

**Annexes au projet de règlement de la Commission
relatif aux «opérations aériennes - OPS»**

ANNEXE I

DÉFINITIONS DES TERMES UTILISÉS AUX ANNEXES II-VIII

1. Aux fins du présent règlement, les définitions suivantes s'appliquent:
 - La «distance accélération-arrêt utilisable (ASDA)» désigne la distance de roulement utilisable au décollage plus la distance de prolongement d'arrêt, si un tel prolongement d'arrêt est déclaré disponible par l'état dans lequel se trouve l'aérodrome et est en mesure de supporter la masse de l'avion dans les conditions d'exploitation applicables.
 - Les «moyens acceptables de conformité (AMC)» sont des normes non contraignantes adoptées par l'Agence pour illustrer des moyens permettant d'établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution.
 - Une «liste de vérification pour l'acceptation» est un document utilisé pour effectuer le contrôle de l'apparence des colis contenant des marchandises dangereuses, ainsi que des documents associés, afin de s'assurer que toutes les exigences prévues ont été respectées.
 - Un «aérodrome adéquat» désigne un aérodrome sur lequel l'aéronef peut être exploité, compte tenu des exigences applicables en matière de performances et des caractéristiques de la piste.
 - Aux fins de la classification des passagers:
 - a) un «adulte» désigne une personne âgée d'au moins 12 ans;
 - b) le terme «enfant/enfants» désigne des personnes âgées de 2 à 12 ans, et
 - c) un «bébé» désigne un enfant de moins de deux ans.
 - Un «avion» désigne un aéronef motopