compte intégralement des éléments suivants :

(1) le type, les performances et les caractéristiques de pilotage de l'hélicoptère et toutes conditions ou limitations énoncées dans le manuel de vol;

(2) la composition de l'équipage de conduite, ses compétences et son expérience ;

(3) les dimensions et caractéristiques des pistes susceptibles d'être sélectionnées en vue d'une utilisation et direction de l'approche ;

(4) la conformité et les performances des aides visuelles et non visuelles disponibles au sol (voir IEM OPS 3.E.005 (b) (4)) ;

(5) les équipements disponibles à bord de l'hélicoptère pour assurer la navigation et/ou le contrôle de la trajectoire de vol, le cas échéant, lors des phases de roulement au décollage, de décollage, d'approche finale, d'atterrissage, de roulement à l'atterrissage et d'approche interrompue ;

(6) les obstacles situés dans les aires d'approche, les aires d'approche interrompue et l'altitude / hauteur de franchissement d'obstacles à utiliser pour la procédure d'approche aux instruments ;

(7) les moyens de détermination et de transmission des conditions météorologiques.

(8) les obstacles situés dans les aires de montée au décollage et marges de franchissement nécessaires;

(9) conditions prescrites dans les spécifications d'exploitation ; et

(10) tous minimums qui pourraient être promulgués par l'État de l'aérodrome

(c) Un vol ne devra être poursuivi en direction de l'hélistation d'atterrissage prévue que si les renseignements les plus récents indiquent que, à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage peut être effectué à cette hélistation, ou à l'un au moins des hélistations de dégagement à destination,, en respectant les minimums opérationnels fixés conformément aux dispositions de l'OPS 3.E.005 (a).

(d) Une approche aux instruments ne devra être poursuivie à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'hélistation ou dans le segment d'approche finale, à moins que la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle ne soient égales ou supérieures aux minimums opérationnels de l'hélistation.

(e) 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 poursuivra pas son approche vers une hélistation au-delà du point auquel les conditions d'utilisation seraient inférieures aux minimums opérationnels spécifiés pour cette hélistation.

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

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

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

(i) Catégorie I (CAT I) : hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft) avec visibilité au moins égale à 800 m ou portée visuelle de piste au moins égale à 550 m ;

(ii) Catégorie II (CAT II) : hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et portée visuelle de piste au moins égale à 300 m ;

(iii) Catégorie III (CAT III) : hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision, et portée visuelle de piste inférieure à 300 m ou sans limites de portée visuelle de piste.;

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

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

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

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

OPS 3.E.010 Terminologie

(a) Les termes utilisés dans ce chapitre ont les significations suivantes :

(1) Manœuvres à vue - Phase visuelle d'une approche aux instruments, permettant d'amener un hélicoptère en position d'atterrissage sur une piste qui n'est pas convenablement située pour une approche directe. Les manœuvres à vues sont soit libres, soit imposées.

(2) Procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) - Procédures appliquées à une hélistation en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation lors des approches de précision de catégorie II et III et des décollages par faible visibilité.

(3) Décollage par faible visibilité (LVTO) – Un décollage sur une piste où la portée visuelle de piste (RVR) est inférieure à quatre cents (400) m.

(4) Approche à vue - Approche effectuée par un aéronef en régime de vol IFR qui n'exécute pas ou interrompt la procédure d'approche aux instruments et exécute l'approche par repérage visuel du sol et après identification des installations, le cas échéant.

(5) Base des nuages - Hauteur de la base de l'élément le plus bas, observé ou prévu, d'un nuage situé dans le voisinage de l'aérodrome, de l'hélistation ou d'une zone spécifique d'exploitation. La hauteur de la base des nuages est normalement mesurée par rapport à l'aérodrome, mais dans le cas d'opérations en mer la base des nuages est mesurée par rapport au niveau de la mer.

OPS 3.E.015 Opérations par faible visibilité – Règles opérationnelles générales

(Voir Appendice 1 au OPS 3.E.015)

(Voir IEM OPS. 3. E.015)

(a) Un exploitant ne doit conduire des opérations de catégorie II ou III, que si :

(1) chaque hélicoptère concerné est certifié pour des opérations avec des hauteurs de décision inférieures à deux cents (200) ft, ou sans hauteur de décision, et équipé conformément aux dispositions des règlements de certification AWO applicables, ou un équivalent accepté par l'Autorité de l'aviation civile (navigabilité et opérations) ;

(2) un système convenable permettant d'enregistrer les approches et/ou les atterrissages automatiques réussis ou manqués est établi et maintenu afin de contrôler la sécurité globale de l'exploitation ;

(3) ce type d'opérations est autorisé par l'Autorité de l'aviation civile ;

(4) l'équipage de conduite est composé d'au moins deux pilotes ;

(5) et la hauteur de décision est mesurée par un radioaltimètre.

(b) Un exploitant ne doit pas autoriser ses équipages à effectuer des décollages par faible visibilité avec moins de cent cinquante (150) m de RVR, sauf avec l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile.

OPS 3.E.020 Opérations par faible visibilité – Considérations relatives aux hélistations

(Voir IEM RANT 06 PART OPS 3.E.020 (b))

(a) Un exploitant ne doit pas utiliser une hélistation en vue d'effectuer des décollages par faible visibilité avec moins de cent cinquante (150) m de RVR ou des opérations de catégorie II ou III, à moins que cette hélistation ne soit approuvée pour de telles opérations par l'Etat dans lequel il est situé.

(b) Un exploitant doit s'assurer que des procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) ont été établies pour les hélistations où il est prévu d'effectuer des opérations par faible visibilité. Pour les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments, des minimums opérationnels d'hélistation inférieurs à 800 m, en ce qui concerne la visibilité, ne doivent être autorisés que si l'on dispose de la RVR ou d'une mesure ou observation précise de la visibilité.

Note : Les PANS-MET (Doc 10157 de l'OACI), supplément A, donnent des éléments indicatifs sur la précision souhaitable du point de vue opérationnel et la précision actuellement réalisable des mesures et observations.

OPS 3.E.025 Opérations par faible visibilité - Formation et qualifications

(Voir Appendice 1 au OPS 3.E.025)

(Voir IEM OPS.3.E.025)

Avant d'entreprendre des décollages par faible visibilité avec moins de cent cinquante (150) m de RVR ou des opérations de catégorie II et III, un exploitant doit s'assurer que :

(1) chaque membre d'équipage de conduite :

(i) a subi l'entraînement et les contrôles exigés, prescrits à l'appendice 1, y compris la formation sur simulateur de vol pour exploiter aux valeurs limites de RVR et de hauteur de décision contenues dans l'autorisation de l' exploitant pour les opérations de catégorie II/III.

(ii) et est qualifié conformément à l'appendice 1.

(2) la formation et les contrôles sont menés conformément à un programme détaillé approuvé par l'Autorité de l'aviation civile et figurant au manuel d'exploitation. Cette formation vient en supplément du programme prescrit au chapitre N.

(3) et la qualification des membres d'équipage de conduite est spécifique du type d'exploitation et du type d'hélicoptère.

OPS 3.E.030 Opérations par faible visibilité – Procédures opérationnelles

(Voir Appendice 1 au OPS 3.E.030)

(a) Un exploitant doit établir des procédures et instructions applicables aux décollages par faible visibilité et aux opérations de catégorie II et III. Ces procédures doivent être incluses dans le manuel d'exploitation et contenir les tâches assignées aux membres de l'équipage de conduite pendant les phases de translation, de décollage, d'approche finale, de stationnaire, d'atterrissage, de roulage et d'approche interrompue selon le cas.

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

(1) l'état des équipements visuels et non visuels est satisfaisant avant de commencer un décollage par faible visibilité ou une approche de précision de catégorie II ou III ;

(2) les procédures LVP appropriées sont en vigueur, conformément aux informations reçues des organismes de la circulation aérienne (ATS), avant de commencer un décollage par faible visibilité ou une approche de précision de catégorie II ou III ;

(3) et les membres d'équipage de conduite sont adéquatement qualifiés avant de procéder à un décollage par faible visibilité avec moins de cent cinquante (150) m de RVR ou de procéder à une approche de précision de catégorie II ou III.

OPS 3.E.035 Opérations par faible visibilité – Equipement minimum

(a) Un exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation l'équipement minimum devant être en état de fonctionnement au début d'un décollage par faible visibilité ou d'une approche de précision de catégorie II ou III, conformément au manuel de vol ou à tout autre document approuvé par l'Autorité de l'aviation civile.

(b) Le commandant de bord doit s'assurer que l'état de l'hélicoptère et des systèmes de bord pertinents est approprié à l'exploitation spécifique devant être effectuée.

OPS 3.E.040 Minima d'exploitation VFR

Un exploitant doit s'assurer que :

(a) les vols VFR sont effectués conformément aux règles de vol à vue.

(b) Les vols en VFR spéciaux ne sont pas entrepris lorsque la visibilité est inférieure à trois (3) km et ne sont pas poursuivis lorsque la visibilité est inférieure à un et demi (1,5) km.

CHAPITRE F – PERFORMANCES GENERALITES

OPS 3.F.005 Champ d'application

(a) Un exploitant doit s'assurer que :

(1) les hélicoptères exploités depuis ou vers des hélistations situées dans un environnement hostile en zone habitée, ou

(2) les hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à dix-neuf (19), sont exploités conformément aux dispositions du Chapitre G (Classe de performances 1) ; sauf les hélicoptères : dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à dix-neuf (19) et qui sont exploités au départ ou à l'arrivée d'une héli-plateforme, qui peuvent être opérés conformément au § OPS 3.H.010 (a), ou qui ont reçu une approbation opérationnelle conformément à l'appendice 1 au § OPS 3.B.005 (i).

(b) Sauf cas prévu au § (a) ci-dessus, un exploitant doit s'assurer que les hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure ou égale à dix-neuf (19) mais supérieure à neuf (9) sont exploités conformément aux dispositions des Chapitres G ou H (Classe de performances 1 ou 2) ;

(c) Sauf cas prévu au § (a) ci-dessus, un exploitant doit s'assurer que les hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure ou égale à neuf (9) sont exploités conformément aux dispositions des Chapitres G, H ou I (Classe de performances 1, 2

(d) Lorsque les conditions ne permettent pas de garantir la poursuite du vol en sécurité en cas de défaillance du moteur le plus défavorable, l'exploitation des hélicoptères doit être assurée dans des conditions météorologiques et de luminosité, ainsi que sur des routes et des trajectoires de déroutement, qui permettent de réaliser en sécurité un atterrissage forcé.

(e) Un vol ne sera entrepris que si les performances consignées dans le manuel de vol indiquent qu'il est possible de se conformer aux exigences du présent chapitre.

(f) Indépendamment des dispositions du § (d), l'Autorité de l'aviation civile peut, sur la base des résultats d'une évaluation du risque, permettre que des écarts par rapport à la nécessité de l'exécution en sécurité d'un atterrissage forcé soient pris en compte dans le règlement de performances établi en application du § (a)(b) et (c). L'évaluation du risque tiendra compte au minimum des éléments suivants :

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

(2) région/relief survolé ;

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

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

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

(6) équipement de l'hélicoptère.

Note: Des éléments indicatifs sur la réalisation d'une évaluation du risque pour permettre des écarts par rapport à la nécessité de l'exécution en sécurité d'un atterrissage forcé, notamment des stratégies d'atténuation du risque, figurent dans le Doc 10110 de l'OACI.

OPS 3.F.010 Généralités

(a) La masse de l'hélicoptère:

(1) au début du décollage ; ou

(2) dans le cas d'une replanification en vol, au point à partir duquel le plan de vol exploitation revu est appliqué,

ne doit pas excèder la masse à laquelle les exigences applicables de la présente section peuvent être satisfaites pour le vol qui doit être entrepris, compte tenu des réductions de masse prévues au fur et à mesure du déroulement du vol, ainsi que d'une vidange de carburant telle que prévue par les dispositions pertinentes et compte tenu des facteurs spécifiés aux OPS 3.F.010 (b) (c).

(b) Les données approuvées relatives aux performances qui figurent dans le manuel de vol de l'aéronef sont utilisées pour déterminer la conformité avec les exigences de la présente section, complétées, si nécessaire, par d'autres données prévues par les exigences pertinentes. L'exploitant spécifie lesdites autres données dans le Manuel d'exploitation. Lors de l'application des facteurs prévus dans la présente section, tous les facteurs opérationnels figurant déjà dans les données de performances du manuel de vol peuvent être pris en compte pour éviter la double application des facteurs.

(c) Lors de la démonstration de la conformité avec les exigences de la présente section, les éléments suivants sont pris en compte:

(1) la masse de l'hélicoptère ;

(2) la configuration de l'hélicoptère ;

(3) les conditions d'environnement, plus particulièrement :

(i) l'altitude-pression et la température ;

(ii) le vent:

(A) sauf exception prévue au point C), en ce qui concerne les exigences relatives au décollage, à la trajectoire de décollage et à l'atterrissage, la prise en compte du vent ne dépasse pas 50 % de toute composante constante de face du vent signalée de cinq (5) kt, voire plus ;

(B) dans le cas où un décollage et un atterrissage avec une composante arrière de vent sont autorisés par le manuel de vol, et dans tous les cas en ce qui concerne la trajectoire de décollage, pas moins de 150 % de toute composante arrière de vent signalée est pris en compte ; et

(C) lorsqu'un anémomètre permet d'obtenir une mesure précise de la vitesse du vent au point de décollage et d'atterrissage, des composantes de vent supérieures à 50 % peuvent être établies par l'exploitant, pour autant qu'il démontre à l'autorité compétente que la proximité de la FATO et la précision accrue de l'anémomètre assurent un niveau équivalent de sécurité ;

(4) les techniques d'exploitation ; et

(5) le fonctionnement de tout système ayant un effet défavorable sur les performances.

(d) La masse prévue pour l'heure d'atterrissage à destination ou à tout dégagement ne doit pas dépasser la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol de l'hélicoptère, compte tenu des facteurs spécifiés au OPS 3.F.010 (b) (c).

(e) La masse de l'hélicoptère au début du décollage ou à l'heure prévue d'atterrissage à destination ou à tout dégagement ne devra dépasser la masse maximale à laquelle il a été démontré que les exigences applicables de certification acoustique du RANT16 PART 1, seraient respectées, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un emplacement d'exploitation où il n'existe aucun problème de bruit, par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'emplacement d'exploitation est situé.

OPS 3.F.015 Terminologie

(a) Les termes utilisés dans les chapitres F, G, H, I et J ont la signification suivante :

(1) "Catégorie A" en ce qui concerne les hélicoptères signifie hélicoptères multimoteurs possédant les caractéristiques d'isolation des moteurs et des systèmes spécifiées dans les règlements de certification appropriés, et des performances indiquées dans le manuel de vol basées sur un concept de panne du moteur le plus défavorable, propre à assurer un atterrissage sur une surface désignée adéquate et des capacités adéquates de performances pour la poursuite du vol en sécurité en cas de panne d'un moteur. (Voir IEM OPS 3.F.015(a)(1) et (2)).

(2) "Catégorie B" en ce qui concerne les hélicoptères signifie hélicoptères monomoteurs ou multimoteurs qui ne répondent pas complètement aux normes de la catégorie A. Les hélicoptères de la catégorie B n'ont pas de garantie de capacité de poursuite du vol dans le cas d'une panne moteur et alors un atterrissage imprévu est considéré. (Voir IEM OPS 3.F.015(a)(1) et (2)).

(3) Point de poursuite de l'atterrissage (PPA/CP) : Le point de poursuite de l'atterrissage est défini comme le point de l'approche où le pilote en fonction (PF) décide que, en cas de défaillance d'un

groupe motopropulseur reconnue à partir de ce point, l'option la plus sûre est de poursuivre jusqu'à la plate-forme.

(4) Zone habitée : En liaison avec une agglomération, une ville ou des habitations, toute zone utilisée dans une large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives (voir également les définitions d'environnements hostile et non hostile).

(5) D : Dimension maximale de l'hélicoptère avec les rotors en fonctionnement.

(6) Point défini après le décollage (PDAD/DPATO) : Le point, dans la phase de décollage et de montée initiale, avant lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité, avec le groupe motopropulseur critique hors de fonctionnement, n'est pas assurée ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.

(7) Point défini avant l'atterrissage (PDAA/DPBL) : Le point, dans la phase d'approche et d'atterrissage, après lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec le groupe motopropulseur critique hors de fonctionnement, n'est plus assurée ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.

Note : les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performance 2.

(8) Distance DR : DR est la distance horizontale que l'hélicoptère a parcourue depuis la fin de la distance utilisable au décollage.

(9) Hélistation en terrasse : Une hélistation située au moins à trois (3) m au-dessus de la surface environnante.

(10) Temps d'exposition : Le temps réel pendant lequel les performances de l'hélicoptère en air calme ne garantissent pas un atterrissage forcé en sécurité ou une poursuite du vol en .sécurité. (Voir également la définition de temps d'exposition maximum autorisé).

(11) Héli-plateforme : Une hélistation située sur une structure flottante ou fixe, en mer.

(12) *Intentionnellement blanc*

(13) Point de décision à l'atterrissage (LDP/PDA) : Le point utilisé pour la détermination des performances à l'atterrissage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur reconnue à ce point, l'atterrissage peut être poursuivi en sécurité ou interrompu.

(14) Distance utilisable à l'atterrissage (LDAH) : Longueur de l'aire d'approche finale et de décollage, augmentée de toute aire supplémentaire déclarée disponible et utilisable par des hélicoptères, pour mener à bien la manœuvre d'atterrissage à partir d'une hauteur définie.

(15) Distance nécessaire à l'atterrissage (LDRH) : Distance horizontale nécessaire pour atterrir et s'immobiliser complètement à partir d'un point situé à 15 m - (50 ft) au-dessus de la surface d'atterrissage.

(16) Configuration maximale approuvée en sièges passagers (CMASP / MOPSC) : Capacité maximale en sièges passagers d'un hélicoptère particulier, à l'exclusion des sièges pilotes ou des sièges du poste de pilotage et des sièges des membres d'équipage de cabine, selon le cas, utilisée par un exploitant, approuvée par l'Autorité de l'aviation civile et incluse au manuel d'exploitation.

(17) Temps d'exposition maximum autorisé : Période, déterminée sur la base du taux de défaillance du groupe motopropulseur enregistré pour le type de moteur de l'hélicoptère, pendant laquelle la probabilité d'une défaillance de groupe motopropulseur peut ne pas être prise en compte. (Voir également la définition de temps d'exposition).

(18) *Intentionnellement blanc*

(19) Obstacle : Les obstacles comprennent la surface de la terre, que ce soit le sol ou la mer.

(20) Classe de performances 1 : Les opérations en classe de performances 1 sont celles avec des performances telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, l'hélicoptère peut soit atterrir dans la distance utilisable pour le décollage interrompu, soit poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, selon le moment où la défaillance survient.

(21) Classe de performances 2 : Les opérations en classe de performances 2 sont des opérations telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, les performances disponibles permettent à l'hélicoptère de poursuivre son vol en sécurité sauf lorsque cette défaillance intervient tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.

(22) Classe de performances 3 : Les opérations en classe de performances 3 sont des opérations telles qu'en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé peut être nécessaire sur un hélicoptère multimoteur mais sera nécessaire sur un hélicoptère monomoteur.

(23) Distance utilisable pour le décollage interrompu (RTODAH) : Longueur de l'aire d'approche finale et de décollage (FATO) déclarée disponible et utilisable permettant aux hélicoptères exploités en classe de performances 1 de mener à bien un décollage interrompu.

(24) Distance nécessaire pour le décollage interrompu (RTODR) : Distance horizontale nécessaire entre le début du décollage et le point où l'hélicoptère s'immobilise à la suite d'une défaillance d'un groupe motopropulseur et de l'interruption du décollage au point de décision au décollage.

(25) Composante vent de face rapportée : La composante vent de face rapportée est interprétée comme étant celle rapportée au moment de la préparation du vol et peut être utilisée à condition qu'il n'y ait aucun changement significatif du vent non affecté de coefficients, avant le décollage.

(26) Point de rotation (PR/RP) : Le point de rotation est défini comme le point où une action sur le manche cyclique est effectuée pour modifier l'assiette (à piquer) sur la trajectoire d'envol après

décollage. C'est le dernier point de la trajectoire d'envol après décollage duquel, en cas de défaillance d'un moteur reconnue jusqu'à ce point, un atterrissage forcé sur la plate-forme soit possible.

(27) R. Rayon du rotor.

(28) Atterrissage forcé en sécurité : Atterrissage ou amerrissage inévitable, dont on peut raisonnablement espérer qu'il ne conduira pas à des dommages corporels aux occupants de l'hélicoptère ou à des personnes à la surface.

(29) Point de décision au décollage (TDP/PDD) : Point utilisé dans la détermination des performances de décollage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur reconnue à ce point, le décollage peut soit être interrompu soit être poursuivi en sécurité.

(30) Distance utilisable au décollage (TODAH) : Longueur de l'aire d'approche finale et de décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé pour hélicoptères (s'il y en a un) déclarée disponible et utilisable par les hélicoptères pour mener à bien le décollage.

(31) Distance nécessaire au décollage (TODRH) : Distance horizontale nécessaire entre le début du décollage et le point où VSD (VTOSS), une hauteur spécifiée au-dessus de la surface de décollage et une pente de montée positive sont atteintes, à la suite d'une défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable au TDP (PDD), les groupes motopropulseurs restants fonctionnant dans les limites approuvées. La hauteur spécifiée doit être déterminée à l'aide des données du manuel de vol de l'hélicoptère et doit être au moins de 10,7 m - trente-cinq (35 ft) au-dessus :

(i) De la surface de décollage ; ou

(ii) Du niveau défini par l'obstacle le plus élevé situé avant la fin de la distance nécessaire au décollage.

(32) Trajectoire de décollage : Trajectoire verticale et horizontale, groupe motopropulseur le plus défavorable hors de fonctionnement, à partir d'un point spécifié du décollage jusqu'à 1 000 ft au-dessus de la surface.

(33) Masse au décollage : Masse de l'hélicoptère au décollage comprenant l'ensemble des éléments et personnes transportés au début du décollage.

(34) Aire de prise de contact et d'envol (TLOF). Aire portante sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou prendre son envol.

(35) Vy : Vitesse de meilleur taux de montée.

(36) UMS ; Usage Monitoring System (dispositif de surveillance de l'état et de l'utilisation du matériel)

(37) AEO OGE; All Engines Operative Out of Ground Effet.

(b) Les termes "distance nécessaire au décollage", "trajectoire d'envol après décollage", "trajectoire nette en route avec le groupe motopropulseur critique en panne" sont définis dans les exigences de navigabilité selon lesquelles l'hélicoptère a été certifié, ou correspondent à celles spécifiées par l'Autorité de l'aviation civile, si celle-ci estime que les données fournies dans le Manuel de Vol sont inappropriées pour démontrer la conformité aux limitations opérationnelles de performance.

OPS 3.F.016 Prise en compte des obstacles

(a) Aux fins des exigences de franchissement d'obstacles, un obstacle, situé au-delà de la FATO, dans la trajectoire de décollage ou d'approche interrompue, devra être pris en compte si sa marge latérale vis-à-vis du point le plus proche de la surface en dessous de la trajectoire de vol prévue ne dépasse pas :

(1) En VFR :

(i) La moitié de la largeur minimale de la FATO (ou terme équivalent utilisé dans le manuel de vol de l'hélicoptère) définie dans le manuel de vol de l'hélicoptère (ou 0,75 D si une largeur n'a pas été définie), plus 0,25 D (ou trois (3) m si cette dernière valeur est supérieure), plus :

(A) 0,10 DR en VFR de jour ;

(B) 0,15 DR en VFR de nuit ;

(2) En IFR :

(i) 1,5 D (ou trente (30) m, si cette valeur est supérieure), plus :

(A) 0,10 DR en IFR avec guidage latéral précis ;

(B) 0,15 DR en IFR avec guidage latéral standard ;

(C) 0,30 DR en IFR sans guidage latéral ;

(ii) En ce qui concerne la trajectoire d'approche interrompue, la divergence de l'aire de prise en compte des obstacles ne s'applique qu'après la fin de la distance utilisable au décollage;

(iii) Le guidage de parcours standard comprend le guidage par ADF et VOR. Le guidage de parcours précis comprend le guidage par ILS, MLS ou un autre système assurant une précision de navigation équivalente ;

(3) Dans le cas des vols dont la partie initiale du décollage est effectuée à vue et qui passent IFR/IMC à un point de transition, les critères indiqués au (1) s'appliquent jusqu'à ce point, et les critères indiqués au (2) après ce point :

(i) Le point de transition ne doit pas se trouver avant la fin de la TODRH dans le cas des hélicoptères exploités en classe de performances 1, ou avant le PDAD/DPATO dans le cas des hélicoptères exploités en classe de performances 2.

(b) Pour les décollages effectués selon une procédure comprenant une phase de recul (ou une phase avec transition latérale) aux fins de calcul des exigences de franchissement d'obstacles, un obstacle situé

sous la trajectoire de recul (trajectoire latérale) doit être pris en considération lorsque sa distance latérale par rapport au point le plus proche de la surface qui se trouve au-dessous de la trajectoire de vol prévue ne dépasse pas :

(1) La moitié de la largeur minimale de la FATO (ou du terme équivalent défini dans le manuel de vol de l'hélicoptère) définie dans le manuel de vol de l'hélicoptère (si une largeur n'a pas été définie, 0,75 D), plus 0,25 D (ou trois (3) m si cette valeur est supérieure) plus :

(i) 0,10 fois la distance parcourue depuis le bord arrière de la FATO pour les vols VFR de jour ;

(ii) 0,15 fois la distance parcourue depuis le bord arrière de la FATO pour les vols VFR de nuit.

(c) Les obstacles peuvent être ignorés lorsqu'ils sont situés au-delà de :

(1) sept (7) R pour les opérations de jour s'il est assuré que la précision de navigation peut être obtenue par référence à des repères visuels adéquats lors de la montée ;

(2) dix (10) R pour les opérations de nuit s'il est assuré que la précision de navigation peut être obtenue par référence à des repères visuels adéquats lors de la montée ;

(3) trois cents (300) m si la précision de navigation peut être obtenue par des aides à la navigation ;

(4) neuf cents (900) m dans les autres cas.

(d) L'exploitant doit utiliser les données disponibles sur les obstacles pour élaborer des procédures qui permettent de respecter les phases de décollage, de montée initiale, d'approche et d'atterrissage décrites dans le règlement de performances en vigueur .

Note.— Voir le RANT 4 ; RANT 15, Chapitre 5, et les Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information aéronautique (PANS-AIM, Doc 10066 de l'OACI), Chapitre 5 et Appendice 2, *concernant les méthodes de présentation de certaines données sur les obstacles.*

CHAPITRE G – CLASSE DE PERFORMANCES 1

OPS 3.G.005 Généralités

(a) Un exploitant doit s'assurer que les hélicoptères exploités en classe de performances 1 sont certifiés en catégorie A.

(b) Tous les paragraphes de ce chapitre concernent uniquement la préparation du vol et particulièrement la vérification que la masse au décollage prévue pour le vol est compatible avec la réglementation.

OPS 3.G.010 Décollage

(Voir IEM OPS 3.G.010 et 3.G.025)

(a) La masse au décollage ne devra pas dépasser la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol pour la procédure à utiliser.

(b) La masse au décollage devra être telle que :

(1) il est possible d'interrompre le décollage et d'atterrir sur la FATO en cas de panne du moteur critique identifiée au point de décision au décollage (TDP) ou avant celui-ci ;

(2) la distance nécessaire pour le décollage interrompu (RTODRH) n'est pas supérieure à la distance utilisable pour le décollage interrompu (RTODAH) ; et

(3) la TODRH n'est pas supérieure à la distance utilisable au décollage (TODAH).

(4) Nonobstant le point b) 3), la TODRH peut être supérieure à la TODAH si l'hélicoptère qui subit une panne du moteur critique identifiée au TDP peut franchir tous les obstacles jusqu'à la fin de la TODRH avec une marge verticale d'au moins 10,7 m (35 ft), lorsqu'il poursuit le décollage.

(c) Lors de la démonstration de la conformité avec les points a) et b), il y a lieu de prendre en compte les paramètres du point OPS 3.F.010 c) applicables à l'aérodrome ou au site d'exploitation de départ.

(d) La partie du décollage allant jusqu'au TDP et l'incluant est exécutée avec le sol en vue, de manière à pouvoir effectuer un décollage interrompu.

(e) Dans le cas d'un décollage avec procédure de recul ou de transition latérale, avec une panne du moteur critique identifiée au TDP ou avant ce dernier, l'hélicoptère franchit tous les obstacles présents dans la zone de recul ou de transition latérale avec une marge appropriée.

OPS 3.G.015 Trajectoire de décollage

(a) À partir de la fin de la TODRH avec une panne du moteur critique identifiée au TDP :

(1) La masse au décollage est telle que la trajectoire de décollage assure un dégagement vertical au-dessus de tous les obstacles situés dans la trajectoire de montée, qui ne soit pas inférieur à 10,7 m (35 ft) pour des opérations en VFR et 10,7 m (35 ft) + 0,01 × la distance DR pour des opérations en IFR. Seuls les obstacles correspondant aux dispositions du point OPS 3.F.016 doivent être pris en compte.

(2) lorsqu'un changement de direction de plus de 15° est effectué, il y a lieu de prendre en compte l'influence de l'angle d'inclinaison latérale sur la capacité à respecter les exigences relatives au franchissement d'obstacles. Ce virage ne doit être entrepris qu'une fois atteinte une hauteur de 61 m (200 ft) au-dessus de l'aire de décollage, sauf si cela fait partie d'une procédure approuvée incluse dans le manuel de vol.

(b) Lors de la démonstration de la conformité avec le point a), il y a lieu de prendre en compte les paramètres du point OPS 3.F. 010 c) applicables à l'aérodrome ou au site d'exploitation de départ.

OPS 3.G.020 En Route – Groupe motopropulseur critique en panne

(a) Compte tenu des conditions météorologiques prévues pour le vol et en cas de panne du moteur critique, la masse de l'hélicoptère et la trajectoire de vol tout au long de la route permettent de se conformer aux dispositions des points 1), 2) ou 3) ci-dessous:

(1) Lorsqu'il est prévu que le sol ne soit plus en vue à un moment du vol, la masse de l'hélicoptère permet un taux de montée d'au moins 50 ft/minute avec le moteur critique en panne à une altitude d'au moins 300 m (1 000 ft) ou 600 m (2 000 ft) dans des régions montagneuses, au-dessus du sol et de tous les obstacles situés le long de la route jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la route prévue.

(2) lorsqu'il est prévu que le vol s'effectue sans que le sol soit en vue, la trajectoire de vol permet à l'hélicoptère de poursuivre son vol depuis l'altitude de croisière jusqu'à une hauteur de 300 m (1 000 ft) au-dessus d'un site d'atterrissage où un atterrissage peut être effectué conformément au point OPS 3G.025. La trajectoire de vol respecte une marge verticale au moins égale à 300 m (1 000 ft) ou 600 m (2 000 ft) en région montagneuse, au- dessus du sol et des obstacles situés le long de la route, jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la route prévue. Des techniques de descente progressive peuvent être utilisées.

(3) lorsqu'il est prévu que le vol s'effectue en VMC avec le sol en vue, la trajectoire de vol permet à l'hélicoptère de poursuivre son vol depuis l'altitude de croisière jusqu'à une hauteur de 300 m (1 000 ft) au-dessus d'un site d'atterrissage où un atterrissage peut être effectué conformément au point, OPS 3G.025 sans qu'à aucun moment il ne vole sous l'altitude de vol minimale applicable. Il y a lieu de prendre en compte les obstacles se trouvant à neuf cents (900) m de part et d'autre de la route.

(b) Lors de la démonstration de la conformité avec le point a) 2) ou a) 3):

(1) le moteur critique est supposé tomber en panne au point le plus défavorable de la route ;

(2) les effets du vent sur la trajectoire de vol sont pris en compte ;

(3) la vidange du carburant est autorisée pour autant que l'hélicoptère puisse atteindre l'aérodrome ou le site d'exploitation avec les réserves de carburant requises et qu'une procédure sûre soit appliquée ; et

(4) la vidange du carburant n'est pas prévue en dessous de mille (1 000) ft au-dessus du sol.

(c) Les marges latérales indiquées aux points a) 1) et a) 2) sont portées à 18,5 km (10 NM), si la précision de navigation ne peut être assurée pendant 95 % du temps de vol total.

OPS 3.G.025 Atterrissage

(Voir IEM 3.G.010 et 3.G.025)

(a) La masse à l'atterrissage de l'hélicoptère à l'heure estimée d'atterrissage ne devra pas dépasser la masse maximale spécifiée dans le manuel de vol pour la procédure à utiliser.

(b) Dans le cas d'une panne du moteur critique identifiée au point de décision d'atterrissage (PDA) ou avant ce dernier, il est possible soit d'atterrir et de s'arrêter dans la FATO, soit d'effectuer un atterrissage interrompu et de franchir tous les obstacles présents sur la trajectoire de vol avec une marge verticale de 10,7 m (35 ft). Seuls les obstacles correspondant aux dispositions du point OPS 3.F.016 doivent être pris en compte.

(c) Si une panne du moteur critique est identifiée au PDA ou après ce dernier, il est possible :

(1) de franchir tous les obstacles présents sur la trajectoire d'approche ; et

(2) d'atterrir et de s'arrêter dans la FATO.

(d) Lors de la démonstration de la conformité avec les points a) à c), il y a lieu de prendre en compte les paramètres applicables du point OP 3.F.010 c) pour l'heure estimée d'atterrissage à l'aérodrome ou au site d'exploitation de destination, voire à tout aérodrome de dégagement, le cas échéant.

(e) La partie de l'opération d'atterrissage entre le PDA et le toucher des roues est effectuée avec le sol en vue.

OPS 3.G.030 Exploitation d'hélicoptères au départ / à destination d'un site d'intérêt public

(a) L'exploitation au départ/à destination d'un site d'intérêt public peut être effectuée en classe de performances 2, sans que soient satisfaites les exigences du point OPS 3.H.015 b) ou du point OPS 3.H.030 b), dans la mesure où toutes les conditions suivantes sont respectées :

(1) la taille du PIS ou les obstacles présents aux alentours ne permettent pas de respecter les exigences d'une exploitation en classe de performances 1 ;

(2) l'exploitation est effectuée avec un hélicoptère dont la MOPSC est inférieure ou égale à 6 ;

(3) l'exploitant satisfait aux exigences des points OPS 3.H.010 b) 2) et b) 3) ;

(4) la masse de l'hélicoptère n'est pas supérieure à la masse maximale spécifiée dans le manuel de vol pour une pente de montée de 8 % en air calme à la vitesse de décollage en sécurité adéquate (V TOS), avec le moteur critique en panne et les moteurs restants fonctionnant à un niveau de puissance approprié ; et

(5) l'exploitant a obtenu préalablement une autorisation d'exploitation auprès de l'Autorité de l'Aviation Civile. Avant de pouvoir effectuer de telles opérations dans un autre État Tiers, l'exploitant obtient l'aval de l'Autorité compétente dudit État.

(b) Des procédures propres au site sont établies dans le manuel d'exploitation en vue de réduire au minimum la durée pendant laquelle les occupants de l'hélicoptère et les personnes au sol seraient mis en danger en cas de panne moteur pendant le décollage et l'atterrissage.

(c) Pour chaque PIS, le manuel d'exploitation contient: un schéma ou une photographie comportant des repères, indiquant les aspects principaux, les dimensions, la non-conformité avec les exigences de la classe de performances 1, les dangers principaux et le plan d'urgence en cas d'incident.

CHAPITRE H – CLASSE DE PERFORMANCES 2

OPS 3.H.005 Généralités

Les hélicoptères exploités en classe de performances 2 sont certifiés en catégorie A ou équivalente.

OPS 3. H.010 Exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité (Exploitation avec un temps d'exposition)

(a) Une exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité pendant les phases de décollage et d'atterrissage n'est effectuée que si l'exploitant a obtenu une autorisation de l'autorité de l'aviation civile.

(b) Les conditions d'obtention et de conservation d'une telle autorisation sont précisées à l'appendice 1 au § OPS 3.H.010.

OPS 3.H.015 Décollage

(Voir IEM OPS 3.H.015) 010

(Voir IEM OPS 3.H.015 et 3.H.030)

(a) La masse au décollage ne dépasse pas la masse maximale spécifiée pour un taux de montée de 150 ft/min à 300 m (1 000 ft) au-dessus du niveau de l'aérodrome ou du site d'exploitation avec le moteur critique en panne et le ou les moteurs restants fonctionnant à un niveau de puissance approprié.

(b) Dans le cas d'opérations autres que celles spécifiées au point OPS 3.H.010, le décollage est effectué de manière à ce qu'un atterrissage forcé puisse être exécuté en sécurité jusqu'à atteindre le point auquel la poursuite du vol en sécurité est possible.

(c) Dans le cas d'opérations effectuées conformément au point OPS 3.H.010, outre les dispositions du point a) :

(1) la masse au décollage ne dépasse pas la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol pour un stationnaire hors effet de sol (AEO OGE) en air calme, tous moteurs en fonctionnement, à un niveau de puissance approprié ; ou

(2) pour une exploitation au départ d'une héli-plateforme :

(i) avec un hélicoptère dont la MOPSC est supérieure à 19 ; ou

(ii) avec tout hélicoptère au départ d'une héli-plateforme située dans un environnement hostile, la masse au décollage tient compte: de la procédure; de l'évitement du bord de la plateforme et d'une descente adaptée à la hauteur de l'héli-plateforme avec le ou les moteurs critiques en panne et les moteurs restants fonctionnant à un niveau de puissance approprié.

(d) Lors de la démonstration de la conformité avec les points a) à c), il y a lieu de prendre en compte, au point de départ, les paramètres applicables du point OPS 3.010 c).

(e) La partie de l'opération de décollage qui précède le moment où l'exigence du point OPS 3.H.020 est respectée s'effectue avec le sol en vue.

OPS 3.H.020 Trajectoire de décollage

À partir du point défini après le décollage (PDAD) ou, comme possibilité alternative, au plus tard 200 ft au-dessus de l'aire de décollage, avec le moteur critique en panne, les exigences des points OPS 3.G.015 a) 1), a) 2) et b) sont satisfaites.

OPS 3.H.025 En Route – Groupe motopropulseur critique en panne

(a) L'exigence du § OPS 3. G.020 est respectée.

OPS 3.H.030 Atterrissage

(Voir IEM OPS 3.H.015 et 3.H.030)

(a) La masse à l'atterrissage à l'heure estimée d'atterrissage ne dépasse pas la masse maximale spécifiée pour un taux de montée de 150 ft/min à 300 m (1 000 ft) au-dessus du niveau de l'aérodrome ou du site d'exploitation avec le moteur critique en panne et le ou les moteurs restants fonctionnant à un niveau de puissance approprié.

(b) En cas de panne du moteur critique en tout point de la trajectoire d'approche:

(1) un atterrissage interrompu peut être effectué conformément aux exigences du point OPS 3.H.020; ou

(2) dans le cas d'opérations autres que celles spécifiées au point OPS 3. H.010, l'hélicoptère peut effectuer un atterrissage forcé en sécurité.

(c) Dans le cas d'opérations effectuées conformément au point OPS 3. H.010, outre les dispositions du point a) :

(1) la masse à l'atterrissage ne dépasse pas la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol pour un stationnaire AEO OGE en air calme, tous moteurs en fonctionnement, à un niveau de puissance approprié ; ou

(2) pour des opérations à destination d'une héli-plateforme:

(i) avec un hélicoptère dont la MOPSC est supérieure à 19; ou

(ii) avec tout hélicoptère à destination d'une héli-plateforme située dans un environnement hostile, la masse à l'atterrissage prend en compte la procédure et une descente adaptée à la hauteur de l'héli-

plateforme avec le moteur critique en panne et le ou les moteurs restants fonctionnant à un niveau de puissance approprié.

(d) Lors de la démonstration de la conformité avec les points a) à c), il y a lieu de prendre en compte les paramètres applicables du point OPS 3. F.010c) à l'aérodrome de destination ou à tout aérodrome de dégagement, le cas échéant.

(e) La partie de l'opération d'atterrissage après laquelle il n'est plus possible de satisfaire à l'exigence du point b) 1) est effectuée avec le sol en vue.

CHAPITRE I – CLASSE DE PERFORMANCES 3

OPS 3.I.005 Généralités

(Voir l'appendice 1.au OPS-3. I.005 (e))

(a) Les hélicoptères exploités en classe de performances 3 sont certifiés en catégorie A ou équivalente, ou en catégorie B.

(b) L'exploitation n'est effectuée que dans un environnement non hostile, sauf s'il s'agit:

(1) d'une exploitation selon les dispositions du point OPS 3.I.025 ; ou

(2) d'une exploitation selon les dispositions en vigueur pour les phases de décollage et d'atterrissage.

(c) Dans la mesure où l'exploitant dispose d'une autorisation conformément au point OPS 3.H.010, l'exploitation peut être effectuée au départ/à destination d'un aérodrome ou d'un site d'exploitation situé en dehors d'un environnement hostile habité sans disposer d'une capacité d'atterrissage forcé en sécurité :

(1) au cours du décollage, avant d'atteindre V y (vitesse pour le taux de montée idéal) ou deux cents (200) ft au-dessus de l'aire de décollage ; ou

(2) pendant l'atterrissage, en dessous de deux cents (200) ft au-dessus de l'aire d'atterrissage.

(d) Aucune opération n'est autorisée :

(1) sans que le sol soit en vue ;

(2) de nuit ;

(3) lorsque le plafond est inférieur à six cents (600) ft ; ou

(4) lorsque la visibilité est inférieure à huit cents (800) m.

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

(1) Des vols en classe de performances 3 en IMC ne doit être effectués qu'au-dessus de surfaces acceptables pour l'Autorité de l'aviation civile ;

(2) Les vols d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC sont approuvés par l'Autorité de l'aviation civile lorsque les hélicoptères ont été certifiés pour l'exploitation en régime IFR et que le niveau de sécurité d'ensemble prévu par les dispositions des RANT 6 et 8 est garanti par

(i) la fiabilité du moteur ;

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

(iii) l'équipement et les autres éléments exigés par l'appendice 1.au OPS-3. I.005 (e).

Note : L'appendice 1.au OPS-3. I.005 (e) contient des indications sur les spécifications supplémentaires relatives à l'exploitation d'hélicoptères en classe de performances 3 dans des conditions IMC.

(3) Les exploitants qui utilisent des hélicoptères en classe de performances 3 en IMC doivent mettre en place un programme de suivi des tendances des moteurs et employer les instruments, systèmes et procédures d'utilisation/de maintenance de moteur et d'hélicoptère recommandés par les constructeurs pour suivre l'état de fonctionnement des moteurs.

(4) L'Autorité de l'aviation civile ne peut autoriser un hélicoptère en classe de performance 3 en transport aérien public que dans les limites du territoire national qu'en tenant compte de l'environnement de l'exploitation.

OPS 3.I.010 Décollage

(a) La masse au décollage est la plus faible des valeurs suivantes:

(1) la MCTOM ; ou

(2) la masse maximale au décollage spécifiée pour un stationnaire en effet de sol, tous moteurs fonctionnant à la puissance de décollage ou, si les conditions sont telles qu'un stationnaire en effet de sol n'est pas susceptible d'être établi, la masse au décollage spécifiée pour un stationnaire hors effet de sol, tous moteurs fonctionnant à la puissance de décollage.

(b) Sauf exception prévue au point OPS 3.I.005 b), dans le cas d'une panne moteur, l'hélicoptère est capable d'exécuter un atterrissage forcé en sécurité.

OPS 3.I.015 En Route

(a) L'hélicoptère est capable, tous les moteurs fonctionnant dans les conditions spécifiées de puissance maximale continue, de poursuivre sa route prévue ou de se diriger vers un point de déroutement prévu sans voler à aucun moment en dessous de l'altitude de vol minimale applicable.

(b) Sauf exception prévue au point OPS 3.I.025 dans le cas d'une panne moteur, l'hélicoptère est capable d'exécuter un atterrissage forcé en sécurité.

OPS 3.I.020 Atterrissage

(a) La masse à l'atterrissage de l'hélicoptère à l'heure estimée d'atterrissage est la plus faible des valeurs suivantes :

(1) la masse maximale certifiée à l'atterrissage ; ou

(2) la masse maximale à l'atterrissage spécifiée pour un stationnaire en effet de sol, tous les moteurs fonctionnant à la puissance de décollage ou, si les conditions sont telles qu'un stationnaire en effet

de sol n'est pas susceptible d'être établi, la masse à l'atterrissage spécifiée pour un stationnaire hors effet de sol, tous les moteurs fonctionnant à la puissance de décollage.

(b) Sauf exception prévue au point OPS 3.I.005 b), dans le cas d'une panne moteur, l'hélicoptère est capable d'exécuter un atterrissage forcé en sécurité.

OPS 3.I.025 Exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile se trouvant en dehors d'une zone habitée

(a) L'exploitation d'hélicoptères à turbine dont la MOPSC est inférieure ou égale à 6, dans un environnement hostile non habité sans capacité d'atterrissage forcé en sécurité, n'est effectuée que si l'exploitant s'est vu délivrer une autorisation par l'autorité de l'aviation civile à la suite d'une évaluation des risques en matière de sécurité réalisée par l'exploitant. Avant de pouvoir effectuer cette exploitation dans un autre État Tiers, l'exploitant obtient l'aval de l'autorité compétente dudit État.

(b) Pour obtenir et conserver une telle autorisation, l'exploitant :

(1) n'effectue cette exploitation que dans les zones et aux conditions spécifiées dans l'autorisation;

(2) n'effectue pas cette exploitation dans le cadre d'un agrément SMUH ;

(3) justifie le fait que les limites de l'hélicoptère ou d'autres raisons valables empêchent l'utilisation des critères de performances appropriés ; et

(4) dispose d'une autorisation conformément au OPS 3.H.010 b).

(c) Nonobstant les dispositions du OPS 3.K.150 une telle exploitation peut être exécutée sans disposer d'équipement d'oxygène de subsistance, pour autant que l'altitude cabine ne dépasse pas dix mille (10 000) ft pendant plus de trente (30) minutes, et ne dépasse jamais treize mille (13 000) ft d'altitude-pression.

CHAPITRE J - MASSE ET CENTRAGE

OPS 3.J.005 Généralités

(Voir appendice 1 au § OPS 3.J.005)

(Voir IEM 3.J.005)

(a) Un exploitant doit s'assurer que, quelle que soit la phase de l'exploitation, le chargement, la masse et le centrage de l'hélicoptère sont conformes aux limites spécifiées dans le manuel de vol ou le manuel d'exploitation, si celui-ci est plus restrictif.

(b) Un exploitant doit établir la masse et le centrage de tout hélicoptère sur la base d'une pesée réelle préalablement à la mise en service, puis à intervalles de quatre (4) ans. Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse et le centrage doivent être pris en compte et dûment renseignés. Dans le cas où l'effet des modifications sur la masse et le centrage n'est pas connu de manière exacte, les hélicoptères doivent faire l'objet d'une nouvelle pesée.

(c) La pesée est accomplie par le fabricant de l'hélicoptère ou par un organisme de maintenance agréé.

(d) Un exploitant doit déterminer la masse de tous les éléments d'exploitation et des membres d'équipage inclus dans la masse de base, par pesée ou par utilisation de masses forfaitaires.

L'influence de leur position dans l'hélicoptère sur le centrage doit être déterminée.

(e) Un exploitant doit établir la masse de la charge marchande, y compris tout lest, par pesée réelle ou déterminer la masse marchande par référence à des masses forfaitaires des passagers et des bagages conformément au § OPS 3.J.025.

(f) Un exploitant doit déterminer la masse de la charge en carburant sur la base de la densité réelle ou, si celle-ci n'est pas connue, d'une densité standard calculée conformément à une méthode décrite dans le manuel d'exploitation (voir IEM OPS 3.J.025 (e)).

(g) L'exploitant s'assure que le chargement de :

(1) ses hélicoptères est effectué sous la surveillance d'un personnel qualifié; et

(2) la charge marchande correspond aux données utilisées pour le calcul de la masse et du centrage de l'hélicoptère

(h) L'exploitant se conforme aux limitations de structure additionnelles telles que la résistance du plancher, la charge maximale par mètre courant, la masse maximale par compartiment cargo et la limite maximale de places assises. L'exploitant prend également en compte les variations de charge pendant le vol.

OPS 3.J.010 Terminologie

(a) Masse à vide en ordre d'exploitation ou masse de base

La masse totale de l'hélicoptère prêt pour un type spécifique d'exploitation, ne comprenant pas le carburant utilisable ni la charge marchande.

(b) Masse maximale au décollage

La masse maximale de l'hélicoptère autorisée au décollage.

(c) Classification des passagers

(1) Les adultes, les hommes et les femmes sont définis comme des personnes de douze (12) ans ou plus.

(2) Les enfants sont définis comme des personnes de deux (2) ans ou plus mais de moins de douze (12) ans.

(3) Les bébés sont définis comme des personnes de moins de deux (2) ans.

(d) Charge marchande

La masse totale des passagers, bagages et fret, y compris toute charge non commerciale.

OPS 3.J.015 Chargement, masse et centrage

Un exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation les principes et les méthodes utilisés pour le chargement et pour le système de masse et centrage, répondant aux exigences du § OPS 3.J.005. Ce système doit couvrir tous les types d'exploitation prévus.

OPS 3.J.020 Masse de l'équipage

(a) Un exploitant doit utiliser les valeurs suivantes afin de déterminer la masse de base :

(1) les masses réelles, comprenant tous les bagages, de l'équipage ;

(2) ou des masses forfaitaires avec bagages à main, de quatre-vingt-cinq (85) kg pour les membres d'équipage de conduite et de soixante-quinze (75) kg pour les membres d'équipage de cabine ;

(3) ou d'autres masses forfaitaires considérées comme acceptables par l'Autorité de l'aviation civile.

(b) Un exploitant doit corriger la masse de base afin de prendre en compte tout bagage supplémentaire. La position des bagages supplémentaires doit être prise en compte dans l'établissement du centrage de l'hélicoptère.

OPS 3.J.025 Masse des passagers et des bagages

(a) Un exploitant doit calculer la masse des passagers et bagages enregistrés, soit sur la base de la masse réelle constatée par pesée de chaque passager et de chaque bagage, soit sur la base des valeurs forfaitaires de masse spécifiées dans les tableaux 1 à 3 ci-dessous, sauf lorsque le nombre de sièges passagers disponibles est inférieur à six (6). Dans ce cas, la masse des passagers peut être établie par

une déclaration verbale de chaque passager et en ajoutant une constante prédéterminée tenant compte des bagages à main et des vêtements (voir IEM OPS 3.J.025(a)). La procédure spécifiant dans quelles conditions sera choisies les masses réelles ou les masses forfaitaires et la procédure devant être suivie en cas de déclaration verbale doivent être incluses dans le manuel d'exploitation.

(b) Si la masse réelle des passagers est déterminée par pesée, un exploitant doit s'assurer que leurs effets personnels et bagages à main sont inclus. La pesée doit être effectuée immédiatement avant l'embarquement et dans un endroit voisin.

(c) Si la masse des passagers est déterminée sur la base des masses forfaitaires, les masses forfaitaires spécifiées dans les tableaux 1 et 2 ci-après doivent être utilisées. Les masses forfaitaires comprennent la masse des bagages à main et la masse des bébés de moins de deux (2) ans portés par un adulte sur un même siège passager. Les bébés occupant une place entière doivent être considérés comme des enfants dans le cadre de ce paragraphe.

(d) Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'un hélicoptère est de vingt (20) ou plus, les masses forfaitaires hommes et femmes du Tableau 1 s'appliquent. Comme option, dans le cas où le nombre total de sièges passagers est supérieur ou égal à trente (30), les masses "Tous adultes" sans distinction de sexe du Tableau 1 sont applicables.

Tableau 1

SIÈGES PASSAGERS	20 ET PLUS		30 ET PLUS
	Homme	Femme	Tous adultes
Tous vols	82 kg	64 kg	78 kg
Enfants	35 kg	35 kg	35 kg
Bagages à mains (le cas échéant)	6 kg		
Combinaison de survie (le cas échéant)	3 kg		

(e) Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'un hélicoptère est compris entre dix (10) et dix-neuf (19) inclus, les masses forfaitaires du Tableau 2 s'appliquent.

Tableau 2

SIÈGES PASSAGERS	DE 10 À 19	
	Homme	Femme
Tous vols	86 kg	68 kg

Enfants	35 kg	35 kg
Bagages à main (le cas échéant)	6 kg	
Combinaison de survie (le cas échéant)	3 kg	

(f) Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'un hélicoptère est compris entre un (1) et cinq (5) inclus ou entre six (6) et neuf (9) inclus, les masses forfaitaires du Tableau 3 s'appliquent.

Tableau 3

SIÈGES PASSAGERS	1 À 5	6 À 9
Homme	98 kg	90 kg
Femme	80 kg	72 kg
Enfants	35 kg	35 kg
Bagages à main (le cas échéant)	6 kg	
Combinaison de survie (le cas échéant)	3 kg	

(g) Valeurs de masse pour les bagages.

Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'un hélicoptère est de vingt (20) ou plus, une valeur forfaitaire de masse de treize (13) kg applicable à chaque bagage enregistré peut être adoptée par un exploitant. Pour les hélicoptères de dix-neuf (19) sièges passagers ou moins, la masse réelle de chaque bagage enregistré déterminée par pesée doit être utilisée.

(h) Lorsqu'un exploitant souhaite utiliser des valeurs forfaitaires autres que celles des tableaux 1 à 3 ci-dessus ou des valeurs forfaitaires de masse pour les bagages, il doit aviser l'Autorité de l'aviation civile de ses raisons et obtenir son approbation préalable. Il doit également soumettre pour approbation un plan détaillé de campagne de pesée et appliquer la méthode statistique décrite à l'appendice 1 du § OPS 3.J.025(h). Après vérification et approbation par l'Autorité de l'aviation civile des résultats de la campagne de pesée, les valeurs forfaitaires obtenues sont uniquement applicables par ledit exploitant. Les valeurs forfaitaires obtenues ne peuvent être utilisées que dans des circonstances analogues à celles de la campagne qui a permis d'établir ces valeurs. Si les valeurs obtenues excèdent les valeurs des tableaux 1 et 2, ce sont ces valeurs supérieures qui doivent être utilisées (Voir IEM OPS 3.J.025(h)).

(i) Sur tout vol identifié comme transportant un nombre significatif de passagers dont les masses, incluant la masse de leurs bagages à main, sont supposées dépasser les masses forfaitaires, un exploitant doit déterminer la masse réelle de ces passagers par pesée ou en ajoutant un incrément de masse adéquat (voir IEM OPS 3.J.025(i) et (j)).

(j) Si des valeurs forfaitaires pour les bagages enregistrés sont utilisées et si un certain nombre de bagages passagers enregistrés est supposé dépasser la masse forfaitaire, un exploitant doit déterminer la masse réelle totale de ces bagages par pesée ou en ajoutant un incrément de masse adéquat (voir IEM OPS 3.J.025(i) et (j)).

(k) Un exploitant doit s'assurer que le commandant de bord est informé lorsqu'une méthode non forfaitaire a été utilisée pour déterminer la masse du chargement et que cette méthode est mentionnée sur la documentation de masse et centrage.

OPS 3.J.030 Documentation de masse et centrage

(Voir appendice 1 au § OPS 3.J.030)

(a) Un exploitant doit établir avant chaque vol une documentation de masse et centrage spécifiant la charge et sa répartition. La documentation de masse et centrage doit permettre au commandant de bord de déterminer que le chargement et sa répartition sont tels que les limites de masse et centrage de l'hélicoptère ne sont pas dépassées. Le nom de la personne chargée de préparer la documentation de masse et centrage doit figurer sur le document. La personne chargée de superviser le chargement de l'hélicoptère doit confirmer par signature que le chargement et sa répartition sont conformes à la documentation de masse et centrage. Ce document doit être jugé acceptable par le commandant de bord, son acceptation étant indiquée par contre signature ou équivalent (voir § OPS 3.P.020(a)(12)).

(b) Un exploitant doit spécifier les procédures de modifications de dernière minute du chargement.

(c) Un exploitant peut utiliser une alternative aux procédures des §s (a) et (b) ci-dessus, sous réserve d'approbation par l'Autorité de l'aviation civile.

CHAPITRE K – INSTRUMENTS ET EQUIPEMENTS DE SECURITE

OPS 3.K.005 Introduction générale

(Voir IEM OPS 3.K.005)

(a) Un exploitant doit s'assurer qu'aucun vol ne commence à moins que les instruments et équipements exigés par ce chapitre ne soient :

(1) approuvés ou acceptés par l'État d'immatriculation, sauf dispositions contraires spécifiées au § (c), et installés conformément aux règlements qui leur sont applicables, notamment les normes minimales de performances, les règlements opérationnels et de navigabilité ;

(2) et en état de fonctionnement pour le type d'exploitation effectuée, sauf dispositions stipulées dans la L.M.E/MEL. (voir OPS 3.B.030).

(b) Les normes de performances minimales des instruments et équipements sont celles requises par les règlements opérationnels et de navigabilité applicables.

(c) Les équipements ci-après mentionnés ne sont pas tenus d'être approuvés :

(1) les fusibles (OPS 3.K.010) ;

(2) les torches électriques (OPS 3.K.015(a)(4)) ;

(3) le chronomètre de précision (OPS 3.K.025(b) et 3.K.030(b)) ;

(4) le porte-cartes (OPS 3.K.030(n));

(5) les trousses de premiers secours (OPS 3.K.130) ;

(6) les mégaphones (OPS 3.K.185) ;

(7) les équipements de survie et de signalisation pyrotechnique (OPS 3.K.210(a) et (c)) ;

(8) les ancres flottantes et tous équipements permettant d'amarrer, d'ancrer ou de manœuvrer des hélicoptères amphibies sur l'eau, (OPS 3.K.215) ;

(9) et les dispositifs de retenue pour enfants, (OPS 3.K.115) (a) (4).

(d) Si l'équipement doit être utilisé en vol par un membre d'équipage de conduite à son poste de travail, il doit être facilement utilisable depuis son poste. Lorsqu'un équipement unique doit être utilisé par plus d'un membre d'équipage de conduite, il doit être installé de telle façon que l'équipement puisse être facilement utilisable depuis chaque poste à partir duquel il doit être utilisé.

(e) Les instruments utilisés par l'un quelconque des membres d'équipage de conduite doivent être disposés de façon à permettre au membre d'équipage de conduite de lire facilement les indications depuis son poste, avec un minimum d'altération de sa position et de son axe de vision normaux lorsqu'il regarde devant lui, dans le sens de la trajectoire. Lorsqu'un instrument unique doit être utilisé par plus d'un

membre d'équipage de conduite, il doit être disposé de façon à être visible depuis chaque poste de travail des membres de l'équipage de conduite concernés.

OPS 3.K.010 Les fusibles

Il doit être disponible à bord de l'hélicoptère, le cas échéant, des fusibles de rechange de calibres appropriés pour remplacer les fusibles accessibles en vol.

OPS 3.K.015 Feux opérationnels des hélicoptères

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé de :

(a) pour un vol de jour :

(1) un système de feu(x) anticollision.

(b) Pour un vol en IMC de jour ou de nuit, en plus des équipements spécifiés au § (a) ci-dessus :

(1) des feux de position et de navigation ;

(2) deux phares d'atterrissage dont l'un au moins réglable en vol de manière à éclairer le sol devant, en dessous et de part et d'autre de l'hélicoptère ;

(3) et les feux leur permettant de se conformer aux réglementations internationales de prévention des abordages en mer s'il s'agit d'un hélicoptère amphibie ;

(4) un éclairage alimenté par le circuit électrique de bord assurant un éclairage approprié de l'ensemble des instruments et équipements, s'ils sont indispensables à une exploitation sûre de l'hélicoptère ;

(5) un éclairage alimenté par le circuit électrique de bord assurant l'éclairage de tous les compartiments passagers ;

(6) et une torche électrique pour chaque membre d'équipage réglementaire, facilement accessible des membres d'équipage lorsqu'ils occupent leur poste de travail.

OPS 3.K.020 Équipement pour les vols nécessitant un système de radiocommunication ou de radionavigation.

(Voir IEM OPS 3.K.020)

Dès lors qu'un système de radiocommunication ou de radionavigation est exigé, un exploitant ne peut exploiter que si l'hélicoptère est équipé d'un micro- casque ou système équivalent et d'un alternat situé sur les commandes de vol pour chaque pilote ou membre d'équipage requis à son poste de travail.

OPS 3.K.025 Exploitation VFR de jour - Instruments de vol et de navigation et équipements associés

(Voir IEM OPS 3.K.025.K.030)

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère de jour selon les règles de vol à vue (VFR) que s'il est équipé des instruments de vol et de navigation et équipements associés listés ci-dessous et, lorsqu' applicable, selon les conditions décrites dans les paragraphes ci-après :

(a) un compas magnétique ;

(b) un chronomètre de précision, exprimant le temps en heures, minutes et secondes ;

(c) un altimètre sensible gradué en pieds, muni d'une sous-échelle de calage graduée en hectopascal ou en millibars, réglable à tout calage altimétrique que l'on est susceptible de rencontrer en vol ;

(d) un anémomètre gradué en nœuds ;

(e) un variomètre ;

(f) un indicateur de dérapage ;

(g) un moyen d'indiquer au poste de pilotage la température de l'air extérieur gradué en degrés Celsius;

(h) de tous autres instruments ou éléments d'équipement qui pourront être prescrits par l'Autorité de l'Aviation civile ;

(i) et, lorsque deux pilotes sont exigés, le poste du second pilote devra être équipé des instruments séparés décrits ci-après :

(1) un altimètre sensible gradué en pieds, muni d'une sous-échelle de calage graduée en hectopascal ou en millibars réglable à tout calage altimétrique que l'on est susceptible de rencontrer en vol ;

(2) un anémomètre gradué en nœuds ;

(3) un variomètre ;

(4) un indicateur de dérapage ;

(j) en plus des équipements de vol et de navigation requis par les § (a) à (h) ci-dessus, les hélicoptères dont la masse maximale autorisée au décollage (MCTOM) est supérieure à trois mille cent soixante-quinze (3 175) kg, ou tout hélicoptère volant au-dessus de l'eau, hors de la vue de la côte ou lorsque la visibilité est inférieure à mille cinq cent (1500) m, doivent être équipés des instruments de vol suivants :

(1) un indicateur d'assiette (horizon artificiel) ;

(2) et un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap).

(k) lorsque des instruments sont requis en double, cette exigence signifie que chaque pilote doit disposer, selon le cas, d'un affichage, de sélecteurs, ou autres équipements associés, séparés.

(l) et tous les hélicoptères doivent être équipés de dispositifs indiquant toute anomalie dans la fourniture de l'alimentation aux instruments de vol exigés.

(m) et chaque anémomètre doit être équipé d'un tube Pitot réchauffé ou d'un système équivalent afin de prévenir toute défaillance de fonctionnement due à la condensation ou au givrage pour les hélicoptères dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est supérieure à trois mille cent soixante-quinze (3 175) kg ou dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MOPSC) est supérieure à neuf (9).

OPS 3.K.030 Vols IFR ou vols VFR de nuit - Instruments de vol et de navigation et équipements associés.

(Voir IEM OPS 3.K.025 .K.030)

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments (IFR) ou de nuit selon les règles de vol à vue (VFR de nuit) que s'il est équipé des instruments de vol et de navigation et équipements associés listés ci-dessous et, lorsque applicable, selon les conditions décrites dans les paragraphes ci-après :

(a) un compas magnétique ;

(b) un chronomètre de précision, exprimant le temps en heures, minutes et secondes ;

(c) deux altimètres sensibles gradués en pieds, munis d'une sous-échelle de calage graduée en hectopascal ou en millibars réglable à tout calage altimétrique que l'on est susceptible de rencontrer en vol pour les vols VFR, l'un des deux peut être remplacé par un radioaltimètre;

(d) un anémomètre muni d'un tube Pitot qui doit pouvoir être réchauffé ou d'un système équivalent permettant de prévenir toute défaillance de fonctionnement due à la condensation ou au givrage, ainsi que d'un dispositif avertisseur d'une panne du réchauffage du tube Pitot. L'exigence d'un système avertisseur de la panne de réchauffage du tube Pitot ne s'applique pas aux hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MOPSC) est de neuf (9) ou moins ou dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est inférieure ou égale à trois mille cent soixante-quinze (3 175 kg) et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er août 1999 (voir IEM OPS 3.K.030(d) et (k)(2)) ;

(e) un variomètre ;

(f) un indicateur de dérapage ;

(g) un indicateur d'assiette (horizon artificiel) ;

(h) un indicateur d'attitude (horizon artificiel) de secours, pouvant être utilisé de n'importe quelle place pilote :

(1) dont le fonctionnement est garanti pendant un minimum de trente (30) minutes, ou le temps nécessaire pour rejoindre un site d'atterrissage accessible lors du survol d'une zone hostile ou d'une étendue d'eau (la plus grande des deux valeurs), après la défaillance totale du circuit électrique normal, compte tenu des autres charges électriques affectant le circuit de secours et des procédures d'exploitation ;

(2) qui fonctionnent indépendamment de tout autre horizon artificiel ;

(3) qui fonctionnent automatiquement en cas de défaillance totale du circuit électrique normal

(4) et qui dispose d'un éclairage approprié dans toutes les phases d'exploitation.

(i) en application du § (h) ci-dessus, l'équipage de conduite doit être clairement informé lorsque l'horizon artificiel de secours exigé par ce paragraphe est alimenté par la génération électrique de secours. Lorsque l'horizon artificiel de secours possède sa propre alimentation, il doit exister sur l'instrument lui-même ou sur le tableau de bord un indicateur pour signaler que cette alimentation est utilisée ;

(j) un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap) et un instrument indiquant si l'alimentation des instruments gyroscopiques est suffisante;

(k) un moyen indiquant dans le poste de pilotage la température extérieure, gradué en degrés Celsius ; et

(l) une source secours de pression statique pour l'altimètre, l'anémomètre et le variomètre;

(m) et dès lors que l'on exige deux pilotes, le poste du second pilote doit être équipé des instruments séparés ci-après :

(1) un altimètre sensible, gradué en pieds, muni d'une sous-échelle de calage graduée en hectopascal ou en millibars, réglable à tout calage altimétrique que l'on est susceptible de rencontrer en vol, et qui peut être l'un des deux altimètres exigés par le § (c) ci-dessus ;

(2) un anémomètre muni d'un tube Pitot réchauffé ou d'un système équivalent permettant de prévenir toute défaillance de fonctionnement due à la condensation ou au givrage, ainsi que d'un dispositif avertisseur d'une panne de réchauffage Pitot. L'exigence d'un système avertisseur de la panne de réchauffage du tube Pitot ne s'applique pas aux hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MOPSC) est de neuf (9) ou moins ou dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est inférieure ou égale à trois mille cent soixante-quinze (3 175) kg et dont le certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 1er août 1999 (Voir IEM OPS 3.K.030(d) et (m) (2)) ;

(3) un variomètre ;

(4) un indicateur de virage et de dérapage ;

(5) un indicateur d'attitude (horizon artificiel) ;

(6) et un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap) pour les vols VFR de nuit et un indicateur gyromagnétique de direction pour les vols IFR ;

(n) pour les vols IFR, un porte-cartes positionné de manière à permettre une lecture aisée et possédant un éclairage ;

(o) lorsque des instruments doivent être doublés, cette exigence signifie que chaque pilote doit disposer, selon le cas, d'un affichage séparé et de sélecteurs, ou autre équipement associé, séparés ;

(p) tous les hélicoptères doivent être équipés de dispositifs indiquant toute anomalie dans la fourniture de l'alimentation aux instruments de vol exigés ainsi que, s'ils sont utilisés de nuit, des dispositifs d'éclairage suivants :

(1) des feux prescrits dans le RANT 02 pour les aéronefs en vol ou qui se déplacent sur l'aire de mouvement d'une hélistation ;

(2) de deux phares d'atterrissage, dont l'un au moins sera orientable dans le plan vertical ;

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

(4) d'un dispositif d'éclairage des cabines de passagers ;

(5) d'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage ;

(q) tous les hélicoptères doivent être équipés d'un système de stabilisation, à moins qu'il ne soit prouvé au service de certification que l'hélicoptère possède, de par sa conception, une stabilité suffisante sans disposer d'un tel système ;

(r) tous les hélicoptères utilisés en régime IFR, dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est supérieure ou égale à trois mille cent soixante-quinze (3 175 kg) ou dont le nombre maximal de sièges passagers est supérieur à 9 doivent être équipés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.

(s) et, de tous autres instruments ou éléments d'équipement qui pourront être prescrits par l'Autorité de l'Aviation civile ;

OPS 3.K.035 Équipement additionnel pour les vols IFR avec un seul pilote

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en vol IFR monopilote que si l'hélicoptère dispose d'un pilote automatique capable d'assurer au moins le maintien d'altitude et de cap.

OPS 3.K.040 Radio altimètres

(a) Les hélicoptères survolant des étendues d'eau sont équipés d'un radioaltimètre capable d'émettre une alerte sonore en dessous d'une hauteur prédéterminée, ainsi qu'une alerte visuelle à une hauteur que le pilote peut sélectionner, dans le cas d'un vol:

(1) sans que la terre ferme soit en vue ;

(2) avec une visibilité inférieure à mille cinq cent (1 500) m ;

(3) de nuit ; ou

(4) à une distance de la terre ferme correspondant à plus de trois minutes de vol à une vitesse de croisière normale.

OPS 3.K.045 Dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS) à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant

Les hélicoptères utilisés en régime IFR et dont la masse maximale au décollage certifiée excède 3 175 kg ou dont le nombre maximal de sièges passagers est supérieur à 9 doivent être équipés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.

OPS 3.K.050 *Intentionnellement blanc*

OPS 3.K.055 Équipement radar météorologique embarqué

Les hélicoptères dont la MOPSC est supérieure à neuf (9) et exploités en IFR ou de nuit doivent être dotés d'un équipement radar météorologique embarqué lorsque les observations météorologiques actualisées indiquent que des conditions météorologiques orageuses ou potentiellement dangereuses, considérées comme détectables par un équipement radar météorologique embarqué, pourraient être rencontrées sur la route prévue.

OPS 3.K.060 Équipement pour le vol en conditions givrantes

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en conditions givrantes prévues ou réelles que s'il est certifié et équipé de dispositifs adéquats d'antigivrage et/ou de dégivrage.

(b) Les hélicoptères exploités en conditions givrantes prévues ou réelles, de nuit, sont équipés d'un moyen permettant d'éclairer ou de détecter la formation de glace. Le système d'éclairage utilisé ne doit pas provoquer d'éblouissement ou de reflets susceptibles de gêner les membres d'équipage dans l'accomplissement de leurs tâches.

OPS 3.K.065 *Intentionnellement blanc*

OPS 3.K.070 Système d'interphone pour les membres de l'équipage de conduite

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère à bord duquel est exigée la présence de plus d'un membre d'équipage de conduite que s'il est équipé, à l'usage de tous les membres d'équipage de conduite d'un système d'interphone pour membres d'équipage de conduite utilisant des ensembles micro et casques, à l'exclusion des micros à main.

OPS 3.K.075 Système d'interphone pour les membres de l'équipage

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère transportant un membre d'équipage autre qu'un membre d'équipage de conduite que s'il est équipé d'un système d'interphone pour les membres d'équipage,

(b) Le système d'interphone pour les membres d'équipage exigé par ce paragraphe doit :

(1) fonctionner indépendamment du système d'annonce passagers, à l'exception des combinés, microphones, commutateurs sélecteurs et systèmes de signalisation ;

(2) assurer une communication bilatérale entre le poste de pilotage et chaque poste de membre d'équipage requis ;

(3) être facilement accessible et utilisable de chaque poste des membres d'équipage de conduite requis dans le poste, et pour les membres d'équipage de cabine ;

(4) être facilement accessible et utilisable à chaque poste des membres d'équipage de cabine requis situés à proximité de chaque issue, ou paire d'issues, de secours de plain-pied ;

(5) être équipé d'un système d'alerte muni de signaux visuels ou sonores permettant à l'équipage de conduite d'alerter l'équipage de cabine et à l'équipage de cabine d'alerter l'équipage de conduite ;

(6) être doté d'un dispositif permettant au destinataire d'un appel de déterminer s'il s'agit d'un appel normal ou d'un appel d'urgence (voir IEM OPS 3.K.075(b) (6)) ;

(7) et être opérationnel dans un délai maximal de dix (10) secondes.

OPS 3.K.080 Système d'annonce passagers

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure (CMASP / MASCP) à neuf (9), que s'il est équipé d'un système d'annonce passagers.

(b) Le système d'annonce passagers exigé par ce paragraphe doit :

(1) fonctionner indépendamment des systèmes d'interphone, à l'exception des combinés, casques, microphones, commutateurs sélecteurs et dispositifs de signalisation ;

(2) être facilement accessible en vue d'une utilisation immédiate depuis chaque poste de membre d'équipage de conduite requis ;

(3) Etre facilement accessible en vue d'une utilisation par un membre d'équipage de cabine au moins, et chaque microphone du système d'annonce passagers prévu pour une utilisation par l'équipage de cabine doit être adjacent à un siège pour membre d'équipage de cabine situé près de chaque issue de plain-pied requise dans le compartiment passagers ;

(4) Etre utilisable par un membre d'équipage de cabine dans un délai maximal de dix (10) secondes à chaque poste d'équipage de cabine dans la cabine passagers où il est disponible ;

(5) Etre audible et intelligible depuis chaque siège passagers, dans les toilettes, depuis les sièges de l'équipage de cabine et les postes de travail ;

(6) Et après une panne totale du système normal de génération électrique, assurer un fonctionnement fiable pendant dix (10) mn au moins.

OPS 3.K.085 Enregistreurs de Conversations de poste de pilotage (CVR) et systèmes d'enregistrement audio de poste de pilotage

(Voir Appendice 1 au § OPS 3.K.085 ; OPS3.K.100 et OPS3.K.105)
(Voir IEM aux § OPS3.K.085)

(a) Application

(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.

(b) Technologie d'enregistrement

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

(c) 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 (02) dernières heures de fonctionnement au moins.

OPS 3.K.090 *Intentionnellement blanc*

OPS 3.K.095 *Intentionnellement blanc*

OPS 3.K.100 Enregistreurs de données de vol (FDR) et systèmes d'enregistrement de données d'aéronef

(Voir Appendice 1 au § OPS 3.K.085 ; OPS3.K.100 et OPS3.K.105)
(Voir IEM au § OPS3.K.100)

(a) Application

(1) Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 2016 ou après doivent être équipés d'un FDR qui enregistre au moins les 48 premiers paramètres énumérés dans le tableau A-1 à l'Appendice1 au § OPS 3.K.085 ; OPS3.K.100 et OPS3.K.105.

(2) Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 7 000 kg, ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 19, et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1989 ou après doivent être équipés d'un FDR

qui enregistre au moins les 30 premiers paramètres énumérés dans le tableau A-1 à l'Appendice1 au § OPS 3.K.085 ; OPS3.K.100 et OPS3.K.105.

(3) Tous les hélicoptères à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 2 250 kg mais égale ou inférieure à 3 175 kg pour lesquels la demande de certification de type aura été présentée à un État contractant le1er janvier 2018 ou après doivent être équipés :

(i) d'un FDR qui enregistre au moins les 48 premiers paramètres énumérés dans le tableau A-1 à l'Appendice1 au § OPS 3.K.085 ; OPS3.K.100 et OPS3.K.105; ou

(ii) d'un AIR ou AIRS classe C qui enregistre au moinsistrer les paramètres de trajectoire de vol et de vitesse affichés au(x) pilote(s), qui sont définis dans le tableau A-3 à l'Appendice1 au § OPS 3.K.085 ; OPS3.K.100 et OPS3.K.105; ou

(iii) d'un ADRS qui enregistre les 7 premiers paramètres énumérés dans le tableau A-3 à l'Appendice1 au § OPS 3.K.085 ; OPS3.K.100 et OPS3.K.1055.

Note.— La date visée par le membre de phrase « demande de certification de type (…) présentée à un État contractant le … » est la date du dépôt de la demande du certificat de type original de l'hélicoptère considéré, et non pas la date de certification de variantes ou de versions dérivées particulières de l'hélicoptère.

(4) Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg pour lesquels la demande de certificat de type aura été présentée à un État contractant le 1 er janvier 2023 ou après seront équipés d'un FDR capable d'enregistrer au moins les 53 premiers paramètres énumérés dans le tableau A-1 à l'Appendice1 au § OPS 3.K.085 ; OPS3.K.100 et OPS3.K.105.

(b) Technologie d'enregistrement : Les FDR, ADRS, AIR et AIRS n'utilisent ni la gravure sur feuille métallique, ni la modulation de fréquence (FM), ni non plus une pellicule photographique ou une bande magnétique.

(c) Durée d'enregistrement : Tous les FDR doivent conserver les éléments enregistrés au cours des dix (10) dernières heures de fonctionnement au moins.

OPS 3.K.105 Enregistreurs de communications par liaisons de données

(Voir Appendice 1 au § OPS 3.K.085 ; OPS3.K.100 et OPS3.K.105)

(a) Application

(1) Tous les hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 2016 ou après, qui utilisent l'une quelconque des applications de communications par liaison de données mentionnées au §5.1.2. de l'Appendice1 au § OPS 3.K.085 ; OPS3.K.100 et OPS3.K.105, et qui doivent être équipés d'un CVR doivent enregistrer les messages communiqués par liaison de données sur un enregistreur de bord protégé contre les impacts.

(2) Tous les hélicoptères pour lesquels le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 2016, qui doivent être équipés d'un CVR qui ont été modifiés le 1er janvier 2016 ou après en vue de l'installation et de l'utilisation de l'une quelconque des applications de communications par liaison de données mentionnées au § 5.1.2 de l'Appendice1 au § OPS 3.K.085; OPS3.K.100 et OPS3.K.105, doivent enregistrer les messages communiqués par liaison de données sur un enregistreur de bord protégé contre les impacts, à moins que l'équipement de communications par liaison de données installé soit conforme à une conception de type ou une modification d'aéronef approuvée initialement avant le 1er janvier 2016..

Note— Un AIR Classe B pourrait constituer un moyen d'enregistrer les messages communiqués par liaison de données en provenance et à destination des hélicoptères dans les situations où il est impossible ou hors de prix d'enregistrer ces messages sur un FDR ou un CVR.

(b) Durée d'enregistrement : La durée d'enregistrement doit au moins être égale à la durée d'enregistrement du CVR.

(c) Corrélation : Les enregistrements des messages communiqués par liaison de données seront corrélés avec les enregistrements audio du poste de pilotage.

OPS 3.K.110 Construction et installation – Utilisation - Maintien de l'état de fonctionnement des Enregistreurs de bord

(Voir Appendice 1 au § OPS 3.K.085 ; OPS3.K.100 et OPS3.K.105)

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

(b) Utilisation :

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

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 devront 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 en ce qui concerne la conservation des enregistrements des enregistreurs de bord sont exposées au § OPS 3.B.155.

(c) Maintien de l'Etat 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 1 au § OPS 3.K.085 ; OPS3.K.100 et OPS3.K.105.

OPS 3.K.112 Enregistreur combiné

(Voir IEM OPS 3.K.112)

(a) Il est possible de se conformer aux exigences relatives au CVR et au FDR en utilisant un enregistreur combiné.

OPS 3.K.115 Sièges, ceintures de sécurité, harnais et dispositifs de retenue pour enfants

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé :

(1) d'un siège ou d'une couchette pour toute personne âgée de deux (2) ans ou plus ;

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

(3) pour les hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité a été délivré le 1er août 1999 ou après, d'une ceinture de sécurité, équipée d'un baudrier ou d'un harnais de sécurité, utilisable sur chaque siège passager pour chaque passager âgé de deux (2) ans ou plus ;

(4) d'un système de retenue pour chaque passager âgé de moins de deux (2) ans ;

(5) d'un harnais de sécurité pour chaque siège des membres de l'équipage de conduite, comportant un dispositif retenant automatiquement le buste de l'occupant en cas de décélération rapide ;

(6) et d'un harnais de sécurité pour chaque siège des membres de l'équipage de cabine ;

Note : Cette exigence n'exclut pas l'utilisation de sièges passagers par des membres d'équipage de cabine transportés en supplément de l'équipage de cabine requis.

(7) des sièges pour les membres d'équipage de cabine, situés, si possible, près d'une issue de secours de plain-pied. Si le nombre de membres d'équipage de cabine requis dépasse le nombre d'issues de secours de plain-pied, les sièges supplémentaires de membres d'équipage de cabine requis doivent être situés de manière que les membres d'équipage de cabine soient de la meilleure manière capable d'assister les passagers en cas d'évacuation d'urgence. De tels sièges doivent être orientés vers l'avant ou vers l'arrière à moins de 15° de l'axe longitudinal de l'hélicoptère.

(b) Toutes les ceintures et harnais de sécurité doivent posséder un point de déverrouillage unique. Une ceinture de sécurité équipée d'un baudrier peut être utilisée à la place d'une ceinture avec harnais de sécurité, si celle-ci ne peut être raisonnablement installée pour des raisons pratiques.

OPS 3.K.120 Signaux «Attachez vos ceintures» , «Défense de fumer» et autres moyens d'informations aux passagers

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que si l'hélicoptère est muni d'un système de signalisation informant tous les passagers et les membres d'équipage de cabine lorsque les ceintures doivent être attachées et lorsqu'il est interdit de fumer.

(b) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il a mis en place des dispositifs permettant de communiquer aux passagers les renseignements et instructions ci-après :

1) mettre les masques à oxygène et instructions sur leur emploi, si une réserve d'oxygène est obligatoire à bord ;
2) emplacement des gilets de sauvetage et instructions sur leur emploi, si des gilets de sauvetage ou des dispositifs individuels équivalents sont obligatoires à bord ;
3) emplacement et mode d'ouverture des issues de secours ;

OPS 3.K.125 *Intentionnellement blanc*.

OPS 3.K.130 Trousses de premiers secours et trousse de prévention universelle

(Voir IEM OPS 3.K.130)

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé d'au moins une trousse de premiers secours facilement accessible en vue de son leur utilisation

(b) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère à bord duquel un équipage de cabine doit faire partie du personnel d'exploitation, que s'il est équipé d'au moins une trousse de prévention universelle, à utiliser par l'équipage de cabine pour gérer les cas de mauvais état de santé liés à une possible maladie transmissible et les cas comportant un contact avec un liquide organique.

(c) Un exploitant doit s'assurer que les trousses sont :

(1) contrôlées périodiquement afin de vérifier que leur contenu est maintenu en état d'utilisation ;

(2) réapprovisionnées à intervalles réguliers en se conformant aux prescriptions figurant sur leurs étiquettes, et chaque fois que les circonstances le justifient.

OPS 3.K.135 *Intentionnellement blanc*

OPS 3.K.140 *Intentionnellement blanc*.

OPS 3.K.145 *Intentionnellement blanc*.

OPS 3.K.150 Oxygène de subsistance

(Voir appendice 1 au § OPS 3.K.150)

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*

(a) Généralités :

(1) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère non pressurisé à des altitudes supérieures à dix mille (10000) ft que s'il est muni d'un système pouvant stocker et dispenser l'oxygène de subsistance telle que requis dans l'Appendice 1.

(2) La quantité d'oxygène de subsistance, exigée pour une opération donnée, doit être déterminée sur la base d'altitudes et d'une durée de vol cohérentes avec les procédures d'exploitation spécifiées pour chaque opération dans le manuel d'exploitation et avec les itinéraires à suivre, et avec les procédures d'urgence spécifiées dans le manuel d'exploitation.

(b) Exigences en matière d'alimentation en oxygène :

(1) Equipage de conduite : Chaque membre d'équipage de conduite en fonction au poste de pilotage doit être alimenté en oxygène d'appoint comme spécifié dans l'Appendice 1. Si l'ensemble des occupants des sièges du poste de pilotage sont alimentés en oxygène grâce à la source d'alimentation réservée aux membres d'équipage de conduite, ils doivent alors être considérés comme membres de l'équipage de conduite en fonction au poste de pilotage pour ce qui concerne l'alimentation en oxygène.

(2) Equipage de cabine, membres d'équipage supplémentaires et passagers - L'équipage de cabine et les passagers doivent être alimentés en oxygène comme spécifié dans l'appendice 1. Les membres d'équipage de cabine transportés en plus du nombre de membres d'équipage de cabine minimal requis et les membres d'équipage supplémentaires doivent être considérés comme des passagers pour ce qui concerne l'alimentation en oxygène.

(c) Dans le cas des hélicoptères pressurisés, un vol ne devra être entrepris que si l'hélicoptère est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage et les passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute la période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à

700 hPa. En outre, lorsqu'un hélicoptère est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa et qu'il ne peut descendre sans risque en moins de quatre (4) minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, la réserve d'oxygène devra être suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins dix (10) minutes.

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

OPS 3.K.155 *Intentionnellement blanc*.

OPS 3.K.160 Extincteurs à main

(Voir IEM OPS 3.K.160)

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé d'extincteurs à main répartis dans le poste de pilotage, en cabine passagers et, le cas échéant, dans les compartiments cargo et les galleys, conformément aux dispositions suivantes :

(1) la nature et la quantité des agents extincteurs doivent être adaptées aux types de feux susceptibles de se déclarer dans le compartiment où l'extincteur doit être utilisé et doivent réduire au minimum les dangers de concentration de gaz toxiques dans les compartiments habités ;

(2) au moins un extincteur à main contenant du Halon 1211 (bromochlorodifluorométhane, CBrClF2) ou un agent extincteur équivalent doit être placé dans le poste de pilotage à un endroit convenable pour l'utilisation par l'équipage de conduite ;

(3) au moins un extincteur à main doit être placé, ou facilement accessible pour son utilisation, dans chaque office qui n'est pas situé sur le pont principal passagers ;

(4) au moins un extincteur à main facilement accessible doit être disponible et utilisable dans chaque compartiment cargo accessible en vol aux membres d'équipage ;

(5) et le nombre d'extincteurs à main suivant doit être convenablement situé dans chaque compartiment passager :

Configuration maximale approuvée en sièges passagers	Nombre d'extincteurs
7 à 30	1
31 à 60	2
61 à 200	3

(b) Au minimum un des extincteurs requis en cabine passagers d'un hélicoptère dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est de trente un (31) ou plus doit contenir du Halon 1211 (Bromochlorodifluorométhane, CBrClF2) ou un agent extincteur équivalent.

(c) 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 :

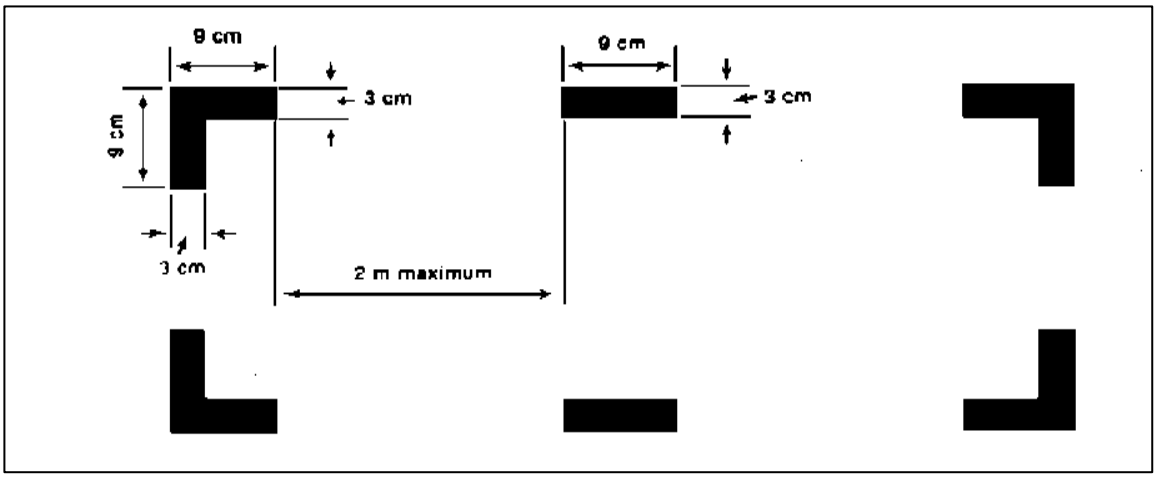
1) devront respecter les spécifications de performances minimales applicables de l'État d'immatriculation ;

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

OPS 3 K.165 *Intentionnellement blanc*.

OPS 3 K.170 Indication des zones de pénétration du fuselage

Un exploitant doit s'assurer que lorsque des zones du fuselage pour la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence sont marquées, elles le sont comme indiqué ci-après. Les marques doivent être de couleur rouge ou jaune, et, si nécessaire, elles seront entourées d'un cadre blanc pour offrir un meilleur contraste avec le fond. Si la distance entre marques d'angle dépasse deux (2) m, des marques intermédiaires de neuf (9) cm x trois (3) cm seront ajoutées de manière à ce que la distance entre marques voisines ne dépasse pas deux (2) m.



Indication des zones de pénétration du fuselage

OPS 3.K.175 Marquage extérieur des issues de secours

(a) A l'exception des hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure à dix (10) passagers et si elles sont identifiables sans ambiguïté, toutes les issues prévues pour être ouvertes de l'extérieur et les dispositifs d'ouverture correspondants doivent être signalés à l'extérieur de l'hélicoptère en français et en anglais. Elles doivent être encadrées par une bande de couleur de cinq (5) cm de large.

(b) Tout marquage extérieur doit offrir un contraste de couleur avec les surfaces avoisinantes afin de le distinguer immédiatement, même par faibles conditions d'éclairement.

OPS 3.K.180 *Intentionnellement blanc*.

OPS 3.K.185 Mégaphones

(Voir IEM OPS 3.K.185)

Un exploitant ne doit pas exploiter un hélicoptère dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MOPSC) est supérieure à dix-neuf (19) et qui transporte effectivement un ou plusieurs passagers, à moins qu'il ne soit équipé de mégaphones portables alimentés par piles, facilement accessibles pour leur utilisation par les membres d'équipage lors d'une évacuation d'urgence.

OPS 3.K.190 Éclairage et marquage des issues de secours

(a) Les hélicoptères dont la MOPSC est supérieure à dix-neuf (19) sont équipés :

(1) d'un système d'éclairage de secours disposant d'une alimentation indépendante aux fins de fournir une source d'éclairage général de la cabine pour faciliter l'évacuation de l'hélicoptère ; et

(2) de signes d'emplacement et de marquages des issues de secours visibles à la lumière du jour ou dans l'obscurité.

(b) Les hélicoptères sont dotés d'un marquage des issues de secours visible à la lumière du jour ou dans l'obscurité lorsqu'ils sont exploités :

(1) en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au-dessus de l'eau à une distance de la terre ferme correspondant à plus de dix (10) minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale ;

(2) en classe de performances 3 lors d'un vol au-dessus de l'eau à une distance de la terre ferme correspondant à plus de trois (3) minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale.

OPS 3.K.195 Emetteur de localisation d'urgence automatique

(Voir IEM OPS 3.K.195)

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT) automatique fixé à l'hélicoptère d'une manière telle que dans l'hypothèse d'un accident, la probabilité d'une transmission par l'ELT d'un signal détectable soit maximisée, et la probabilité qu'il transmette à tout autre moment soit minimisée. L'hélicoptère doit être équipé d'ELTs additionnels si les conditions du OPS 3.K.205 s'appliquent.

(b) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au-dessus de l'eau en environnement hostile, tel que défini au § OPS 3.F.015 (a)(11) (ii) (A) à une distance de la côte correspondant à plus de dix (10) minutes de vol à la vitesse normale de croisière, lors d'un vol de soutien ou en relation avec une exploitation en mer de ressources minières (y compris le gaz), que s'il est équipé d'au moins un émetteur de localisation d'urgence automatique ou et un ELT(S) dans un canot ou un gilet de sauvetage.

(c) Un exploitant doit s'assurer que tout ELT est capable d'émettre simultanément sur 121,5 MHz et 406 MHz, est codé conformément au RANT 10, volume III et est enregistré auprès de l'organisme national chargé de lancer les opérations de recherche et de sauvetage ou de tout autre organisme désigné.

OPS 3.K.200 Gilets de sauvetage

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère pour toute exploitation sur l'eau ou lors d'un vol au-dessus de l'eau:

(1) lorsqu'il est exploité en classe de performances 3 dans des conditions ne permettant pas, en autorotation, de rejoindre la côte ;

(2) ou lorsqu'il est exploité en classe de performances 1 ou 2 à une distance de la côte correspondant à plus de dix (10) mn de vol à la vitesse de croisière normale ;

(3) lorsqu'il est exploité en classe de performances 2 ou 3 et qu'il décolle ou atterrit d'une hélistation où la trajectoire de décollage ou d'approche est au-dessus de l'eau ;

(4) que s'il est équipé, pour chaque personne à bord, de gilets de sauvetage munis d'une balise lumineuse de survie. Chaque gilet de sauvetage doit être rangé dans un endroit facilement accessible avec la ceinture ou le harnais de sécurité attachés à partir du siège ou de la couchette de la personne à qui le gilet est destiné. Les gilets de sauvetage pour bébé peuvent être remplacés par un autre dispositif individuel de flottaison, muni d'une balise lumineuse de survie. Dans le cas de vols en mer, les occupants doivent porter en permanence le gilet, à moins qu'ils ne portent déjà une combinaison de survie intégrée capable de remplir la fonction de gilet de sauvetage.

OPS 3.K.202 Combinaison de survie équipage

(Voir IEM OPS 3.K.202)

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au-dessus de l'eau à une distance de la côte correspondant à plus de dix (10) mn de vol à la vitesse normale de

croisière lors d'un vol en relation avec l'exploitation en mer de ressources minérales (y compris le gaz), lorsque les observations ou prévisions météorologiques disponibles par le commandant de bord indiquent que la température de la mer sera inférieure à plus dix (10°) C durant le vol, ou lorsque le temps de sauvetage estimé dépasse le temps de survie calculé, que si chaque membre de l'équipage est vêtu d'une combinaison de survie.

(b) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 3 lors d'un vol au-dessus de l'eau dans des conditions ne permettant pas, en autorotation, de rejoindre la côte et lorsque les observations ou prévisions météorologiques disponibles au commandant de bord indiquent que la température de la mer sera inférieure à plus 10°C durant le vol, que si chaque membre de l'équipage porte une combinaison de survie.

OPS 3.K.205 Canots de sauvetage et émetteurs de localisation d'urgence de survie pour les vols prolongés au-dessus de l'eau

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère lors d'un vol au-dessus de l'eau à une distance de la côte correspondant à plus de dix (10) mn de vol à la vitesse normale de croisière, lorsqu'il est exploité en classe de performances 1 ou 2, ou à plus de trois (3) minutes de vol à la vitesse normale de croisière, lorsqu'il est exploité en classe de performances 3, que s'il emporte :

(1) dans le cas d'un hélicoptère transportant moins de douze (12) personnes, un minimum d'un canot de sauvetage avec une capacité établie non inférieure au nombre maximal de personnes à bord ;

(2) dans le cas d'un hélicoptère transportant plus de onze (11) personnes, un minimum de deux (02) canots de sauvetage suffisants ensemble pour transporter toutes les personnes pouvant être transportées à bord. Lorsque deux canots de sauvetage sont prévus, la capacité en surcharge de chacun sera suffisante pour accueillir tous les occupants. En cas de perte d'un des canots ayant la plus grande capacité nominale, la capacité en surcharge des canots restants doit être suffisante pour accueillir l'ensemble des occupants de l'hélicoptère. (Voir IEM OPS 3.K.205 (a)(2)) ;
Note.— La capacité en surcharge d'un canot de sauvetage correspond à une marge de sécurité de calcul égale à 1,5 fois la capacité maximale du canot.

(3) au moins un émetteur de localisation d'urgence de survie (ELT(S)) pour chaque canot de sauvetage transporté capable d'émettre sur les fréquences de détresses prescrites à l'appendice 1 au § OPS 3.K.205 (Voir IEM OPS 3.K.205 (a)(3)) ;

(4) un éclairage des issues de secours ;

(5) un équipement de survie comprenant également les moyens de se maintenir en vie, adaptés à la nature du vol qui doit être entrepris.

OPS 3.K.210 Equipement de survie

(Voir IEM OPS 3.K.210)

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère conformément au OPS 3.K.220 ou au- dessus de régions où les opérations de recherches et de sauvetage seraient particulièrement difficiles que s'il est doté des équipements ci-après :

(a) équipement de signalisation permettant d'envoyer les signaux de détresse pyrotechniques décrits dans le RANT 02 ;

(b) au moins un émetteur de localisation d'urgence de survie (ELT(S)) capable d'émettre sur les fréquences d'urgence prescrites par le RANT 10 , PART 5 , Chapitre 2

(c) et l'équipement de survie complémentaire pour l'itinéraire à suivre, tenant compte du nombre de passagers transportés à bord (voir IEM OPS 3.K.210(c)).

OPS 3.K.212 Exigences additionnelles pour les hélicoptères exploités depuis ou vers des héliplate-formes situées dans une zone maritime hostile telle que définie au § OPS 3.F.015

(a) Un exploitant ne peut utiliser un hélicoptère pour un vol depuis ou vers une héli-plateforme située dans une zone maritime hostile à une distance de la côte correspondant à plus de dix (10) minutes de vol à la vitesse normale de croisière, lors d'un vol de soutien ou en relation avec une exploitation en mer de ressources minières (y compris le gaz), que si :

(1) lorsque les observations ou prévisions météorologiques à la disposition du commandant de bord indiquent que la température de la mer sera inférieure à plus 10 °C pendant le vol, ou lorsque la durée estimée du sauvetage dépasse la durée de survie calculée, ou le vol est programmé pour être effectué de nuit, toutes les personnes à bord portent des combinaisons de survie (voir IEM OPS 3.K.202) ;

(2) tous les canots de sauvetage transportés conformément au § OPS 3.K.205 sont installés de manière à être utilisable dans les conditions de mer dans lesquelles les caractéristiques d'amerrissage forcé, de flottaison et de stabilité ont été évaluées afin de satisfaire aux exigences de certification concernant l'amerrissage forcé (voir IEM OPS 3.K.212 (a)(2)) ;

(3) l'hélicoptère est équipé d'un système d'éclairage de secours équipé d'une source d'alimentation indépendante afin de fournir une source d'éclairage général de la cabine en vue de faciliter l'évacuation de l'hélicoptère ;

(4) toutes les issues de secours, y compris les issues de secours de l'équipage, et leurs dispositifs d'ouverture sont indiquées de manière visible pour guider les occupants utilisant les issues à la lumière du jour ou dans l'obscurité. Ces marques sont conçues pour rester visibles si l'hélicoptère a chaviré et que la cabine est submergée ;

(5) toutes les portes non largables qui sont conçues comme des issues de secours en cas d'amerrissage forcé possèdent un dispositif de verrouillage en position ouverte pour ne pas interférer avec l'évacuation des occupants dans toutes les conditions de mer jusqu'au maximum exigé lors de l'évaluation de l'amerrissage forcé et de la flottaison ;

(6) toutes les portes, fenêtres et autres ouvertures dans le compartiment passager autorisées par l'Autorité de l'aviation civile comme étant appropriés à l'évacuation sous l'eau sont équipées de manière à être utilisable en cas d'urgence ;

(7) les gilets de sauvetage sont portés en permanence ; à moins que le passager ou le membre d'équipage porte une tenue de survie intégrée, acceptable par l'Autorité de l'aviation civile, qui combine les propriétés de la tenue de survie et du gilet de sauvetage.

OPS 3.K.215 Hélicoptères certifiés pour une exploitation sur l'eau - Equipements divers

Un exploitant ne peut exploiter sur l'eau un hélicoptère certifié pour une exploitation sur l'eau que si celui-ci est équipé :

(1) d'une ancre et autres équipements nécessaires pour faciliter l'amarrage, l'ancrage ou la manœuvre de l'aéronef sur l'eau, appropriés à sa taille, son poids et ses caractéristiques de manœuvre ;

(2) et d'équipements permettant d'émettre les signaux sonores prescrits dans les règlements internationaux afin d'éviter des collisions en mer, lorsqu' applicable.

OPS 3.K.220 Hélicoptères en survol de l'eau - Amerrissage forcé

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au-dessus de l'eau dans un environnement hostile à une distance de la côte correspondant à plus de dix (10) minutes de vol à la vitesse normale de croisière que si celui-ci est conçu ou certifié pour l'amerrissage ou certifié selon des critères d'amerrissage forcé et doté d'un dispositif de flottabilité permanent ou à déploiement rapide permettant un amerrissage forcé en sécurité.

(b) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au-dessus de l'eau dans un environnement non hostile à une distance de la côte correspondant à plus de dix (10) minutes de vol à vitesse de croisière normale à moins que l'hélicoptère ne soit conçu ou certifié pour l'amerrissage ou doté d'un dispositif de flottabilité permanent ou à déploiement rapide permettant un amerrissage forcé en sécurité.

(c) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 2, en cas de décollage ou d'atterrissage au-dessus de l'eau, à moins que l'hélicoptère ne soit conçu ou certifié pour l'amerrissage ou doté d'équipements de flottabilité de secours (Voir IEM OPS 3.K.220 (c)) ; sauf dans le cas où, dans le but de minimiser le temps d'exposition, le décollage, ou l'atterrissage, sur un site d'exploitation

S.M.U.H. situé en zone habitée est conduit au-dessus de l'eau – sauf avis contraire de l'Autorité de l'aviation civile.

(d) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performance 3 lors d'un vol au-dessus de l'eau au-delà de la distance de la côte nécessaire pour un atterrissage forcé en sécurité ou de la distance franchissable en autorotation; à moins que l'hélicoptère ne soit conçu ou certifié pour l'amerrissage ou doté d'un dispositif de flottabilité permanent ou à déploiement rapide permettant un amerrissage forcé en sécurité..

OPS 3.K.225 Hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissage automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de systèmes de vision améliorée (EVS), de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS)

Indépendamment des dispositions du § OPS 3.E.005 (a) (2) et OPS 3.E.005 (a) (3), lorsqu'un hélicoptère est équipé de systèmes d'atterrissage automatique, d'un HUD ou d'affichages équivalents, d'un EVS, d'un SVS ou CVS, ou de toute combinaison de ces systèmes en un système hybride, les critères d'utilisation de ces systèmes établit par l'exploitant doit être approuvée par l'Autorité de l'aviation civile conformément au § OPS 3.D.067.
Note 1 : Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des renseignements concernant les systèmes d'atterrissage automatique, le HUD ou des affichages équivalents, l'EVS, le SVS et le CVS.
Note 2 : Le système d'atterrissage automatique — hélicoptère est une approche automatique utilisant des systèmes de bord qui assurent un contrôle automatique de la trajectoire de vol, jusqu'à un point aligné avec la surface d'atterrissage, à partir duquel le pilote peut effectuer la transition à un atterrissage en sécurité au moyen de la vision naturelle, sans utiliser de contrôle automatique.

OPS 3.K.230 Sacoches de vol électroniques (EFB)

(a) Lorsque des EFB portables sont utilisées à bord, l'exploitant doit veiller à ce qu'elles n'affectent pas la performance des systèmes de bord, l'équipement ou la capacité de piloter l'hélicoptère. L'utilisation des EFB doit être approuvée conformément au § OPS 3.D.064

(b) Lorsque des EFB sont utilisées à bord d'un hélicoptère, l'exploitant doit :
  (1) évaluer les risques de sécurité associés à chaque fonction EFB ;
  (2) établira et documenter les procédures pour l'utilisation du dispositif et de chacune des fonctions EFB, et les exigences de formation s'y rapportant ;
  (3) 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.

CHAPITRE L – EQUIPEMENTS DE NAVIGATION, DE COMMUNICATION ET DE SURVEILLANCE

OPS 3.L.005 Introduction générale

(Voir IEM OPS 3.L.005)

(a) Un exploitant doit s'assurer qu'un vol ne commence que si les équipements de communication et de navigation exigés dans ce chapitre sont :

(1) approuvés et installés en conformité avec les exigences qui les concernent, y compris les normes de performances minimales et les règlements opérationnels et de navigabilité ;

(2) installés de telle façon que la panne de l'un quelconque des éléments exigés pour les besoins de communication ou de navigation, ou les deux, n'aura pas pour conséquence la panne d'un autre élément exigé pour les mêmes besoins ;

(3) en état de fonctionnement pour le type d'exploitation poursuivi, sauf indications particulières mentionnées dans la liste minimale d'équipement (voir § OPS 3.B.030) ;

(4) et disposés de manière telle que l'équipement devant être utilisé par un pilote à son poste pendant le vol peut être facilement utilisé depuis son poste. Lorsqu'un élément unique doit être utilisé par plus d'un membre de l'équipage de conduite, il doit être installé de telle manière qu'il puisse être facilement utilisable depuis tout poste à partir duquel il doit être utilisé.

(b) Les normes de performance minimale des équipements de communication et de navigation sont celles prescrites dans les règlements opérationnels et de navigabilité applicables.

OPS 3.L.007 Casque

Lorsqu'un système de radiocommunication et/ou de radionavigation est requis, l'hélicoptère est équipé d'un microcasque ou d'un système équivalent, ainsi que d'un bouton d'alternat radio situé sur les commandes de vol pour chacun des pilotes et/ou des membres d'équipage requis à leur poste désigné.

OPS 3.L.010 Equipement radio

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que si ce dernier est doté de l'équipement radio exigé et adapté au type d'exploitation effectuée.

(b) Si les zones d'exploitation ne sont pas couvertes en tout temps en VHF, l'exploitant doit installer des équipements HF (High Frequency) à bord de ses aéronefs pour palier à ce manque de couverture permanente.

(c) Lorsque deux systèmes radio indépendants (distincts et complets) sont exigés par ce chapitre, chaque système doit être équipé d'une installation d'antenne indépendante ; toutefois, dans le cas des antennes rigides non filaires ou dans le cas d'installation de fiabilité équivalente, une antenne unique peut être utilisée.

(d) L'équipement radio exigé pour la conformité au § (a) ci-dessus doit également permettre la communication sur la fréquence aéronautique d'urgence 121.5 MHz.

OPS 3.L.015 Boîte de mélange audio

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en IFR que s'il est équipé d'une boîte de mélange audio pour chaque membre de l'équipage de conduite requis.

OPS 3.L.020 Equipement radio pour les vols VFR sur les routes navigables par repérage visuel au sol

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en vol VFR sur les routes navigables par repérage visuel au sol que s'il est équipé d'un système de radiocommunication nécessaire à l'exploitation normale de l'hélicoptère pour remplir les fonctions suivantes :

(a) communication avec les stations au sol appropriées ;

(b) communication avec les installations de trafic aérien depuis un point quelconque de l'espace aérien contrôlé dans lequel doit évoluer l'hélicoptère ;

(c) et réception des informations météorologiques.

OPS 3.L.025 Equipement de communication et de navigation pour les opérations IFR et en VFR sur les routes non navigables par repérage visuel au sol

(a) Les hélicoptères exploités en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol sont dotés des équipements de radiocommunication et de navigation qui satisfont aux exigences applicables de l'espace aérien.

(b) L'équipement radio comprend au moins deux systèmes de radiocommunication indépendants permettant, dans des conditions normales d'exploitation, de communiquer avec une station au sol appropriée à partir de tout point de la route, déroutements compris.

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

à son plan de vol exploitation ;

(1) 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 régime VFR est accomplie par référence visuelle à des repères terrestres.

(d) Les hélicoptères effectuant des vols dont l'atterrissage est prévu en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) sont dotés d'équipements appropriés en mesure de fournir une aide jusqu'à un

point à partir duquel un atterrissage en vol à vue peut être effectué, pour chaque aérodrome où il est prévu d'atterrir en IMC, ainsi que pour tout aérodrome de dégagement désigné.

(e) 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.

(f) 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 L.010 (a), L.020 et L.025 du RANT 06 PART OPS 3,

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

(2) le manuel de vol ou tout autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception ou l'état d'immatriculation contient des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP ; et

(3) la LME de l'hélicoptère contient 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).

(g) Pour les opérations en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite, l'autorité de l'aviation civile s'assure que l'exploitant a établi et documenté :

(1) des procédures normales et situations anormales, y compris des procédures d'urgence ;

(2) des exigences en matière de qualification et de compétence de l'équipage de conduite qui tiennent compte des spécifications RCP appropriées ;

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

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

(h) Pour les hélicoptères visés au L.025 (g) , l'autorité de l'aviation civile doit veiller à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

(1) la réception des comptes rendus d'observation de performance de communication produits par les programmes de suivi établis en application du RANT 11, Chapitre 3, § 3.3.5.2 ; et

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

(i) Pour les opérations visées par une spécification de navigation fondée sur les performances (PBN) prescrite, outre l'équipement requis en vertu du OPS 3.L.025 (c):

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

(2) des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère relativement à la ou aux spécifications de navigation figurent dans le manuel de vol ou un autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception ou l'état d'immatriculation et

(3) des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère relativement à la ou aux spécifications de navigation figurent dans la LME.

(j) 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.

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)*.

OPS 3.L.026 Équipement de surveillance

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

(b) 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 § (a) ci-dessus :

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

(2) le manuel de vol ou tout autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception ou l'État **d**'immatriculation contient des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP ; et

(3) la LME de l'hélicoptère contient des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP.

(c) Pour les vols en espace aérien où une spécification RSP prescrite liée à la PBS a été prescrite, l'autorité de l'aviation civile s'assure que l'exploitant a établi et documenté :

(4) des procédures normales et anormales, y compris des procédures d'urgence ;

(5) des exigences en matière de qualification et de compétence de l'équipage de conduite qui tiennent compte des spécifications RSP appropriées ;

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

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

(d) Pour les hélicoptères visés au L.025 (b), l'autorité de l'aviation civile veille à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

(1) la réception des comptes rendus d'observation de performance de surveillance produits par les programmes de suivi établis en application du RANT 11, Chapitre 3, § 3.3.5.2 ; et

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

OPS 3.L.030 Équipement transpondeur

Un exploitant ne doit pas exploiter un hélicoptère sauf s'il est équipé :

(1) d'un transpondeur de radar secondaire (SSR) transmettant l'altitude-pression, fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes du RANT 10 ;

(2) et de toute autre fonctionnalité du transpondeur SSR requise pour la route à suivre.

OPS 3.L.035 Gestion électronique des données de navigation

(a) L'exploitant n'emploie pas de données électroniques de navigation qui ont été traitées pour application en vol et au sol si l'autorité de l'aviation civile 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'autorité de l'aviation civile veille à ce que l'exploitant continue de contrôler la méthode de traitement et les produits.

(b) L'exploitant met 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 M – ENTRETIEN DES HELICOPTERES

OPS 3.M.005 Généralités

(a) L'exploitant n'exploite pas un hélicoptère si celui-ci n'est pas entretenu et autorisé à être mis en service par un organisme dûment agrée/accepté conforment au RANT 08 PART 145. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux visites prévol qui ne doivent pas obligatoirement être effectués par l'organisme PART 145.

(b) Les exigences en matière de maintien de la navigabilité des hélicoptères devant être respectées pour se conformer aux exigences relatives à l'agrément des exploitants prévu à l'OPS 3.C.010, figurent au RANT 08 PART M.

CHAPITRE N – EQUIPAGE DE CONDUITE

OPS 3.N.005 Composition de l'équipage de conduite

(Voir appendices 1 et 2 au OPS 3.N.005)

(a) Un exploitant doit s'assurer que :

(1) la composition de l'équipage de conduite et le nombre de membres d'équipage de conduite affectés aux postes de travail appropriés sont conformes au manuel de vol de l'hélicoptère, et ne sont pas inférieurs aux minima spécifiés dans ce manuel ;

(2) l'équipage de conduite comprend des membres d'équipage de conduite supplémentaires qui pourront être nécessaire suivant le type d'exploitation et la durée du vol entre les points où s'effectue a relève des équipages de conduite. Le nombre ne doit pas en outre être inférieur au nombre spécifié dans le manuel d'exploitation ;

(3) tous les membres de l'équipage de conduite sont détenteurs d'une licence et de qualifications appropriées et en cours de validité délivrées ou acceptées conformément au RANT 01 PART PEL 2 et sont dûment compétents et qualifiés pour exécuter les tâches qui leur sont attribuées ;

(4) des procédures acceptables par l'Autorité de l'aviation civile sont établies pour éviter le regroupement, au sein d'un même équipage, de membres d'équipage de conduite inexpérimentés (voir IEM OPS 3.N.005(a)(4)) ;

(5) un pilote de l'équipage de conduite, titulaire d'une licence comportant les privilèges correspondants est désigné commandant de bord, lequel peut déléguer la conduite du vol à un autre pilote dûment qualifié ;

(6) lorsqu'il engage à titre occasionnel les services de membres d'équipage de conduite, la totalité des exigences du chapitre N sont respectées. A cet égard, une attention particulière doit être portée :

(i) au nombre total de types ou de variantes d'hélicoptères sur lequel un membre d'équipage de conduite peut exercer en transport aérien public. Ce nombre ne devant pas dépasser les exigences prescrites aux § OPS 3.N.055 et OPS 3.N.060, y compris quand ses services sont engagés par un autre exploitant.

(ii) aux limitations applicables en matière de temps de vol et de service, ainsi que les exigences en matière de repos.

(b) Pilotes.

L'exploitant doit s'assurer que :

(1) Les commandants de bord et copilotes sur un vol aux instruments (IFR) détiennent une qualification de vol aux instruments en cours de validité ;

(2) Pour les exploitations aux instruments (IFR) à l'aide d'hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (CMASP/MOPSC) est de plus de neuf (9) :

(i) L'équipage de conduite minimal est de deux pilotes qualifiés multipilotes sur le type ;

(ii) Et le commandant de bord détient une licence de pilote de ligne hélicoptère (ATPL(H)) en cours de validité ;

(3) Pour les exploitations à l'aide d'hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (CMASP/MOPSC) est de plus de dix-neuf (19) :

(i) L'équipage de conduite minimal est de deux pilotes qualifiés multipilotes sur le type ;

(ii) Le commandant de bord détient une licence de pilote de ligne hélicoptère (ATPL(H)) en cours de validité.

(c) tout autre hélicoptère non mentionné aux § (b) (2) et (b) (3) ci-dessus peuvent être exploités par un seul pilote dans les limites du respect des exigences de l'appendice 2 du § OPS 3.N.005. Si les exigences de l'appendice 2 ne sont pas respectées, l'équipage de conduite minimal est de 2 pilotes.

OPS-3.N.006 Programmes de formation des membres d'équipage de conduite

Voir IEM OPS-3.N.006 (c)(6)

(a) L'exploitant doit établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme de formation au sol et en vol approuvé par l'Autorité de l'aviation civile, qui garantit que chaque membre de l'équipage de conduite reçoit une formation lui permettant de s'acquitter des fonctions qui lui sont confiées.

(b) L'exploitant doit énonce dans ses programmes de formation, non seulement les détails de la formation initiale et périodique des équipages de conduite mais également la formation de transition (conversion), de requalification, de mise à niveau, d'expérience récente, de familiarisation, de différences et autre formation spécialisée, selon le cas.

(c) Le programme de formation doit :

(1) prévoir des moyens de formation au sol et en vol ainsi que des instructeurs dûment qualifiés, conformément aux exigences spécifiées dans le présent règlement et au RANT 01;

(2) comprendre un stage d'entraînement au sol et en vol approprié au type ou aux types d'hélicoptères à bord desquels le membre d'équipage de conduite exerce ses fonctions ;

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

(4) porter également sur les connaissances et les aptitudes relatives aux procédures de vol à vue et de vol aux instruments pour la zone d'exploitation envisagée, sur les performances humaines, y compris la gestion des menaces et des erreurs, sur le transport des marchandises dangereuses et, s'il y a lieu, sur les procédures applicables à l'environnement dans lequel l'hélicoptère est exploité ;

(5) garantir que chaque membre d'équipage de conduite connaît ses fonctions et sait comment elles se relient à celles des autres membres de l'équipage de conduite, notamment en ce qui concerne les procédures anormales ou d'urgence ;

(6) porter sur les connaissances et les aptitudes relatives à l'utilisation en exploitation des systèmes de visualisation tête haute et/ou des systèmes de vision améliorée des hélicoptères qui en sont équipés ;

(7) être donné à intervalles réguliers, déterminés par l'Autorité de l'aviation civile, et comprendre une évaluation de compétence.

(d) La nécessité d'un entraînement périodique en vol sur un type donné d'hélicoptère est considérée comme satisfaite :

(1) par l'emploi, dans la mesure jugée possible par l'Autorité de l'aviation civile, d'un simulateur d'entraînement au vol approuvé par celle-ci à cette fin ;

(2) par l'exécution, dans les délais appropriés, du contrôle de compétence spécifié au OPS 3.N.035 pour ce type d'hélicoptère.

Note 1 : L'OPS-3.D.215 interdit la simulation en cours de vol de situations d'urgence ou de situations anormales lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord.

Note 2.— L'instruction en vol pourra être donnée, dans la mesure où l'Autorité de l'aviation civile le jugera bon, sur un simulateur d'entraînement au vol approuvé à cet effet.

Note 3 : L'instruction périodique au sol pourra se faire au moyen de cours par correspondance et d'examens écrits, ainsi que par d'autres moyens dans la mesure où l'Autorité de l'Aviation Civile juge que cela est réalisable.

Note 4 : Pour plus de renseignements sur les spécifications opérationnelles relatives aux marchandises dangereuses, voir le chapitre R du présent règlement.

Note 5 : Des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation pour développer les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines se trouvent dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683 de l'OACI).

Note 6 : Des renseignements à l'intention des pilotes et du personnel d'exploitation sur les paramètres des procédures de vol et les procédures opérationnelles figurent dans les PANS-OPS (Doc 8168 de l'OACI), volume I. Les critères de construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments figurent dans les PANS-OPS (Doc 8168 de l'OACI), volume II. Les critères et les procédures de franchissement d'obstacles employés dans certains États pouvant présenter des différences par rapport aux PANS-OPS, il est important de connaître ces différences, pour des raisons de sécurité.

Note 7 : Des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation pour les membres d'équipage de conduite se trouvent dans le Manuel de formation basée sur des données probantes (Doc 9995 de l'OACI).

Note 8: Des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation et des méthodes d'évaluation reposant sur le cadre de formation et d'évaluation fondées sur la compétence (CBTA) pour les membres d'équipage de conduite dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868 de l'OACI).

OPS 3.N.010 Formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage

(Voir IEM OPS 3.N.010)

(a) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite n'a pas suivi auparavant la formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage (qu'il s'agisse de nouveaux employés ou de personnels déjà employés), l'exploitant doit s'assurer que le membre d'équipage de conduite suit un stage de formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage. Les nouveaux employés doivent suivre la formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage dans l'année qui suit leur embauche par un exploitant.

(b) Si le membre d'équipage de conduite n'a pas auparavant été formé dans le domaine des facteurs humains, alors il doit effectuer un stage théorique, basé sur le programme de l'ATPL (voir les exigences applicables à la délivrance des licences de membres d'équipage de conduite) relatif aux limitations et performances humaines y compris la gestion des menaces. Ce stage doit être suivi avant la formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage ou combiné à cette formation initiale.

(c) La formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage doit être dispensée par au moins un formateur à la gestion des ressources de l'équipage qui peut être assisté par des experts afin de couvrir des domaines spécifiques.

(d) La formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage (CRM) est dispensée conformément à un programme de formation détaillé inclus dans le manuel d'exploitation.

OPS 3.N.015 Stage d'adaptation et contrôle

(Voir appendice 1 au § OPS 3.N.015)

(Voir IEM OPS 3.N.015)

(Voir IEM OPS 3.N.010)

(a) Un exploitant doit s'assurer que :

(1) un membre d'équipage de conduite suit un stage de qualification de type ou de classe respectant les exigences applicables à la délivrance des licences de membres d'équipage de conduite lorsqu'il passe d'un type ou d'une classe d'hélicoptère à un autre type ou d'hélicoptère nécessitant une nouvelle qualification de type.

(2) un membre d'équipage de conduite suit un stage d'adaptation de l'exploitant avant d'entreprendre un vol en ligne sans supervision :

(i) lors d'un changement vers un hélicoptère pour lequel une nouvelle qualification de type est exigée ; ou

(ii) lors d'un changement d'exploitant ;

(3) tout stage d'adaptation est dispensé par du personnel dûment qualifié et en conformité avec un programme de formation détaillé inclus dans le manuel d'exploitation et acceptable par l'autorité de l'aviation civile. Un exploitant doit s'assurer que le personnel chargé d'intégrer les éléments relatifs à la gestion des ressources de l'équipage dans le stage d'adaptation d'un exploitant est dûment qualifié ;

(4) le contenu de la formation dispensée lors du stage d'adaptation est établi en prenant en compte le niveau de formation antérieur du membre d'équipage de conduite, tel que noté dans les dossiers de formation prescrits par le § OPS 3.N.065 ;

(5) les normes minimales de qualification et d'expérience, requises pour les membres d'équipage de conduite avant de suivre un stage d'adaptation, sont spécifiées dans le manuel d'exploitation ;

(6) tout membre d'équipage de conduite subit les contrôles requis au § OPS 3.N.035(b) ainsi que la formation et les contrôles requis au § OPS 3.N.035(d) avant d'entreprendre les vols en ligne sous supervision ;

(7) à l'issue des vols en ligne sous supervision, le contrôle requis par le § OPS 3.N.035(c) est subi ;

(8) lorsqu'un membre d'équipage de conduite a débuté un stage d'adaptation il n'effectue pas un service de vol sur un hélicoptère d'un autre type, avant que le stage ne soit achevé ou qu'il y soit mis fin ; et

(9) des éléments relatifs à la formation à la gestion des ressources de l'équipage sont intégrés au stage d'un exploitant.

(b) en cas de changement de type, le contrôle requis par le § OPS 3.N.035(b) peut être combiné avec le test d'aptitude requis pour la qualification de type conformément aux exigences applicables à la délivrance des licences de membres d'équipage de conduite.

(c) le stage d'adaptation d'un exploitant et le stage de qualification de type requis pour la délivrance des licences de membres d'équipage de conduite peuvent être combinés.

OPS 3.N.020 Formation aux différences et formation de familiarisation

(a) Un exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage de conduite suit :

(1) une formation aux différences, comprenant l'acquisition de connaissances supplémentaires et une formation sur un dispositif de formation approprié ou sur hélicoptère :

(i) lorsqu'il exerce sur une variante d'un hélicoptère de même type que celui sur lequel il exerce normalement ; ou

(ii) lors d'un changement d'équipement ou de procédures intervenant sur des types ou variantes sur lesquels il exerce normalement.

(2) une formation de familiarisation, comprenant l'acquisition de connaissances supplémentaires :

(i) lorsqu'il exerce sur un autre hélicoptère de même type ; ou

(ii) lors d'un changement d'équipement ou de procédures intervenant sur des types ou variantes sur lesquels il exerce normalement.

(b) Un exploitant doit préciser dans le manuel d'exploitation les conditions pour lesquelles il est nécessaire d'effectuer une formation aux différences ou une formation de familiarisation.

OPS 3.N.025 Accession à la fonction commandant de bord

(Voir appendice 1 au § OPS 3.N.025)

(a) Un exploitant doit s'assurer que, pour la promotion d'un copilote comme commandant de bord ou pour la prise de fonction directe comme commandant de bord :

(1) le manuel d'exploitation spécifie un niveau minimum d'expérience défini en appendice 1 au § OPS 3.N.025 ; et

(2) le pilote d'un équipage de conduite composé de plus d'un pilote suit un stage spécifique de commandement.

(b) Le stage de commandement requis au § (a)(2) ci-dessus doit être décrit dans le manuel d'exploitation et comprendre au minimum ce qui suit :

(1) une formation sur un entraîneur synthétique de vol (y compris l'entraînement au vol orienté ligne) et/ou une formation en vol ;

(2) un contrôle hors ligne de l'exploitant en fonction commandant de bord ;

(3) une formation sur les responsabilités du commandant de bord ;

(4) une adaptation en ligne en tant que commandant de bord sous supervision. Un minimum de dix (10) étapes est nécessaire pour les pilotes déjà qualifiés sur le type d'hélicoptère (voir IEM OPS 3.N.015) ;

(5) un contrôle en ligne en tant que commandant de bord, comme requis au § OPS 3.N.035(c) ainsi que la qualification de compétence de route et d'aérodrome requise au § OPS 3.N.050; et

(6) des éléments de gestion des ressources de l'équipage.

OPS 3.N.030 Commandants de bord - Exigences minimales de qualification

(a) Un exploitant doit s'assurer que les exigences minimales suivantes sont respectées pour un commandant de bord :

(1) Une licence de Pilote de Ligne Hélicoptère (ATPL (H)) ou

(2) une licence de Pilote Professionnel Hélicoptères (CPL (H)) à condition que :

(i) lorsqu'il conduit des opérations selon les règles de vol aux instruments (IFR) en tant que commandant de bord, il totalise au minimum sept cents (700) heures de vol sur hélicoptère dont trois cents (300) heures comme commandant de bord ou commandant de bord sous la supervision d'un commandant de bord proposé par l'exploitant et agréé par l'Autorité de l'aviation civile et comprenant cent (100) heures d'IFR. Ces trois cents (300) heures peuvent être remplacées par des heures en fonction copilote, sur la base de deux heures de copilote équivalentes à une heure de commandant de bord, à condition que ces heures aient été effectuées dans un système établi de travail en équipage, décrit dans le manuel d'exploitation.

(ii) lorsqu'il conduit des opérations en conditions de vol à vue (VMC) de nuit, un commandant de bord sans qualification IFR totalise trois cents (300) heures de vol sur hélicoptère dont cent cinquante (150) heures comme commandant de bord ou commandant de bord sous la supervision d'un commandant de bord proposé par l'exploitant et agréé par l'Autorité de l'aviation civile et dix (10) heures de nuit comme pilote aux commandes.

(iii) lorsqu'il conduit des opérations en conditions de vol à vue (VMC), un commandant de bord totalise cent cinquante (150) heures de vol sur hélicoptère comme commandant de bord ou commandant de bord sous supervision.

(b) Pour certains types d'hélicoptères présentant des caractéristiques particulières, des conditions additionnelles d'expérience et de formation sont définies à l'appendice 1 au § OPS 3.N.030.

OPS 3.N.035 Maintien des compétences et contrôles périodiques

(Voir Appendices 1 et 2 au § OPS 3.N.035)

(Voir IEM OPS 3.N.010)

(Voir IEM OPS 3.N.035)

(a) Généralités - Un exploitant doit s'assurer que :

(1) chacun des membres de l'équipage de conduite subit un maintien de ses compétences et des contrôles périodiques, et que ce maintien de compétences et contrôles sont propres au type ou à la variante d'hélicoptère sur lequel l'équipage de conduite est autorisé à exercer.

(2) un programme de maintien de compétences et de contrôles périodiques est défini dans le manuel d'exploitation et approuvé par l'Autorité de l'aviation civile.

(3) les entraînements périodiques sont dispensés par le personnel ci-après :

(i) cours au sol et de rafraîchissement par du personnel dûment qualifié ;

(ii) entraînements sur hélicoptère/ entraîneur synthétique de vol : par un instructeur de qualification de type (TRI) ou un instructeur de vol (FI) détenant la qualification de type appropriée, ou, dans le cas d'un entraîneur synthétique de vol, par un instructeur sur entraîneur synthétique de vol (SFI), pourvu que le TRI, le FI ou le SFI satisfasse aux exigences de l'exploitant en matière d'expérience et de connaissance de manière suffisante pour instruire sur les points spécifiés aux § (a)(1) (i) (A) et (B) de l'appendice 1 au § OPS 3.N.035,

(iii) entraînements sécurité-sauvetage et sûreté - par du personnel dûment qualifié ; et

(iv) entraînements à la gestion des ressources de l'équipage (CRM), par du personnel dûment qualifié :

(A) Intégration d'éléments de gestion des ressources de l'équipage dans toutes les phases appropriées des entraînements périodiques : par tout le personnel qui dispense les entraînements périodiques. Un exploitant doit s'assurer que tout le personnel qui dispense les entraînements périodiques est dûment qualifié pour intégrer des éléments relatifs à la gestion des ressources de l'équipage dans les phases appropriées de ces entraînements.

(B) Modules de formation à la gestion des ressources de l'équipage : par au moins un formateur à la gestion des ressources de l'équipage qui peut être assisté par des experts afin de couvrir des domaines spécifiques.

(4) les contrôles périodiques sont effectués par le personnel ci-après :

(i) contrôles hors ligne d'un exploitant - par un examinateur de qualification de type (TRE) ou, si le contrôle est conduit sur un entraîneur synthétique de vol approuvé par l'Autorité de l'Aviation civile, par un examinateur de qualification de type (TRE) ou un examinateur sur entraîneur synthétique de vol (SFE) ;

(ii) contrôles en ligne - par des commandants de bord de même spécialité proposés par l'exploitant et agréés par l'Autorité de l'aviation civile.

(iii) contrôles sécurité-sauvetage et sûreté par du personnel dûment qualifié.

(b) Contrôle hors ligne d'un exploitant.

(1) Un exploitant doit s'assurer que :

(i) tout membre d'équipage de conduite subit les contrôles hors ligne d'un exploitant pour démontrer sa capacité à exécuter les procédures normales, anormales et d'urgence ;

(ii) le contrôle s'effectue sans références visuelles extérieures, lorsque le membre de l'équipage de conduite est appelé à exercer en IFR ;

(iii) chacun des membres de l'équipage de conduite subit les contrôles hors ligne d'un exploitant dans la (les) composition(s) d'équipage autorisée(s).

(2) La période de validité d'un contrôle hors ligne est de six (6) mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois derniers mois calendaires de la période de validité d'un contrôle hors ligne précédent, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du sixième mois suivant la date d'expiration du contrôle hors ligne précédent. Si le contrôle est subi dans les trois (3) derniers mois calendaires de la période de validité d'un contrôle hors ligne précédent de l'exploitant, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du sixième mois suivant la date d'expiration du contrôle hors ligne précédent de l'exploitant. Avant d'effectuer un vol en VMC de nuit, un membre d'équipage de conduite sans qualification IFR à jour devra subir un contrôle hors ligne de nuit. Après cela, un contrôle hors ligne sur deux étapes devra être effectué de nuit ;

(3) Lorsqu'un pilote est qualifié sur plusieurs types d'hélicoptères monomoteurs à pistons tels que listés dans l'Appendice 1 au RANT 01 PART PEL 2.245 (b) (1), il peut ne subir qu'un contrôle hors ligne pour les différents types d'hélicoptères qu'il utilise effectivement ;

(4) Lorsqu'un pilote est qualifié sur plusieurs types d'hélicoptères monomoteurs à turbines de la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) inférieure ou égale à trois mille cent soixante-quinze (3 175) kg, il peut ne subir qu'un contrôle hors ligne pour les différents types d'hélicoptères qu'il utilise effectivement.

(c) Contrôle en ligne.

(1) Un exploitant doit s'assurer que tout membre d'équipage de conduite subit un contrôle en ligne sur hélicoptère, afin de démontrer sa capacité à mettre en œuvre les procédures normales d'utilisation en ligne décrites au manuel d'exploitation. La période de validité d'un contrôle en ligne est de douze (12) mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois (3) derniers mois calendaires de la période de validité du contrôle en ligne précédent, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du douzième mois suivant la date d'expiration du contrôle en ligne précédent.

(2) Lorsqu'un pilote est qualifié sur plusieurs types d'hélicoptères, il peut ne subir qu'un contrôle en ligne pour les différents types d'hélicoptères qu'il utilise effectivement. Ce contrôle doit alors être effectué sur le type le plus significatif, celui-ci étant défini à l'aide des critères couramment pris en compte (notamment caractéristiques des moteurs, performances, complexité des systèmes, masse maximale au décollage, complexité de la mise en œuvre de la machine), sauf si le réseau exploité avec ce type n'est pas représentatif.

(d) Entraînement et contrôle de sécurité-sauvetage et de sûreté d'un exploitant.

Un exploitant doit s'assurer que tout membre d'équipage de conduite subit un entraînement et un contrôle sur l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage embarqués. La période de validité du contrôle de sécurité-sauvetage et de sûreté est de douze (12) mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois (3) derniers

mois calendaires de la période de validité du contrôle de sécurité sauvetage et de sûreté précédent, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du douzième mois suivant la date d'expiration de ce contrôle de sécurité-sauvetage et de sûreté précédent.

(e) Gestion des ressources de l'équipage (CRM)

Un exploitant doit s'assurer que :

(1) des éléments relatifs à la gestion des ressources de l'équipage sont intégrés dans toutes les phases appropriées des entraînements périodiques, et

(2) chaque membre d'équipage de conduite suit des modules de formation spécifiques à la gestion des ressources de l'équipage. Toutes les matières principales de la formation CRM sont couvertes par des sessions de formation modulaires réparties de manière aussi uniforme que possible par période de 3 ans.

(f) Cours au sol et de rafraîchissement.

Un exploitant doit s'assurer que chaque membre de l'équipage de conduite effectue un cours au sol et de rafraîchissement au moins tous les douze (12) mois. Si le cours est effectué dans les trois derniers mois précédant l'échéance de la période de douze (12) mois calendaires, le prochain cours au sol et de rafraîchissement doit être accompli dans les douze (12) mois calendaires suivant la date d'échéance initiale du cours au sol et de rafraîchissement précédent.

(g) Entraînement sur hélicoptère / entraîneur synthétique de vol.

Un exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite effectue un entraînement sur hélicoptère / entraîneur synthétique de vol au moins tous les douze (12) mois calendaires. Si l'entraînement est effectué dans les trois derniers mois précédant l'échéance de la période de douze (12) mois calendaires, le prochain entraînement sur hélicoptère / entraîneur synthétique de vol doit être accompli dans les douze (12) mois calendaires suivant la date d'échéance initiale de l'entraînement sur hélicoptère / entraîneur synthétique de vol précédent.

OPS 3.N.040 Qualification d'un pilote pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes

(Voir appendice 1 au § OPS 3.N.040)

(a) Un exploitant doit s'assurer que :

(1) un pilote susceptible d'exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes suit un entraînement et un contrôle appropriés ; et

(2) le programme de l'entraînement et du contrôle figure au manuel d'exploitation et est acceptable par l'Autorité de l'aviation civile.

(b) La durée de validité de cette qualification est de 12 mois calendaire.

OPS 3.N.045 Expérience récente

(Voir IEM OPS 3.N.045)

(a) Un exploitant doit s'assurer que, sauf cas prévu au § (b) ci-dessous :

(1) Commandant de bord - Un pilote ne peut exercer en tant que commandant de bord que s'il a effectué, dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui précèdent, au moins trois décollages et trois atterrissages, à bord d'un hélicoptère du même type ou sur un simulateur du type d'hélicoptère sur lequel il exerce, qualifié et approuvé à cet effet, et

(2) Copilote - Un copilote ne peut exercer ses fonctions s'il n'a effectué, comme pilote aux commandes, dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui précèdent, au moins trois (3) décollages et atterrissages à bord d'un hélicoptère du même type ou sur un simulateur du type d'hélicoptère sur lequel il exerce, qualifié et approuvé à cet effet.

(3) Pour des opérations en VMC de nuit :

(i) Un pilote sans qualification IFR à jour doit avoir effectué, dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui précèdent, au moins trois décollages, trois (3) circuits et trois (3) atterrissages de nuit. Cette expérience récente peut être obtenue sur un entraîneur synthétique de vol.

(ii) Un pilote avec une qualification IFR à jour doit avoir effectué, dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui précèdent, au moins trois approches aux instruments. Cette expérience récente peut être obtenue sur un entraîneur synthétique de vol ;

(b) La période de quatre-vingt-dix (90) jours mentionnée aux § (a)(1) et (a)(2) ci-dessus peut être étendue à cent vingt (120) jours maximum pour un membre d'équipage de conduite volant en ligne sous supervision d'un instructeur/examinateur de qualification de type. Pour des périodes au-delà de cent vingt (120) jours, l'exigence d'expérience récente est satisfaite par un vol d'entraînement ou l'utilisation d'un simulateur de vol approuvé.

OPS 3.N.050 Qualification à la compétence de route, d'activité et de zone

(Voir IEM OPS 3.N.050)

(a) Un exploitant doit s'assurer qu'avant d'être désigné comme commandant de bord ou comme pilote auquel la conduite du vol peut être déléguée par le commandant de bord (voir Appendice 1 au OPS 3.N.005), le pilote a acquis une connaissance suffisante de la route devant être suivie et des hélistations (y compris les dégagements), des infrastructures et des procédures à appliquer.

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

(1) de l'opération à effectuer ; ces connaissances porteront notamment sur :

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

(ii) les conditions météorologiques saisonnières ;

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

(iv)les procédures de recherche et de sauvetage ;

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

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

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

(c) Le pilote commandant de bord doit effectuer un vol représentatif de l'opération qu'il est appelé à exécuter, qui doit comprendre un atterrissage à une hélistation typique, en tant que membre de l'équipage de conduite et en présence d'un pilote qualifié pour l'opération en question.

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

(e) La période de validité de la qualification de compétence de route et d'hélistation est de douze (12) mois calendaires à compter de la fin :

(1) du mois d'accomplissement de la qualification.

(2) ou du mois de la dernière exploitation sur la route, dans l'activité ou dans la zone.

(f) La qualification de compétence de route et d'hélistation doit être renouvelée par une exploitation sur la route, dans l'activité ou dans la zone pendant la période de validité prescrite au § (b) ci-dessus.

(g) En cas de renouvellement dans les trois (3) derniers mois calendaires de la période de validité d'une qualification de compétence de route et d'hélistation antérieure, la période de validité s'étend alors de la date de renouvellement jusqu'à la fin du douzième mois suivant la date d'expiration de la qualification de compétence de route d'activité et de zone antérieure.

(h) L'exploitant ne doit continuer pas à utiliser un pilote comme pilote commandant de bord pour une opération dans une région spécifiée par l'exploitant et approuvée par l'État de l'exploitant si, dans les 12 mois qui précèdent, ce pilote n'a pas effectué au moins un vol représentatif de l'opération en question en tant que pilote membre de l'équipage de conduite, pilote inspecteur ou observateur dans le poste de pilotage. Si plus de 12 mois se sont écoulés sans que le pilote ait effectué de vol représentatif, il doit de nouveau, avant de reprendre ses fonctions de pilote commandant de bord pour l'opération considérée, se qualifier conformément aux dispositions des § (b) et (c).

OPS 3.N.055 Exercice sur plus d'un type ou variante

(Voir appendice 1 au § OPS 3.N.055)

(Voir IEM OPS 3.N.055)

(a) Un exploitant doit s'assurer qu'aucun membre d'équipage de conduite n'exerce sur plus d'un type ou variante d'hélicoptère, à moins que le membre d'équipage de conduite ne soit compétent pour le faire.

(b) Lorsqu'il envisage l'activité d'un membre d'équipage de conduite sur plus d'un type ou variante, un exploitant doit s'assurer que les différences et/ou similitudes des hélicoptères concernés justifient cette activité, en prenant en compte ce qui suit :

(1) le niveau de technologie ;

(2) les procédures opérationnelles ;

(3) les caractéristiques de manœuvrabilité (voir IEM OPS 3.N.055(b)).

(c) Un exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage de conduite exerçant sur plus d'un type ou variante respecte l'ensemble des exigences du chapitre N pour chaque type ou variante, à moins que l'Autorité de l'aviation civile n'ait approuvé l'utilisation d'une dispense en ce qui concerne les exigences d'entraînement, de contrôle et d'expérience récente.

(d) Un exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation des procédures appropriées et/ou des restrictions opérationnelles, approuvées par l'Autorité de l'aviation civile, pour toute activité sur plus d'un type ou variante couvrant :

(1) le niveau d'expérience minimum des membres de l'équipage de conduite ;

(2) le niveau d'expérience minimum sur un type ou variante avant de commencer l'entraînement et l'activité sur un autre type ou variante ;

(3) le processus par lequel des membres d'équipage de conduite qualifiés sur un type ou variante seront formés et qualifiés sur un autre type ou variante ;

(4) toutes les exigences d'expérience récente applicables pour chaque type ou variante.

(e) Dans tous les cas, le nombre maximal de type ou variante sur lequel un membre d'équipage de conduite peut exercer à la fois est limité à trois (3)

OPS-1.N.056 Formation, contrôle et évaluation

(a) Les formations, contrôles et évaluations requis dans le présent chapitre N sont tous effectués conformément aux programmes de formation établis par l'exploitant dans le manuel d'exploitation.

(b) Lorsqu'il établit les programmes de formation, l'exploitant inclut les éléments appropriés définis dans les exigences applicables.

(c) Les programmes de formation et de contrôle et l'utilisation de simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) individuels sont agréés par l'Autorité de l'aviation civile.

(d) Le FSTD utilisé pour satisfaire aux exigences du présent chapitre est qualifié suivant les exigences applicables et reproduit, dans la mesure du possible, l'hélicoptère utilisé par l'exploitant. Les différences entre le FSTD et l'hélicoptère sont décrites et présentées lors d'une séance d'information ou d'une formation, selon le cas ;

(e) L'exploitant établit un système permettant de surveiller correctement les modifications apportées au FSTD et de s'assurer que ces modifications n'ont aucune incidence sur l'adéquation des programmes de formation.

(f) L'exploitant contrôle la validité de chaque formation de maintien des compétences et contrôle périodiques.

OPS 3.N.060 Activités sur hélicoptère et avion

Lorsqu'un membre d'équipage de conduite exerce à la fois sur hélicoptère et avion:

(1) un exploitant doit s'assurer que l'activité sur hélicoptère et avion est limitée à un type de chaque ;

(2) un exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation des procédures appropriées ou des restrictions opérationnelles, approuvées par l'Autorité de l'aviation civile.

OPS 3.N.065 Dossiers de formation

(Voir IEM OPS 3.N.065)

(a) Un exploitant doit :

(1) tenir à jour un dossier technique pour chaque personnel navigant technique, précisant notamment les entraînements, formations, qualifications et résultats des contrôles requis aux § OPS 1.020(a)(2), 3.N.015, 3.N.025, 3.N.035, 3.N.040 et 3.N.050, et être en mesure de fournir le relevé des heures de vol et de ses stages par période de référence ; et

(2) conserver ces dossiers pendant les périodes indiquées au chapitre P.

(3) tenir à la disposition du membre d'équipage de conduite concerné, sur demande de ce dernier, et lui permettre de vérifier les dossiers de tous les stages d'adaptation, entraînements et contrôles périodiques.

(4) tenir ces dossiers à la disposition de l'Autorité de l'aviation civile.

CHAPITRE O – EQUIPAGE DE CABINE

OPS 3.O.005 Domaine d'application

(Voir IEM OPS 3.O.005)

Un exploitant doit s'assurer que tous les membres d'équipage en dehors des membres d'équipage de conduite, qu'il a chargés de tâches dans la cabine passagers d'un hélicoptère, remplissent les exigences de ce chapitre, à l'exception des membres d'équipage supplémentaires à qui sont assignées uniquement des tâches de spécialistes.

OPS 3.O.010 Nombre et composition de l'équipage de cabine

(Voir IEM OPS 3.O.010)

(a) Un exploitant ne doit pas exploiter un hélicoptère dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à dix-neuf (19), dès lors que celui-ci transporte un ou plusieurs passagers sans inclure dans l'équipage au moins un membre d'équipage de cabine chargé d'effectuer des tâches liées à la sécurité des passagers et spécifiées dans le manuel d'exploitation.

(b) En application du § (a) ci- dessus, un exploitant doit s'assurer que le nombre minimal de membres d'équipage de cabine est le plus élevé de :

(1) un membre d'équipage de cabine par groupe de cinquante (50) sièges passagers, complet ou incomplet, situés sur un même pont de l'hélicoptère ; ou

(2) le nombre de membres d'équipage de cabine ayant participé activement à la démonstration d'évacuation d'urgence applicable à l'hélicoptère, ou qui sont supposés y avoir participé dans l'analyse appropriée ; toutefois, si la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure d'au moins cinquante(50) sièges au nombre de passagers évacués lors de la démonstration, le nombre de membres d'équipage de cabine peut alors être diminué d'une unité par groupe de cinquante(50) sièges passagers d'écart entre la configuration maximale approuvée en sièges passagers et la capacité maximale certifiée.

(c) L'Autorité de l'aviation civile peut, dans des circonstances exceptionnelles, exiger qu'un exploitant inclue dans l'équipage un nombre plus élevé de membres d'équipage de cabine.

(d) En cas de circonstances imprévues, le nombre minimal requis de membres d'équipage de cabine peut être réduit si :

(1) le nombre de passagers a été réduit conformément aux procédures indiquées dans le manuel d'exploitation et,

(2) après exécution du vol, un compte-rendu est transmis à l'Autorité de l'aviation civile.

(e) L'exploitant détermine, avec l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile et d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine, qui ne doit être pas inférieur à l'effectif minimal établi dans le cadre de la certification, nécessaire dans chaque type d'hélicoptère pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence. L'exploitant attribue ces fonctions pour chaque type d'hélicoptère.

OPS 3.O.015 Exigences minimales

(Voir IEM OPS 3.O.015)

(a) Un exploitant doit s'assurer que les membres d'équipage de cabine :

(1) sont âgés de dix-huit (18) ans minimum ;

(2) sont détenteurs d'un certificat ou d'une licence délivrés par l'Autorité de l'aviation civile ;

(3) sont détenteurs d'une attestation d'aptitude physique et mentale en cours de validité.

(b) Un exploitant doit s'assurer que les membres d'équipage de cabine possèdent la compétence nécessaire à l'exécution de leurs tâches conformément aux procédures spécifiées dans le manuel d'exploitation.

OPS 3.O.020 Chefs de cabine

(Voir Appendice OPS 3.O.20)

(a) Un exploitant doit désigner un chef de cabine dès que le nombre de membres d'équipage de cabine est supérieur à un (1).

(b) Le chef de cabine est responsable devant le commandant de bord de la conduite et de la coordination des procédures de sécurité et d'urgence spécifiées dans le manuel d'exploitation.

(c) Lorsque l'OPS 3.O.010 exige le transport de plus d'un membre d'équipage de cabine, un exploitant ne doit pas nommer chef de cabine une personne ayant moins d'un an d'expérience en qualité de membre d'équipage de cabine ou qui n'a pas suivi un stage approprié.

(d) Un exploitant doit établir des procédures pour décider quel est le membre d'équipage de cabine le plus qualifié pour remplacer le chef de cabine désigné en cas d'incapacité de ce dernier. Ces procédures doivent tenir compte de l'expérience opérationnelle du membre d'équipage de cabine et être introduites dans le Manuel d'Exploitation.

OPS 3.O.025 Formation initiale

(Voir Appendice OPS 3.O.025)

(Voir IEM OPS 3.O.025)

(a) L'exploitant doit établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme de formation approuvé par l'Autorité de l'aviation civile, qui doit être suivi par toute personne à laquelle sont attribuées des fonctions de membre de l'équipage de cabine, avant sa prise de fonctions.

(b) Un exploitant doit s'assurer que chacun des membres d'équipage de cabine :

(1) détient un certificat ou une licence délivrée par l'Autorité de l'aviation civile et dont le programme, défini par l'Autorité de l'aviation civile, est conforme à l'appendice 1 au OPS-3.O.025 ;

(2) et a subi les contrôles prescrits au OPS-3.O.050 avant d'entreprendre un stage d'adaptation.

OPS 3.O.030 Stage d'adaptation et formation aux différences

(Voir Appendice 1 au OPS 3.O.030)

(Voir IEM OPS 3.O.025)

(a) Un exploitant doit s'assurer que, avant d'entreprendre les tâches qui lui sont assignées, chaque membre d'équipage de cabine a suivi une formation appropriée, spécifiée dans le manuel d'exploitation comprenant les éléments suivants :

(1) Stage d'adaptation – Un stage d'adaptation doit être effectué avant d'être :

(i) affecté pour la première fois par un exploitant à des tâches de membre d'équipage de cabine ; ou

(ii) affecté sur un autre type d'hélicoptère ;

(2) Formation aux différences – Une formation aux différences doit être effectuée avant d'être affecté sur:

(i) une variante d'un type d'hélicoptère normalement utilisé ; ou

(ii) un hélicoptère dont les équipements de sécurité ou l'emplacement des équipements de sécurité ou les procédures de sécurité sont différents de ceux des types ou variantes d'hélicoptère normalement utilisés.

(b) Un exploitant doit déterminer le contenu du stage d'adaptation ou de la formation aux différences en tenant compte de la formation précédemment suivie par le membre d'équipage de cabine, telle que consignée dans les dossiers de formation requis par le 3.O.060.

(c) Un exploitant doit s'assurer que :

(1) le stage d'adaptation est dispensé de manière structurée et réaliste, conformément à l'appendice 1 au 3.O.030.

(2) la formation aux différences est dispensée de manière structurée ; et

(3) le stage d'adaptation et, si c'est nécessaire la formation aux différences, incluent l'utilisation de tous les équipements d'urgence et de survie et toutes les procédures d'urgence applicables au type ou à la variante, et comportent une formation et une partie pratiques, à l'aide de matériel d'instruction représentatif ou à bord de l'hélicoptère.

OPS 3.O.035 Vols de familiarisation

(Voir IEM OPS 3.O.035)

Un exploitant doit s'assurer qu'à l'issue du stage d'adaptation, un membre d'équipage de cabine effectue une familiarisation avant de faire effectivement partie de l'équipage minimal de cabine requis par le OPS 3.O.010(b).

OPS 3.O.040 Entraînements périodiques

(Voir Appendice au 3.O.040)

(Voir IEM OPS 3.O.015)

(Voir IEM OPS 3.O.025)

(a) Un exploitant doit s'assurer que chacun des membres d'équipage de cabine suit un entraînement périodique couvrant les actions assignées à chaque membre d'équipage lors des procédures normales et d'urgence des types sur lesquels il est appelé à exercer, conformément à l'appendice 1 au OPS 3.O.040.

(b) Cet entraînement doit permettre aux membres d'équipage de cabine de conserver leur qualification à utiliser tous les équipements installés sur les types sur lesquels il est appelé à exercer.

(c) Un exploitant doit s'assurer que le programme d'entraînement et contrôles périodiques approuvé par l'Autorité de l'aviation civile inclut une instruction théorique et pratique, ainsi qu'un entraînement individuel, conformément à l'appendice 1 au OPS 3.O.040.

(d) La période de validité des entraînements périodiques et des contrôles associés exigés par l'OPS 3.O.050 est de douze (12) mois calendaires à compter de la fin du mois de leur accomplissement. Si le nouveau contrôle est accompli dans les trois derniers mois calendaires de validité d'une période de contrôle, celle-ci s'étend alors de la date de son accomplissement jusqu'à douze (12) mois calendaires après la date d'expiration de la validité du précédent contrôle.

OPS 3.O.045 Remise à niveau

(Voir l'appendice 1 au OPS 3.O.045)

(Voir IEM OPS 1.1020)

(Voir IEM OPS 3.O.025)

(a) Un exploitant doit s'assurer que les membres d'équipage de cabine qui ont totalement cessé d'exercer des fonctions à bord pendant plus de six (6) mois, effectuent un stage de remise à niveau spécifié dans le manuel d'exploitation, conformément à l'appendice 1 au OPS 3.O.045 (voir IEM OPS 3.O.045 (a)).

(b) Un exploitant doit s'assurer que, lorsqu'un membre d'équipage de cabine n'a pas arrêté totalement d'exercer des fonctions à bord, mais n'a pas, pendant les six (6) derniers mois, exercé des fonctions sur un type d'hélicoptère donné, comme membre d'équipage de cabine requis par l'OPS 3.O.005 (b). Il doit :

(1) suivre un stage de remise à niveau pour ce type d'hélicoptère ; ou

(2) effectuer deux étapes de re-familiarisation pendant des vols commerciaux sur ce type d'hélicoptère avant de pouvoir exercer de telles fonctions.

OPS 3.O.050 Contrôles

(Voir IEM OPS 3.O.050)

(a) Un exploitant doit s'assurer que lors des stages prévus par les OPS 3.O.030 et 3.O.040, ou à la fin de ces stages, les membres d'équipage de cabine subissent des contrôles portant sur la formation reçue de façon à vérifier leur compétence à exécuter les tâches normales et d'urgence liées à la sécurité qui leur ont été confiées. Ces contrôles doivent être effectués par du personnel acceptable par l'Autorité de l'aviation civile.

(b) Un exploitant doit s'assurer que chacun des membres d'équipage de cabine est contrôlé sur les points suivants :

(1) Formation initiale – les sujets figurant à l'appendice 1 au OPS 3.O.025 ;

(2) Stage d'adaptation et formation aux différences – les sujets figurant à l'appendice 1 au OPS 3.O.030 ; et

(3) Entraînement périodique – les sujets appropriés figurant à l'appendice 1 au OPS 3.O.040.

OPS.3.O.055 Exercice sur plus d'un type ou variante

(Voir IEM OPS.3.O.055)

(a) Un exploitant doit s'assurer que chacun des membres d'équipage de cabine n'exerce pas sur plus de trois (3) types d'hélicoptère ; cependant, après approbation de l'Autorité de l'aviation civile, il peut exercer sur quatre (4) types à condition que, pour au moins deux de ces types, les procédures normales et de secours soient similaires.

(b) Pour l'application du § (a) ci- dessus, les variantes d'un type d'hélicoptère sont considérées comme types d'hélicoptère différents si elles ne sont pas similaires dans chacun des aspects ci-après :

(1) utilisation des issues de secours.

(2) emplacement et type des équipements de sécurité portables et

(3) procédures d'urgence.

OPS 3.O.060 Dossiers de formation

(Voir IEM OPS 3.O.060)

Un exploitant doit :

(1) tenir à jour les dossiers de tous les entraînements et contrôles exigés dans ce chapitre ;

(2) conserver ces dossiers pendant les périodes indiquées au chapitre P ;

(3) tenir les dossiers des stages de formation initiale, d'adaptation, d'entraînement périodique et des contrôles à la disposition du membre d'équipage de cabine concerné, sur demande de ce dernier ;

(4) tenir ces dossiers à la disposition de l'Autorité de l'aviation civile.

CHAPITRE P – MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

OPS 3.P.005 Manuels d'exploitation – Généralités

(a) Un exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé et s'assurer que le manuel d'exploitation contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour assurer ses tâches.

(b) Un exploitant doit s'assurer que le contenu du Manuel d'exploitation, y compris l'ensemble des amendements ou révisions, ne contrevient pas aux conditions stipulées dans le certificat de transporteur aérien, ou à toutes autres règles applicables, et est acceptable ou, lorsque nécessaire, approuvé par l'Autorité de l'aviation civile. (Voir IEM OPS 3.P.005(b)).

(c) Sauf après approbation de l'Autorité de l'aviation civile, un exploitant doit préparer le manuel d'exploitation en langue française (voir IEM OPS 3.P.005 (c)).

(d) Un exploitant peut éditer un manuel d'exploitation en plusieurs volumes.

(e) Un exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation a facilement accès à une copie de chaque partie du manuel d'exploitation se rapportant à ses tâches. Par ailleurs, un exploitant doit fournir aux membres d'équipages une copie, ou des extraits individuels des parties A et B du manuel d'exploitation pertinent pour une étude personnelle.

(f) Un exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation est amendé ou révisé pour mettre à jour les consignes et informations qu'il contient. Un exploitant doit s'assurer que des modifications des parties du manuel relatives aux tâches de l'ensemble du personnel d'exploitation leur soient communiquées.

(g) Tout détenteur d'un manuel d'exploitation ou de parties appropriées dudit document doit assurer sa mise à jour au moyen des amendements ou révisions fournis par un exploitant.

(h) Un exploitant doit fournir à l'Autorité de l'aviation civile les amendements et révisions prévus avant la date de leur entrée en vigueur. Dès lors que l'amendement concerne une partie quelconque du manuel d'exploitation devant être approuvée, cette approbation doit être obtenue avant l'entrée en vigueur du dit amendement. Lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée.

(i) Un exploitant doit incorporer l'ensemble des amendements et révisions exigés par l'Autorité de l'aviation civile.

(j) Un exploitant doit s'assurer que les informations extraites de documents approuvés ou de tout amendement desdits documents approuvés, sont correctement reprises dans le manuel d'exploitation et que le manuel d'exploitation ne contient aucune information en contradiction avec une documentation approuvée. Toutefois, cette exigence n'empêche pas un exploitant d'avoir recours à des données ou des procédures plus exigeantes.

(k) Un exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation est présenté sous une forme permettant une utilisation sans difficultés. La conception du manuel d'exploitation doit tenir compte des principes relatifs aux facteurs humains et le concept du CRM.

(l) Un exploitant peut être autorisé par l'Autorité de l'aviation civile à présenter tout ou partie du manuel d'exploitation sous une forme différente de celle d'une impression papier. Dans ce cas, un niveau acceptable d'accessibilité, d'utilisation et de fiabilité doit être assuré.

(m) L'utilisation d'une forme réduite du manuel d'exploitation n'exempte pas un exploitant des exigences relatives à l'emport du manuel d'exploitation à bord de l'hélicoptère.

OPS 3.P.010 Manuel d'Exploitation - Structure et Contenu

(Voir Appendice 1 au § OPS 3.P.010)

(Voir IEM OPS 3.P.010)

(a) Un exploitant doit s'assurer que la structure générale du manuel d'exploitation se présente comme suit :

Partie A. Généralités

Cette partie doit comprendre l'ensemble des politiques, consignes et procédures d'exploitation non liées à un type d'hélicoptère, nécessaires à une exploitation sûre.

Partie B Utilisation de l'hélicoptère

Cette partie doit comprendre l'ensemble des consignes et procédures relatives à un type d'hélicoptère, nécessaires à une exploitation sûre. Elle doit tenir compte des différences entre les types ou variantes d'hélicoptères, ou entre les différents appareils d'un même type ou variante, utilisés par l'exploitant.

Partie C. Informations et consignes sur les routes, zones et les hélistations.

Cette partie doit comprendre les consignes et informations se rapportant à la zone d'exploitation.

Partie D. Formation

Cette partie doit comprendre l'ensemble des dispositions relatives à la formation et au maintien des compétences du personnel et nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

(b) Un exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation est conforme à l'appendice 1 du § OPS 3.P.010 et pertinent pour la zone et le type d'exploitation.

(c) Un exploitant doit s'assurer que la structure détaillée du manuel d'exploitation est, sauf dérogation, conforme à celle qui est indiquée à l'appendice 1 OPS 3.P.010) (voir IEM OPS 3.P.010(c)).

OPS 3.P.015 Manuel de Vol

(a) Un exploitant doit conserver un manuel de vol approuvé à jour, ou tout autre document équivalent, pour chaque hélicoptère qu'il exploite, contenant les procédures normales, anormales et d'urgence à suivre pour la conduite de l'aéronef. Le manuel contiendra des détails sur les systèmes de bord et sur les listes de vérification à utiliser. La conception du manuel respectera les principes des facteurs humains. L'équipage de conduite aura facilement accès au manuel pendant toutes les phases du vol.

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

OPS 3.P.020 Carnet de route

(a) Un exploitant doit, pour chaque vol, conserver les informations suivantes sous la forme d'un carnet de route :

(1) immatriculation de l'hélicoptère ;

(2) date ;

(3) noms des membres de l'équipage ;

(4) fonctions des membres d'équipage ;

(5) lieu de départ ;

(6) lieu d'arrivée ;

(7) heure de départ (heure bloc) ;

(8) heure d'arrivée (heure bloc) ;

(9) heures de vol ;

(10) nature du vol (privé, transport régulier ou non régulier);

(11) incidents, observations (le cas échéant) ;

(12) et signature (ou équivalent) du commandant de bord (voir IEM OPS 3.P.020(a)(12).

(b) Un exploitant peut être autorisé par l'Autorité de l'aviation civile à ne pas tenir de carnet de route, ou certaines parties de celui-ci, à condition que les informations correspondantes soient disponibles dans un autre document (voir IEM OPS 3.P.020(b)).

(c) Un exploitant doit s'assurer que les inscriptions sur le carnet de route sont faites en temps réel ou sans délai et de manière irréversible.

OPS 3.P.025 Plan de vol exploitation

(a) Un exploitant doit s'assurer que le plan de vol exploitation utilisé et les données consignées pendant le vol renferment les éléments suivants :

(1) immatriculation de l'hélicoptère ;

(2) type et variante de l'hélicoptère ;

(3) date du vol ;

(4) identification du vol ;

(5) noms des membres de l'équipage de conduite ;

(6) fonction des membres de l'équipage de conduite ;

(7) lieu de départ ;

(8) heure de départ (heure bloc et heure de décollage réelles) ;

(9) lieu d'arrivée (prévu et réel) ;

(10) heure d'arrivée (heure bloc et heure d'atterrissage réelles) ;

(11) type d'exploitation (ETOPS, VFR, vol de convoyage, SMUH, etc.) ;

(12) route et segments de route avec les points de report ou les points de cheminement, distances, temps et routes ;

(13) vitesse de croisière et durée de vol prévues entre les points de report ou les points de cheminement. Heures estimées et réelles de survol ;

(14) altitudes de sécurité et niveaux de vol minimums ;

(15) altitudes et niveaux de vols prévus ;

(16) calculs carburant (relevés carburant en vol) ;

(17) carburant à bord lors de la mise en route des moteurs ;

(18) dégagements à destination et, selon le cas, au décollage et en route, y compris les données exigées en (12), (13), (14) et (15) ci-dessus ;

(19) clairance initiale du plan de vol circulation aérienne et autorisations ultérieures ;

(20) calculs de replanification en vol ;

(21) informations météorologiques pertinentes.

(b) Les éléments déjà disponibles dans d'autres documents ou dans d'autres sources acceptables ou sans objet pour le type d'exploitation peuvent ne pas figurer dans le plan de vol exploitation, après acceptation de l'Autorité de l'aviation civile.

(c) Un exploitant doit s'assurer que le plan de vol exploitation et son utilisation sont décrits dans le manuel d'exploitation.

(d) Un exploitant doit s'assurer que les inscriptions sur le plan de vol exploitation sont faites en temps réel et de manière irréversible.

OPS 3.P.030 Durée d'archivage de la documentation

Un exploitant doit s'assurer que tous les enregistrements et données techniques et opérationnelles afférents à chaque vol sont archivés pendant la durée spécifiée à l'appendice 1 du § OPS 3.P.030.

OPS 3.P.035 Spécifications de la gestion du maintien de la navigabilité

Un exploitant doit conserver des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité à jour conformément au RANT 08 PART M, point M.B.704, spécifications de la gestion du maintien de la navigabilité.

OPS 3.P.040 Compte-rendu matériel

Un exploitant doit conserver un compte rendu matériel conformément au RANT 08 PART M, point M.B.306, système de compte rendu matériel de l'exploitant (CRM).

CHAPITRE Q – GESTION DE LA FATIGUE - LIMITATIONS DES TEMPS ET SERVICES DE VOL ET EXIGENCES EN MATIERE DE REPOS

OPS 3.Q.005 Principes Généraux

(Voir IEM OPS 3.Q.005)

Le présent chapitre établit les exigences prescriptives qui doivent être respectées par tout exploitant et ses membres d'équipage en ce qui concerne les limitations des temps de vol, temps de service de vol, temps de service et les exigences en matière de repos pour les membres d'équipage. Ces exigences relatives à la gestion des fatigues sont fondées sur des principes scientifiques, des connaissances et l'expérience opérationnelle dans le but de garantir que les membres des équipages de conduite et de cabine s'acquittent de leurs fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant.

Note : Des orientations sur l'élaboration et l'application de règlements en matière de gestion de la fatigue notamment les exigences prescriptives/normatives fondées sur des principes scientifiques, des connaissances et l'expérience opérationnelle, figurent dans le Manuel pour la supervision des approches de gestion de la fatigue (Doc 9966 de l'OACI).

(a) Un exploitant doit établir un programme comportant les limitations des temps de vol et de service ainsi que les repos des membres d'équipage.

(b) Un exploitant doit s'assurer que :

(1) le programme comportant les limitations de temps de vol et de service ainsi que les repos, est établi conformément aux dispositions fixées dans ce chapitre.

(2) les vols sont programmés pour être achevés dans la limite du temps de service de vol autorisée, en prenant en compte le temps nécessaire au service prévol, au vol et au temps d'escale et à la nature des opérations (voir IEM OPS 3.Q.005 (b) (2)).

(3) les rotations de service sont préparées et publiées (voir IEM - OPS 3.Q.005 (b)

(c) Un membre d'équipage ne doit pas travailler à bord d'un hélicoptère s'il sait, ou suppose, qu'il souffre, ou est susceptible de souffrir de fatigue, ou s'il se sent inapte au point d'être incapable d'assumer ses tâches en toute sécurité.

(d) Un exploitant doit affecter une résidence d'affectation à chaque membre d'équipage.

OPS 3.Q.010 Définitions

(a) Opération de vol effective - Une opération de vol effective commence à l'heure de présentation et se termine lorsque l'équipage est libéré de tout service.

(b) Lieu de repos approprié – Endroit calme et confortable interdit au public.

(c) *Intentionnellement blanc*

(d) Temps de vol hélicoptère - Total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.

(e) Pause - Période exempte de tout service, mais décomptée en temps de service, car inférieure à un temps de repos.

(f) Jour - Période allant de 00 h 00 à 24 h 00 en Temps Universel Coordonné.

(g) Service - Toute tâche que doit effectuer le membre d'équipage dans le cadre des activités d'un exploitant détenteur d'un permis d'exploitation aérienne.

(a) Temps/période de service - Période qui commence depuis le moment où le membre d'équipage doit se présenter à la demande d'un exploitant pour effectuer un service, et qui se termine au moment où il est dégagé de tout service..

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

(c) Résidence d'affectation - Endroit désigné au membre d'équipage par un exploitant, à partir duquel, normalement, le membre d'équipage commence et termine un temps de service ou une série de temps de service, et où - dans les conditions normales – l'exploitant n'est pas tenu de loger ledit membre d'équipage.

(d) Jour en heure locale - Période allant de 00 h 00 à 24 h 00 locales.

(e) Délai de notification - Laps de temps accordé par un exploitant au membre d'équipage, depuis le moment où le membre d'équipage en réserve reçoit l'appel lui demandant de se présenter pour effectuer un service, jusqu'au moment où il doit se présenter pour effectuer ledit service.

(f) Membre d'équipage en fonction - Membre d'équipage effectuant son service dans un hélicoptère, pendant tout ou partie du vol.

(g) Choix de l'Autorité de l'aviation civile - Droit de l'Autorité de l'aviation civile de choisir une alternative dans le cadre des exigences prévues par la réglementation.

(h) Mise en place - Transport à la charge d'un exploitant, d'un membre d'équipage d'un endroit à un autre, à l'exclusion du "temps de trajet", défini au § (v) ci-dessous.

(i) Heure de présentation - Heure à laquelle un exploitant demande au membre d'équipage de se présenter pour effectuer un service.

(j) Période de repos/Temps de repos Toute période de temps définie et ininterrompue qui précède et/ou suit le service, pendant laquelle un membre d'équipage de conduite ou de cabine est dégagé de tout service et/ou réserve par un exploitant.

(k) Service fractionné - Temps de service de vol, constitué de deux services séparés par une pause.

(l) Réserve - Période programmée pendant laquelle un membre d'équipage n'est affecté à aucun service, mais doit rester disponible dans l'éventualité d'un appel lui notifiant un service sans qu'un repos soit intervenu.

(m) Logement approprié - Chambre mise à la disposition d'un membre d'équipage, à son usage exclusif s'il le désire, convenablement meublée, bien aérée et exposée à un minimum de bruit, et qui devrait disposer d'aménagements permettant de régler la lumière et la température.

(n) Décalage horaire - Nombre d'heures séparant les heures locales standard en deux lieux (sans tenir compte de l'heure d'été).

(o) Temps de trajet - Tout temps de trajet, raisonnablement évalué par le membre d'équipage en escale, entre son lieu de repos et son lieu de service, et inversement.

(p) Atterrissage - Une approche suivie par un toucher ou un vol stationnaire.

OPS 3.Q.011 Système de gestion des risques de fatigue (FRMS)

(Réservé)

OPS 3.Q.012 Responsabilités des exploitants

L'exploitant:

(a) doit faire connaître aux membres de son personnel intervenant dans la gestion de la fatigue leurs responsabilités et les principes de gestion de la fatigue ;
(b) diffuse les tableaux de service suffisamment à l'avance pour permettre aux membres d'équipage de prévoir un repos approprié;
(c) veille à ce que les temps de service de vol soient établis de telle sorte que les membres d'équipage soient suffisamment reposés pour accomplir leur service à un niveau satisfaisant de sécurité en toute circonstance;
(d) prévoit des heures de présentation qui laissent suffisamment de temps pour la réalisation des tâches au sol;
(e) évalue le rapport entre la fréquence et l'organisation des temps de service de vol et des temps de repos, et tient compte des effets cumulatifs de services longs combinés à des temps de repos minimaux;
(f) programme les temps de service de manière à éviter des pratiques entraînant des perturbations importantes des rythmes de sommeil et de travail établis, telles que celles consistant à faire alterner des services de jour et de nuit;
(g) prévoit des périodes de repos suffisamment longues pour permettre aux membres d'équipage de surmonter les effets des services précédents et d'être bien reposés lorsque commence la période de service suivante;

(h) planifie des temps de repos de récupération prolongés récurrents et les notifie aux membres d'équipage suffisamment à l'avance;

(i) planifie les services de vol de manière que ceux-ci puissent être effectués au cours du temps de service de vol admissible, compte tenu du temps nécessaire à la préparation du vol, de l'étape et des temps d'escale;

(j) modifie l'horaire et/ou la constitution des équipages si la durée réelle des opérations dépasse le temps de service de vol maximal sur plus de 33 % des services de vol réalisés dans l'horaire concerné au cours d'un programme horaire saisonnier.

OPS 3.Q.015 Limitations - Equipage de conduite

(a) Temps de vol hélicoptère.

(1) Un exploitant doit s'assurer que le total des temps de vol pendant lesquels un membre d'équipage de conduite est affecté comme membre d'équipage en fonction, n'est pas supérieur à :

(i) huit cents (800) heures par période de douze (12) mois consécutifs, et

(ii) quatre vingt-dix (90) heures par période de vingt-huit (28) jours consécutifs.

(iii) trente-cinq (35) heures par période de sept (7) jours.

(b) Temps de service

(1) Un exploitant doit s'assurer que la durée totale des temps de service réalisés par un membre d'équipage de conduite n'est pas supérieur à :

(i) mille huit cents (1800) heures par période de douze (12) mois consécutifs ;

(ii) deux cents (200) heures par période de vingt-huit (28) jours consécutifs ;

(iii) soixante (60) heures par période de sept (7) jours consécutifs. Ce chiffre peut être porté à soixante-trois (63) heures lorsqu'un service programmé comportant plusieurs temps de service a commencé et est soumis à des retards imprévus.

(2) Les membres d'équipage dont l'activité principale n'est pas de voler n'ont pas à tenir compte des limitations indiquées au § (b) (1) ci-dessus, à l'exception de la limitation concernant la période de sept (7) jours qui précède le ou les temps de service de vol et pendant ceux-ci.

(c) Temps de service de vol et temps de vol.

(1) Les durées maximales de temps de service de vol, compte tenu de l'heure de présentation et du nombre d'atterrissages, sont indiquées dans les tableaux ci-dessous.

(2) Les chiffres figurant au Tableau 1 peuvent être majorés lorsqu'il est fait usage du service fractionné [en application du OPS 3.Q.035] ;

Heure de présentation	Pilote seul à bord		2 pilotes	
	Durée du temps de service (heures)	Temps de vol (heures)	Durée du temps de service (heures)	Temps de vol (heures)
0600 - 0659	9	6	10	7
0700 - 1359	10	7	12	8
1400 - 2159	9	6	10	7
2200 - 0559	8	5	9	6

Tableau 1 - Temps de service de vol admissible.

(d) Types d'opérations mixtes

(1) Avions et hélicoptères

Lorsqu'un membre d'équipage exerce sur avion et hélicoptère, un exploitant doit soumettre pour approbation à l'Autorité de l'aviation civile un programme de repos et de limitation de temps de vol et de service.

(2) Simulateur et vols d'entraînement

Un exploitant doit s'assurer que, lorsqu'un membre d'équipage de conduite effectue une séance de simulateur ou un vol d'entraînement avant un vol de transport aérien commercial à l'intérieur d'un même temps de service de vol, la durée de la séance de simulateur ou du vol d'entraînement est comptée double pour le calcul des limitations de temps de service de vol fixées au § (c) ci-dessus.

(3) Opérations monopilote/multipilote.

Lorsqu'au cours d'un même temps de service de vol, un membre d'équipage de conduite est utilisé alternativement dans des opérations à un seul pilote et à deux pilotes ou plus, les limitations les plus restrictives du tableau 1 s'appliquent.

(e) Répétition de petites étapes.

Un exploitant doit s'assurer que les pilotes effectuant une répétition de petites étapes au rythme moyen de cinq (5) atterrissages ou plus par heure bénéficient d'une pause au moins égale à trente (30) minutes pendant chaque période de trois (3) heures. Le nombre maximal d'étapes ne doit pas dépasser soixante (60) et deux (2) étapes de nuit ou en IMC équivalent à trois (3) étapes en VMC pour le calcul total des étapes.

(f) Pause pour les pilotes.

Un exploitant doit s'assurer que tout pilote bénéficie d'une pause d'au moins trente (30) minutes avant de totaliser un temps de vol de six (6) heures.

OPS 3.Q.020 Limitations - Equipage de cabine

(a) Temps de service

(1) Un exploitant doit s'assurer que la durée totale des temps de service réalisés par un membre d'équipage de cabine ne dépasse pas :

(i) mille huit cents (1800) heures au cours d'une période de douze (12) mois consécutifs

(ii) deux cents (200) heures par période de vingt-huit (28) jours consécutifs ;

(iii) soixante (60) heures par période de sept (7) jours consécutifs, ce chiffre peut être porté à soixante-trois (63) heures lorsqu'un service programmé comportant plusieurs temps de service a commencé et est soumis à des retards imprévus.

(2) Les membres d'équipage dont l'activité principale n'est pas de voler, n'ont pas à tenir compte des limitations indiquées au § (1) ci-dessus, à l'exception de la limitation concernant la période de sept (7) jours qui précède le ou les temps de service de vol et pendant ceux -ci.

(b) Temps de vol hélicoptère.

La durée maximale du temps de vol réalisé ne peut dépasser :

(i) huit cents (800) heures par période de douze (12) mois consécutifs ;

(ii) quatre vingt-dix heures (90) heures par période de vingt-huit (28) jours consécutifs ;

(iii) trente-cinq (35) heures par période de sept (7) jours.

(c) Temps de service de vol

(1) Les temps de service de vol admissibles, compte tenu de l'heure de présentation et du nombre d'atterrissages, sont indiqués dans le tableau (2) ci-dessous. L'heure de présentation est indiquée en heure locale du lieu de présentation.

Heure de présentation	Durée du temps de service (heures)
0600 - 0659	10
0700 - 1359	12
1400 - 2159	10
2200 - 0559	9

Tableau 2 - Temps de service de vol admissible - Equipage de cabine

(2) Les chiffres figurant au Tableau 2 peuvent être augmentés dans les cas de service fractionné [comme indiqué au OPS 3.Q.035] ;

(3) Lorsque l'heure de présentation d'un membre d'équipage de cabine précède d'une heure, ou moins, celle d'un membre d'équipage de conduite, commençant un temps de service de vol sur le même vol, le temps de service autorisé et le temps de repos peuvent être calculés en utilisant l'heure de présentation de l'équipage de conduite.

(4) Lorsque cette différence est supérieure à une heure, l'heure de départ du temps de service de vol correspond à l'heure de présentation de l'équipage de cabine et est calculé conformément au Tableau 2 ci-dessus.

OPS 3.Q.025 Mise en place

Un exploitant doit s'assurer que tout temps passé en mise en place est décompté en temps de service.

OPS 3.Q.030 Heures de présentation

Un exploitant doit indiquer des heures de présentation réalistes qui reflètent le temps exigé par les services prévol qui ne pourra pas être inférieur à trente (30) minutes avant l'heure de vol programmée, sauf après approbation de l'Autorité de l'aviation civile.

OPS 3.Q.035 Service fractionné

(Voir IEM OPS 3.Q.035)

(a) Lorsqu'un temps de service de vol est constitué de deux services séparés par une pause, définie et notifiée à l'avance au membre d'équipage, un exploitant peut augmenter les temps de service de vol programmés admissibles indiqués au tableau 1 du OPS 3.Q.015 ou au tableau 2 du OPS 3.Q.020, conformément au tableau 3 ci-dessous, sous réserve du respect des conditions fixées aux § (b), (c) et (d) ci-dessous.

Heures de pause consécutives	Augmentation du temps de service de vol
00 00 – 01 59	Aucune
02 00 – 02 59	½ longueur de la pause mais utilisable une seule fois par période de service de vol
03 00 – 06 59	½ longueur de la pause

07 00 – 10 59	2/3 longueur de la pause ou, au choix de l'Autorité de l'aviation civile, 1½ longueur de la coupure si au moins 7 heures de la pause tombent entre 20:00 et 08:00 heure locale du lieu de la pause.

Tableau 3 - Crédit de service fractionné

(b) Un exploitant doit s'assurer que chaque fraction du temps de service de vol avant et après la pause est inférieure ou égale à dix (10) heures et que le temps de service de vol total, augmenté conformément au tableau 5, ne dépasse pas vingt (20) heures.

(c) Un exploitant doit s'assurer que :

(1) lorsque la pause est de six (6) heures ou plus, ou lorsque trois heures ou plus de cette pause se situent entre 22H00 et 6H00 locales du lieu où elle intervient, un logement approprié est fourni. Dans toute autre circonstance, des lieux de repos appropriés doivent être fournies ;

(2) lorsque la pause est inférieure à huit (8) heures, elle compte en totalité dans les temps de service cumulés figurant aux OPS 3.Q.015 (b) et 3.Q.020 (a). Lorsque la durée de la pause est égale ou supérieure à huit (8) heures, elle ne compte que pour 50 % ;

(3) Pas plus de trois (3) pauses sont autorisées dans un temps de service de vol ;

(4) lorsque le temps de trajet vers le lieu de repos est supérieur à une heure (aller-retour), le temps de dépassement est déduit de la pause lors du calcul de l'augmentation du temps de service de vol.

OPS 3.Q.040 Repos réglementaires

(a) Un exploitant doit s'assurer que :

(1) Avant le début d'un temps de service de vol, un membre d'équipage a bénéficié d'une période de repos au moins égal à la durée du temps de service précédent ou à douze (12) heures, le plus long des deux ; (voir IEM OPS 3.Q.040 (a)).

(2) Le temps de repos minimal qui suit un temps de service de vol, dans lequel un service fractionné a été inclus, doit être au moins aussi long que le temps de service total incluant la pause ; cependant si un logement approprié a été fourni, la durée de la pause peut ne pas être incluse dans le calcul du temps de repos qui, dans tous les cas, doit être au minimum de onze (11) heures.

(b) Un exploitant peut réduire le temps de repos calculé conformément au § (a) (1) ci-dessus de trois (3) heures maximum, sans qu'il puisse être inférieur à douze (12) heures, excepté dans le cas du § (f) ci-dessous, dans les conditions suivantes :

(1) le temps de repos précédent doit avoir été réalisé conformément au § (a) (1) ci-dessus ;

(2) l'insuffisance de temps de repos doit s'ajouter au temps de repos suivant qui ne peut être réduit ;

(3) l'insuffisance du temps de repos doit être déduite du temps de service de vol admissible subséquent ;

(4) le repos réduit ne doit pas être utilisé avant ou après un service fractionné.

(c) l'exploitant doit s'assurer que les temps de repos minimaux prescrits aux § (a) et (b) ci-dessus sont portés au moins à :

(1) Une période de trente-six (36) heures dans tout intervalle de sept (7) jours consécutifs ; ou

(2) Une période de soixante (60) heures dans tout intervalle de dix (10) jours consécutifs (voir IEM OPS 3.Q.040 (c)).

(d) Un exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage dispose de jours libres de tout service et de réserve notifiés à l'avance comme suit (voir IEM OPS 3.Q.040 d) :

(1) sept (7) jours par mois civil pouvant inclure des temps de repos réglementaires ; et

(2) au minimum vingt-quatre (24) jours par trimestre civil pouvant inclure des temps de repos réglementaires.

(e) Lorsque les temps de repos sont attribués hors de la résidence d'affectation l'exploitant doit fournir au membre d'équipage un logement approprié.

(f) Un exploitant doit s'assurer que :

(1) lorsque le temps de trajet entre le lieu de service et le logement approprié fourni par l'exploitant dépasse deux heures aller-retour, tout temps de dépassement s'ajoute au temps de repos minimum.

(2) lorsque le temps de trajet entre le lieu de service et le logement approprié fourni par l'exploitant est inférieur à une heure trente (1 h 30) aller-retour, le gain de temps par rapport à une heure trente (1h30) peut être déduit du temps de repos minimal, mais le temps disponible au logement ne doit pas être inférieur à onze (11) heures.

OPS 3.Q.045 Décalage horaire

(Voir IEM OPS 3.Q.045)

Lorsque le décalage horaire entre l'endroit où commence une période de service et l'endroit où elle finit est de quatre (4) heures ou plus, un exploitant doit prendre en compte les conséquences possibles sur les membres d'équipage en augmentant les temps de repos, et établir un programme qui doit être approuvé par l'Autorité de l'aviation civile.

OPS 3.Q.050 Réserve

(a) Lorsqu'un 'exploitant décide de mettre des membres d'équipage en réserve, il doit :

(1) appliquer aux membres d'équipage les limites suivantes de durée de périodes de réserve :

délai de notification	temps de réserve maximum
0 - 05 59	12 heures
06 00 et plus	18 heures

Tableau 4 - limites des périodes de réserve

(2) s'assurer qu'un logement approprié est fourni lorsque :

(i) il est exigé d'un membre d'équipage qu'il effectue la réserve hors de la résidence d'affectation; ou

(ii) la réserve est effectuée à l'aéroport.

(3) notifier au membre d'équipage l'heure de début et de fin de la période de réserve, et le délai minimum de notification.

(4) s'assurer que les temps de réserve sont comptés de manière appropriée dans les temps de service totaux spécifiés aux OPS 3.Q.015 (b) et 3.Q.020 (a) :

(i) cinquante (50) % du total des périodes de réserve effectuées par chaque membre d'équipage (à l'exclusion des quatre (4) premières heures de réserve lorsqu'elle est effectuée au domicile) ;

(ii) lorsqu'un service est notifié au membre d'équipage, cinquante (50) % de tout délai de notification inférieur à dix (10) heures.

(5) s'assurer que, lorsqu'un membre d'équipage est désigné pour une réserve immédiatement après une période de service sans avoir bénéficié d'un temps de repos, cette période de service et la réserve qui la suit sont totalement comptées dans :

(i) le temps de service de vol qui suit immédiatement.

(ii) ou dans le temps de service qui suit immédiatement.

(6) s'assurer que, lorsqu'un membre d'équipage effectue un temps de réserve, sans être appelé pour effectuer un service, il bénéficie d'un temps de repos d'au moins dix (10) heures avant d'entamer une nouvelle période de service ou de réserve.

(b) Un exploitant doit s'assurer que lorsqu'un vol est retardé le jour de son exécution avant que le membre d'équipage ait quitté son lieu de repos, le membre d'équipage est considéré en réserve à partir de l'heure de présentation programmée à l'origine. Dans ce cas, l'exploitant doit indiquer un délai de notification.

OPS 3.Q.055 Circonstances imprévues intervenant en cours d'exécution des opérations

(a) Dans le déroulement des opérations qui débutent à l'heure de présentation, les limitations de temps de service de vol, de temps de service et les périodes de repos requises dans ce chapitre peuvent être modifiées en cas de circonstances imprévues. Le commandant de bord peut accepter de telles modifications après consultation des autres membres de l'équipage et doit, en toutes circonstances se conformer à ce qui suit :

(1) le temps de service de vol autorisé ne peut être augmenté de plus de deux (2) heures, à moins que l'équipage de conduite soit augmenté, auquel cas le temps de service de vol peut être accru d'au plus trois (3) heures.

(2) lorsqu'au cours de l'étape finale d'un temps de service de vol, des circonstances imprévues interviennent après le décollage de telle sorte que l'accroissement autorisé est dépassé, le vol peut continuer jusqu'à la destination prévue ou à un dégagement.

(3) le temps de repos peut être réduit de deux (2) heures maximum sans jamais être inférieur à dix heures trente (10 h 30), à condition que le repos précédent de l'équipage n'ait pas été réduit. Le déficit de repos doit être ajouté au temps de repos qui suit et qui ne peut être réduit.

(b) Un exploitant doit s'assurer que si un retard imprévu intervient après le début d'un temps de service de vol, à la suite de quoi l'exploitant demande au membre d'équipage de faire une pause, les exigences applicables au service fractionné prescrites au OPS 3.Q.035 sont appliquées en conséquence.

(c) Un exploitant doit s'assurer que lorsque, en raison de circonstances imprévues, plus d'une heure d'un temps de service, qui était planifié hors de la période 0100-0659 du lieu de présentation, se situe à l'intérieur de cette période, les exigences prescrites au OPS 3.Q.040 (g) et (h) sont appliquées en conséquence.

(d) Un exploitant doit s'assurer que :

(1) le commandant de bord transmet un rapport à l'exploitant, chaque fois qu'un temps de service de vol est augmenté ou qu'un temps de repos est réduit au cours d'une opération de vol effective

(2) lorsque le dépassement d'un temps de service de vol ou la réduction d'un temps de repos dépasse une heure, une copie de ce rapport, auquel l'exploitant doit ajouter ses commentaires, est envoyée à l'Autorité de l'aviation civile dans un délai de vingt-huit (28) jours après l'événement.

OPS 3.Q.060 Relevés des temps de vol, de service de vol, des temps de service et des temps de repos.

(Voir IEM OPS 3.Q.060)

(a) Un exploitant doit s'assurer que, pour chaque membre d'équipage de conduite et cabine, des relevés suffisamment détaillés des temps suivants et les conserver durant 24 mois :

(1) temps de vol ;

(2) temps de service de vol ;

(3) temps de service ;

(4) temps de repos ; et

(5) jours libres de tout service sont conservés afin de vérifier que les exigences de ce chapitre sont respectées.

(b) Un membre d'équipage qui travaille pour son compte propre et/ou travaille en indépendant ou de manière privée doit conserver un relevé individuel, de manière appropriée, de ses :

(1) temps de vol ;

(2) temps de service de vol ;

(3) temps de service ;

(4) temps de repos et

(5) jours locaux libres de tout service qu'il devra présenter à tout exploitant qui emploie ses services avant de débuter un temps de service de vol (voir IEM OPS 3.Q.060(b)).

OPS 3.Q.065 - Alimentation

Un membre d'équipage doit avoir la possibilité de s'alimenter et de se désaltérer de manière à ce que ses performances ne soient aucunement affectées, en particulier lorsque le Temps de Service de Vol dépasse six (6) heures.

OPS 3.Q.070: Autorisation exceptionnelle aux exigences prescriptives de gestion de la fatigue

L'Autorité de l'aviation civile peut accorder à l'exploitant, dans des circonstances exceptionnelles, des dérogations à titre provisoire aux dispositions du présent chapitre Q, sur la base d'une évaluation des risques fournie par cet exploitant. Les dérogations accordées doivent garantir un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui qui est assuré par les exigences prescriptives de gestion de la fatigue du présent chapitre Q.

OPS-3.Q.075: Formation à la gestion de la fatigue

Voir l'IEM au OPS-3 Q.075

(a) L'exploitant fournit aux membres d'équipage, au personnel chargé de l'élaboration et de l'actualisation du tableau de service et au personnel de direction concerné une formation initiale et continue à la gestion de la fatigue**.**

(b) Cette formation suit un programme établi par l'exploitant et décrit dans le manuel d'exploitation. Le programme de formation porte sur les causes et les effets possibles de la fatigue, ainsi que sur les mesures de lutte contre la fatigue.

CHAPITRE R – TRANSPORT AERIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES

OPS 3.R.005 Terminologie

(a) Les termes utilisés dans ce chapitre ont la signification suivante :

(1) *liste de vérification en vue de l'acception* document utilisé pour effectuer le contrôle de l'aspect extérieur des colis contenant des marchandises dangereuses et le contrôle des documents associés afin de déterminer le respect de toutes les exigences appropriées.

(2) *hélicoptère cargo* - tout hélicoptère transportant des marchandises ou du matériel et non des passagers. Dans ce contexte, ne sont pas considérés comme faisant partie des passagers :

(i) un membre d'équipage ;

(ii) un employé de l'exploitant, autorisé et transporté en accord avec les instructions contenues dans le manuel d'exploitation ;

(iii) un représentant autorisé de l'Autorité de l'aviation civile ;

(iv) ou une personne dont les fonctions sont en rapport direct avec les marchandises particulières à bord.

(3) *marchandises dangereuses* - articles ou substances 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.

(4) *accident concernant des marchandises dangereuses* - événement associé et lié au transport de marchandises dangereuses causant la blessure grave ou la mort d'une personne ou des dommages matériels importants *(voir IEM OPS 3.R.005(a)(3) et (a)(4))*.

(5) *incident concernant des marchandises dangereuses* - événement, distinct de l'accident concernant des marchandises dangereuses, associé et lié au transport de marchandises dangereuses, ne survenant pas obligatoirement à bord d'un aéronef, et causant la blessure d'une personne, des dommages matériels, un incendie, des bris, des déversements, des fuites de fluides ou de radiations ou tout autre signe de dégradation de l'intégrité de l'emballage. Tout événement lié au transport de marchandises dangereuses mettant en danger l'aéronef ou ses occupants est également considéré comme constituant un incident concernant des marchandises dangereuses *(voir IEM OPS 3.R.005(a)(3) et (a)(4))*.

(6) *document de transport de marchandises dangereuses* – document spécifié dans les Instructions Techniques. Il est rempli par la personne désirant faire transporter des marchandises dangereuses et contient des informations relatives aux dites marchandises. Ce document comporte une

déclaration signée attestant que les marchandises dangereuses sont entièrement et précisément décrites par leur désignation correcte et leur nomenclature O.N.U. / numéro d'identité, et attestant qu'elles sont correctement classifiées, emballées, marquées, étiquetées et en état d'être transportées.

(7) *conteneur de fret (Voir unité de chargement)*

(8) *dérogation* : uniquement aux fins de la conformité avec la présente sous partie, autorisation visée dans les Instructions Techniques et délivrée par toutes les autorités concernées permettant de déroger aux exigences des instructions techniques.

(9) *agent de manutention* – agent chargé pour le compte d'un exploitant de partie ou totalité de la réception du chargement, du déchargement, du transfert ou autre prise en charge des passagers ou du fret.

(10) *numéro d'identité* - numéro d'identification temporaire attribué à un article de marchandise dangereuse qui n'a pas reçu de numéro O.N.U.

(11) *suremballage* - contenant utilisé par un seul expéditeur pour y placer un ou plusieurs colis et ne constituer qu'une unité afin de faciliter la manutention et l'arrimage (Note : cette définition ne comprend pas les unités de chargement).

(12) *colis* - résultat complet de l'opération d'emballage, comprenant à la fois l'emballage et son contenu préparé pour le transport.

(13) *emballage* – contenant et tout autre composant ou matériel nécessaire pour que le contenant assure sa fonction de rétention et la conformité avec les exigences d'emballage.

(14) *désignation officielle de transport* - désignation, devant être utilisée pour décrire une substance ou un article particulier, donnée dans tout document ou notification de transport et, le cas échéant, sur l'emballage.

(15) *blessure grave* - toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

(i) nécessite une hospitalisation supérieure à quarante-huit (48) heures, cette hospitalisation survenant dans les sept jours suivant la date à laquelle les blessures ont été subies ;

(ii) ou provoque la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, orteils ou nez) ;

(iii) ou provoque des déchirures qui sont à l'origine d'hémorragies graves, ou de lésions d'un nerf, muscle ou tendon ;

(iv) ou entraîne des lésions d'organes internes ;

(v) ou entraîne des brûlures au deuxième ou au troisième degré, ou des brûlures affectant plus de 5% de la surface du corps ;

(vi) ou résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à des radiations nocives.

(16) *Etat d'origine* - Etat sur le territoire duquel les marchandises dangereuses ont été chargées dans un hélicoptère.

(17) *Instructions Techniques* - dernière édition des Instructions Techniques pour la sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses (Doc 9284-AN/905), comprenant les suppléments et addenda, approuvée et publiée par décision du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

(18) *numéro O.N.U.* - numéro à quatre chiffres attribué par le Comité d'experts en transport de marchandises dangereuses de l'Organisation des Nations Unies pour identifier certaines substances ou certains groupes de substances.

(19) *unité de chargement* – tout type de conteneur de fret, de conteneur d'aéronef, de palette d'aéronef avec un filet, ou palette d'aéronef avec un filet tendu au-dessus d'un igloo

Note : la présente définition ne recouvre pas le suremballage ; cette définition ne prend pas les conteneurs de marchandises radioactives.

OPS 3.R.010 Conditions de transport des dépouilles mortelles par voie aérienne

(a) Le transport par hélicoptère des dépouilles mortelles est soumis aux mêmes dispositions que le transport par voie de surface. Cependant :

(1) Un système de mise à l'air libre doit être mis en place entre le cercueil et l'extérieur de l'aéronef si celui-ci n'est pas de type hermétique ;

(2) Les cercueils utilisés étant soit avec garniture étanche soit de type hermétique, un système de rétention ne s'impose pas ;

(3) Si le cercueil ne peut être placé dans un compartiment isolé des occupants de l'hélicoptère, les passagers doivent être limités à du personnel médical ou officiel ou bien des membres de la famille.

(4) Le cercueil ne peut être placé à proximité que de matériaux inertes, à l'exclusion toutefois d'objets destinés à se trouver en contact fréquent avec des personnes (trousses, bagages, jouets, denrées alimentaires, vêtements, etc.) ;

(5) Enfin, une formation adaptée à ce type de transport doit être dispensée préventivement aux équipages concernés.

OPS 3.R.015 Conditions de transport des animaux infectés ou venimeux

Le transport par voie aérienne d'animaux infectés et venimeux est soumis aux conditions suivantes

(1) Les animaux doivent être enfermés dans une première caisse métallique. Les grillages fermant cette caisse doivent avoir des mailles dont les dimensions sont suffisamment petites pour ne laisser passer ni les animaux eux-mêmes, ni les petits auxquels ils peuvent donner naissance.

(2) Cette première caisse doit être placée et calée au centre d'une caisse à claire voie de construction suffisamment solide pour pouvoir supporter une charge de cinq cent (500) kg sur son couvercle sans présenter d'amorce d'écrasement. Les dimensions intérieures de la seconde caisse doivent être telles qu'un espace vide de dix (10) cm sépare de tous côtés la première caisse de la seconde (sauf aux points de calage).

(3) La seconde caisse doit porter une étiquette spéciale noire pour les animaux venimeux et rouge pour les animaux infectés avec tête de mort à gauche et dans la partie droite l'indication :

Animaux venimeux ou infectés

A MANIPULER AVEC PRECAUTION

(4) La caisse contenant les animaux doit être placée de préférence dans une soute à bagages aérée et solidement arrimée.

OPS 3.R.020 Autorisation de transport de marchandises dangereuses

(Voir IEM OPS 3.R.020)

Un exploitant ne peut transporter des marchandises dangereuses qu'avec l'autorisation préalable de l'Autorité de l'aviation civile.

OPS-3.R.021 Exploitants n'ayant pas reçu d'approbation opérationnelle particulière pour transporter des marchandises dangereuses comme fret

Les exigences des exploitants n'ayant pas reçu d'approbation opérationnelle particulière pour transporter des marchandises dangereuses comme fret, sont décrites à l'appendice 1 à l'OPS-3.R.021.

OPS-3.R.022 Exploitants ayant reçu une approbation particulière pour transporter des marchandises dangereuses comme fret

Les exigences des exploitants transportant des marchandises dangereuses comme fret, sont décrites à l'appendice 1 à l'OPS-3.R.022.

OPS 3.R.025 Objet

(a) Un exploitant doit se conformer aux dispositions des Instructions Techniques en toute occasion lors du transport de marchandises dangereuses, que le vol se situe totalement ou partiellement dans ou hors du territoire d'un Etat considéré.

(b) Des articles et substances qui seraient par ailleurs classés marchandises dangereuses sont exclus des dispositions de ce chapitre, comme spécifié par les Instructions Techniques, à condition :

(1) que leur présence à bord de l'hélicoptère soit nécessaire, conformément à la réglementation pertinente ou pour des raisons d'exploitation (voir IEM OPS 3.R.025(b) (1))

(2) ou qu'ils soient transportés dans le cadre de l'hôtellerie ou du service de bord

(3) ou qu'ils soient transportés pour une utilisation en vol en tant qu'aides vétérinaires ou en tant que produits pour l'euthanasie d'un animal (voir IEM OPS 3.R.025(b) (3))

(4) ou qu'ils soient transportés à des fins d'aide médicale en vol sous respect des conditions suivantes *(voir IEM OPS 3.R.025(b) (4))* :

(i) les bouteilles de gaz ont été fabriquées spécialement dans le but de contenir et de transporter ce gaz particulier ;

(ii) les drogues, médicaments et autres objets médicaux sont sous le contrôle d'un personnel formé pendant toute leur durée d'utilisation à bord de l'hélicoptère ;

(iii) un équipement contenant des piles à liquide est gardé et, si nécessaire, fixé en position verticale afin de prévenir tout débordement de l'électrolyte ;

(iv) et les dispositions adaptées sont prises pour ranger et mettre en sécurité tous les équipements durant le décollage et l'atterrissage et à tout autre moment du vol lorsque cela est jugé nécessaire par le commandant de bord dans l'intérêt de la sécurité ;

(5) ou qu'ils soient transportés par des passagers ou des membres d'équipage *(voir IEM OPS 3.R.025(b) (5))*.

(c) Les articles et substances destinés au remplacement des objets du chapitre (b) (1) et (b) (2) ci-dessus doivent être transportés à bord d'un hélicoptère conformément aux Instructions Techniques.

OPS 3.R.030 Limitations du transport de marchandises dangereuses

(a) Un exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les articles et substances spécifiquement identifiés par leur nom ou leur description générique dans les Instructions Techniques comme interdits de transport ne sont pas transportés à bord d'un hélicoptère, quelles que soient les circonstances.

(b) Un exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les articles et substances ou toutes autres marchandises identifiées dans les Instructions Techniques comme interdites de transport en circonstances normales sont uniquement transportées lorsque :

(1) elles font l'objet d'une dispense émanant des Etats concernés conformément aux termes des Instructions Techniques (voir IEM OPS 3.R.030(b) (1)) ;

(2) ou que les Instructions Techniques indiquent qu'elles peuvent être transportées sous réserve d'une autorisation délivrée par l'Etat d'origine.

OPS 3.R.035 Classification

Un exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les articles et substances sont classifiés comme marchandises dangereuses conformément aux Instructions Techniques.

OPS 3.R.040 Emballage

Un exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les marchandises dangereuses sont emballées conformément aux Instructions Techniques ou d'une manière approuvée par l'Autorité et qui assure un niveau équivalent de sécurité.

OPS 3.R.045 Étiquetage et marquage

(a) Un exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables afin de s'assurer que les colis, suremballages et conteneurs de fret sont étiquetés et marqués conformément aux Instructions techniques ou comme spécifié par l'Autorité de l'aviation civile.

(b) Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées sur un vol sortant totalement ou partiellement des limites territoriales du Togo, l'étiquetage et le marquage devront se faire en anglais, en plus de toute autre langue requise.

OPS 3.R.050 Document de transport de marchandises dangereuses

(a) Un exploitant doit s'assurer que, hormis dans le cas d'une indication contraire des Instructions techniques, les marchandises dangereuses sont accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses.

(b) Lorsque les marchandises dangereuses sont transportées sur un vol sortant totalement ou partiellement des limites territoriales du Togo, le document devra être complété en anglais, en plus de toute autre langue requise.

OPS 3.R.055 Acceptation de marchandises dangereuses

(a) L'exploitant n'accepte de transporter des marchandises dangereuses que si:

(1) l'emballage, le suremballage ou le conteneur de fret a été inspecté conformément aux procédures d'acceptation décrites dans les instructions techniques ;

(2) sauf mention contraire dans les instructions techniques, elles sont accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses en deux exemplaires ;

(3) la langue anglaise est utilisée pour :

(j) le marquage et l'étiquetage des colis, et

(ii) le document de transport de marchandises dangereuses, en plus de toute autre langue requise

(b) L'exploitant utilise une liste de vérification pour l'acception de marchandises dangereuses, qui doit permettre le contrôle de tous les éléments pertinents et l'enregistrement manuel, mécanique ou informatique des résultats de ce contrôle.

OPS 3.R.060 Inspection pour déceler des dommages, fuite ou contamination

(a) Un exploitant doit s'assurer que :

(1) les colis, suremballages et conteneurs de fret sont inspectés et font l'objet d'une recherche de fuite ou d'endommagement précédant immédiatement le chargement à bord d'un hélicoptère ou sur une unité de chargement, conformément aux Instructions Techniques ;

(2) une unité de chargement n'est chargée à bord d'un hélicoptère que lorsqu'elle a été inspectée conformément aux Instructions Techniques et que les marchandises dangereuses qu'elle contient ont été déclarées exemptes de traces de fuites ou d'endommagement ;

(3) les colis, suremballages ou conteneurs de fret présentant des fuites ou endommagés ne sont pas chargés à bord d'un hélicoptère ;

(4) tout colis de marchandises dangereuses, se trouvant à bord d'un hélicoptère, qui présente des fuites ou est endommagé est débarqué. Dans ce cas, le reste de l'expédition doit être inspecté afin de s'assurer qu'il se trouve dans un parfait état de transport et qu'aucun endommagement ni aucune contamination n'a affecté l'hélicoptère ou son chargement ;

(5) et les colis, suremballages et conteneurs de fret sont inspectés et font l'objet d'une recherche de traces d'endommagement ou de fuites au moment du déchargement de l'hélicoptère ou de l'unité de chargement et, si des traces d'endommagement ou de fuite sont trouvées, la zone de rangement des marchandises dangereuses doit être inspectée à la recherche d'endommagement ou de contamination.

OPS 3.R.065 Élimination de la contamination

(a) Un exploitant doit s'assurer que :

(1) toute contamination résultant d'une fuite ou d'un endommagement de marchandises dangereuses est éliminée sans délai ;

(2) et un hélicoptère contaminé par des marchandises radioactives est immédiatement retiré du service et n'est pas remis en service tant que le niveau de radiation sur toute surface accessible et que la

contamination volatile ne sont pas redescendus sous les valeurs spécifiées par les Instructions Techniques.

(b) En cas de non-respect de l'une quelconque des limites prévues par les instructions techniques applicables à l'intensité de rayonnement ou à la contamination,

(1) l'exploitant doit :

(i) s'assurer que l'expéditeur en est informé si le non-respect est constaté au cours du transport;

(ii) prendre des mesures immédiates pour atténuer les conséquences du non-respect ;

(iii) porter dès que possible, et immédiatement quand une situation d'urgence s'est produite ou est en train de se produire, le non-respect à la connaissance de l'expéditeur et de l'Autorité de l'aviation civile ou des autorités compétentes, respectivement ;

(2) l'exploitant doit également, dans les limites de ses compétences :

(i) enquêter sur le non-respect et sur ses causes, ses circonstances et ses conséquences ;

(ii) prendre des mesures appropriées pour remédier aux causes et aux circonstances à l'origine du non-respect et pour empêcher la réapparition de circonstances analogues à celles qui sont à l'origine du non-respect ; et

(iii) faire connaître à l'Autorité de l'aviation civile ou aux autorités compétentes les causes du non-respect et les mesures correctives ou préventives qui ont été prises ou qui doivent l'être.

OPS 3.R.070 Restrictions de chargement

(a) Cabine passagers et poste de pilotage.

Un exploitant doit s'assurer que les marchandises dangereuses ne se trouvent pas dans la cabine occupée par des passagers, ni dans le poste de pilotage, sauf indication contraire des Instructions Techniques.

(b) Compartiments cargo.

Un exploitant doit s'assurer que les marchandises dangereuses sont chargées, isolées, rangées et arrimées à bord d'un hélicoptère conformément aux Instructions Techniques.

(c) Marchandises dangereuses réservées aux seuls hélicoptères cargo.

Un exploitant doit s'assurer que les colis de marchandises dangereuses portant l'étiquette «par cargo uniquement» sont transportés par hélicoptère cargo et chargés conformément aux Instructions Techniques.

OPS 3.R.075 Communication de l'information

(a) Information du personnel au sol.

Un exploitant doit s'assurer que :

(1) l'information est dispensée au personnel au sol afin que ce dernier assume ses fonctions relatives au transport des marchandises dangereuses, y compris les actions à entreprendre dans l'éventualité d'incidents et accidents mettant en cause des marchandises dangereuses;

(2) et le cas échéant, l'information mentionnée au chapitre (a) (1) ci-dessus est également communiquée à la société chargée de la manutention.

(b) Information aux passagers et autres personnes

(Voir IEM OPS 3.R.075(b))

(1) Un exploitant doit s'assurer que l'information est communiquée conformément aux Instructions techniques de manière à ce que les passagers soient avertis du type de marchandises qu'il leur est interdit de transporter à bord d'un hélicoptère ;

(2) Un exploitant et, le cas échéant, la société chargée de la manutention doivent s'assurer que des notes d'information sont fournies aux points d'acceptation du fret, qui renseignent les personnels concernés sur le transport des marchandises dangereuses.

(c) Information aux membres d'équipage.

Un exploitant doit s'assurer que l'information est fournie dans le manuel d'exploitation aux membres d'équipage, afin que ces derniers assument leurs responsabilités eu égard au transport des marchandises dangereuses, y compris les actions à entreprendre dans l'éventualité d'urgences mettant en cause des marchandises dangereuses.

(d) Information au commandant de bord.

Un exploitant doit s'assurer :

(1) que le commandant de bord reçoit une information écrite, conformément aux Instructions Techniques

(2) que les informations nécessaires pour réagir aux situations d'urgences en vol sont fournies, conformément aux instructions techniques;

(3) qu'une copie lisible des informations écrites destinées au commandant de bord est conservée au sol dans un lieu aisément accessible jusqu'à la fin du vol auquel se rapportent les informations écrites. Cette copie ou les informations qu'elle contient doivent être aisément accessibles aux aérodromes du dernier point de départ et du prochain point d'arrivée prévu jusqu'à la fin du vol auquel les informations se rapportent;

(4) que, lorsque des marchandises dangereuses sont transportées sur un vol réalisé totalement ou partiellement en dehors des limites territoriales du Togo, les informations écrites destinées au Commandant de bord sont en anglais, en plus de toute autre langue requise. (Voir le tableau 1 de l'Appendice 1 à l'OPS-3.P.030 pour la durée d'archivage du document).

(e) Informations en cas d'incident ou d'accident d'hélicoptère.

(1) L'exploitant d'un hélicoptère mis en cause dans un incident aérien doit, sur demande, fournir toute information requise conformément aux Instructions Techniques.

(2) L'exploitant d'un hélicoptère mis en cause dans un accident aérien ou un incident aérien grave doit fournir sans délai toute Information requise conformément aux Instructions Techniques.

(3) L'exploitant d'un hélicoptère mentionne dans les manuels applicables et les plans d'urgence en cas d'accident les procédures permettant d'assurer la communication de ces informations.

(f) Informations en cas d'urgence en vol.

(1) Si une situation d'urgence en vol se produit, le commandant de bord informe, dès que la situation le permet, les services de la circulation aérienne concernés de la présence éventuelle de marchandises dangereuses dans le fret de l'hélicoptère, conformément aux Instructions Techniques.

(g) Informations à tout le personnel, y compris le personnel de tierces parties

(1) L'exploitant veille à ce que tout le personnel, y compris le personnel de tierces parties, qui intervient dans l'acceptation, la manutention, le chargement ou le déchargement de fret soit informé de l'approbation particulière de l'exploitant et de ses limitations concernant le transport de marchandises dangereuses.

OPS 3.R.080 Programmes de formation

(Voir IEM OPS 3.R.080)

L'exploitant d'un hélicoptère doit établir et maintenir des programmes de formation destinés au personnel sur les marchandises dangereuses, comme exigé par les Instructions techniques; ces programmes sont soumis à l'examen et à l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile. Les programmes de formation doivent être proportionnés aux responsabilités du personnel et être conformes aux exigences du RANT 18.

OPS 3.R.085 Rapports relatifs aux incidents et accidents de marchandises dangereuses

(Voir IEM OPS 3.R.085)

(a) Un exploitant doit rapporter chaque incident et accident lié au transport de marchandises dangereuses à l'Autorité de l'aviation civile. Un rapport initial devra être diffusé dans les soixante-douze (72) heures suivant l'événement à moins que des circonstances exceptionnelles ne l'en empêche.

(b) Le premier rapport est transmis dans les soixante-douze (72) heures qui suivent l'événement, sauf si des circonstances exceptionnelles l'empêchent. Il peut être envoyé par n'importe quel moyen, notamment par courrier électronique, par téléphone ou par télécopie. Ce rapport contient toutes les informations connues à ce moment, rangées sous les rubriques énumérées à IEM OPS-3.R.085 c). Au

besoin, un rapport ultérieur est établi dans les meilleurs délais comprenant toutes les informations qui n'étaient pas connues au moment de la transmission du premier rapport. Si un rapport a été fait oralement, une confirmation écrite est envoyée dès que possible.

(c) Un exploitant doit aussi rendre compte à l'Autorité de l'aviation civile des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, et découvertes dans le fret ou les bagages des passagers. Un compte-rendu initial doit être effectué dans les soixante-douze (72) heures qui suivent la découverte sauf si des circonstances exceptionnelles l'en empêchent.

CHAPITRE S – SURETE

OPS 3.S.005 Exigences en matière de sûreté

Un exploitant doit s'assurer que tous les personnels concernés connaissent et satisfont aux exigences pertinentes des programmes nationaux de sûreté.

OPS 3.S.010 Programmes de formation

Un exploitant doit établir, mettre à jour et mener les programmes de formation approuvés permettant à ses membre d'équipage de prendre les actions appropriées à la prévention des actes illicites telles que le sabotage ou la saisie illicite de l'hélicoptère et minimiser les conséquences de telles actions si elles devaient survenir. Le programme de formation devra également permettre d'enseigner aux employés appropriés des mesures et des techniques de dépistage applicables aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, aux équipements et aux provisions de bord destinés à un transport par hélicoptère pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage et autres formes d'intervention illicite.

OPS 3.S.015 Rapports relatifs aux actes illicites

Suite à un acte illicite à bord d'un hélicoptère, le commandant de bord ou, en son absence, l'exploitant doit soumettre sans délai un rapport sur un tel acte à l'Autorité de l'aviation civile.

OPS 3.S.020 Liste de vérification de la procédure de fouille de l'hélicoptère

Un exploitant doit s'assurer que tous les hélicoptères transportent une liste de vérification des procédures à suivre pour ce type d'hélicoptère, pour la recherche d'armes, d'explosifs ou autres dispositifs dangereux cachés à bord. L'exploitant doit aussi accompagner la liste de vérification d'instructions sur la marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou autre objet suspect.

OPS 3.S.025 Sûreté du poste de pilotage

Sur tout hélicoptère exploité pour le transport de passagers, la porte du compartiment de l'équipage de conduite, lorsque installée, doit pouvoir être verrouillée de l'intérieur du compartiment afin de prévenir tout accès non autorisé.

CHAPITRE T – AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

OPS 3.T.005 Généralités

(b) Un agent technique d'exploitation doit s'abstenir, en tout état de cause, de prendre des mesures contraires aux procédures instituées par les services :

(1) de contrôle de la circulaire aérienne;

(2) météorologiques ;

(3) des télécommunications.

(c) L'agent technique d'exploitation doit avoir connaissance de:

(1) la teneur du manuel d'exploitation de l'exploitant;

(2) l'équipement radio des hélicoptères utilisés ;

(3) l'équipement de navigation des hélicoptères utilisés ;

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

OPS 3.T.010 Fonctions de l'agent technique d'exploitation

(a) Un agent technique d'exploitation exerçant ses fonctions dans le cadre de la méthode de contrôle et de supervision des vols citée au § OPS3.C.005 (g) doit:

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

(2) aider le pilote commandant de bord dans l'établissement du plan de vol exploitation et du plan de vol à déposer ;

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

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

(4) fournir au pilote commandant de bord, au cours du vol, par les moyens appropriés, les renseignements qui pourraient être nécessaires à la sécurité du vol.

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 de l'OACI).

(b) En cas d'urgence, l'agent technique d'exploitation doit :

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

(2) communiquer au pilote commandant de bord les renseignements qui pourraient être nécessaires à la sécurité du vol, notamment tout renseignement concernant les modifications qui doivent être apportées au plan de vol pendant le vol.

Note : le RANT 01 – PART PEL 7 contient les exigences supplémentaires relatives aux agents techniques d'exploitation.

OPS 3.T.015 Expérience requise

(a) Un agent technique d'exploitation ne doit être affecté à l'une des fonctions énumérées précédemment, que s'il a:

(1) suivi de manière satisfaisante et complète un cours de formation de l'exploitant, portant sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols spécifiée au § OPS-3 C.005 (g) ;

Note : Le Manuel d'instruction *(Doc 7192), Partie D-3 —* Agent technique d'exploitation*, contient des éléments indicatifs sur la composition des programmes de formation.*

(2) dans les 12 mois précédents son affectation, effectué au moins un vol de qualification, dans un hélicoptère au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols. Ce vol doit comprendre des atterrissages sur le plus grand nombre d'hélistations possible ;

Note : Lors du vol de qualification, l'agent technique d'exploitation doit être en mesure de surveiller de près le système d'intercommunication et les radiocommunications de l'équipage de conduite et d'observer les actions de l'équipage de conduite.

(b) Un agent technique d'exploitation doit prouver qu'il connaît :

- la teneur du manuel d'exploitation décrit à l'appendice 1 OPS-3. P.010 ;
- l'équipement radio communication des hélicoptères utilisés ;
- l'équipement de navigation des hélicoptères utilisés ;

(c) Un agent technique d'exploitation doit prouver à l'exploitant qu'il connaît les détails suivants au sujet des vols dont il est chargé et des régions dans lesquelles il est autorisé à superviser les vols :

- conditions météorologiques saisonnières et sources de renseignements météorologiques ;
- effets des conditions météorologiques sur la réception radio à bord des hélicoptères utilisés ;
- particularités et limites d'emploi de chacun des systèmes de navigation utilisés par l'exploitant ;
- instructions relatives au chargement des hélicoptères ;

(d) Un agent technique d'exploitation doit prouver à l'exploitant qu'il possède les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines qui sont applicables aux fonctions d'agent technique d'exploitation ;

(a) Un agent technique d'exploitation doit prouver qu'il est à même de remplir les fonctions énumérées au OPS 3.T.010.

OPS 3.T.020 Stage de maintien de compétence

(a) Tout exploitant doit s'assurer que chaque agent technique d'exploitation suit un stage de maintien de compétence sanctionné par une évaluation.

(b) La période de validité de ce stage doit être de 24 mois calendaires à compter de la fin du mois de sa réalisation. Si ce stage est accompli dans les trois derniers mois calendaires de validité d'un stage précédent, sa période de validité doit s'étendre de la date de sa réalisation jusqu'à 24 mois calendaires après la date d'expiration de ce précédent stage.

(c) Avant de mettre en application ces stages de maintien de compétence, l'exploitant doit les faire approuver par l'Autorité de l'aviation civile.

(d) Le dossier d'approbation des programmes de formation des agents techniques d'exploitation doit contenir les informations suivantes :

(i) les programmes de stage avec indication de la durée réservée à chaque partie du programme, et le nombre des participants par stage ;
(ii) les dossiers du personnel d'instruction ;
(iii) les moyens matériels et pédagogiques utilisés ; l'exploitant doit indiquer si ces moyens lui appartiennent. Sinon il doit justifier dans quelles conditions ils sont mis à sa disposition ;
(iv) la documentation, personnelle ou non, mise à la disposition des agents techniques d'exploitation ;
(v) les dossiers du personnel de contrôle proposés pour agrément à l'Autorité de l'aviation civile ;
(vi) les méthodes de contrôle et le guide de notation ;
(vii) et les mesures à prendre dans le cas où un contrôle est non satisfaisant.

OPS 3.T.025 Attestation de maintien de compétence

(a) Lorsque les agents techniques d'exploitation ont une attestation de qualification autre que la licence d'agent technique d'exploitation conformément à la méthode approuvée de contrôle et de supervision de l'exploitation, les personnes qui en sont titulaires doivent répondre au minimum aux conditions de délivrance de la licence d'agent technique d'exploitation qui sont spécifiées dans le RANT 01.

(b) L'exploitant doit délivrer à chaque agent technique d'exploitation une attestation de maintien de compétence. Cette attestation à l'entête de l'exploitant doit indiquer les dates des stages de maintien de compétence, de qualifications de type d'aéronefs et de qualifications de route ou de régions suivis ainsi que les dates et périodes de leur validité. Elle doit être présentée à toute réquisition des services compétents de l'Autorité de l'aviation civile chargés du contrôle.

OPS 3.T.030 Agrément d'un agent technique d'exploitation pour exercer des contrôles

(*Intentionnellement blanc*)

OPS 3.T.035 Dossiers de formation

Tout exploitant doit tenir à jour les dossiers des agents techniques d'exploitation qu'il emploie.

Ces dossiers doivent contenir au minimum :

a) copie du dossier de formation initiale;

b) copie de la licence d'agent technique d'exploitation ;

c) les certificats de stage de qualifications de type d'aéronefs ;

d) les certificats de stages de qualifications de route ou de régions ;

e) les certificats de stages de maintien de la compétence.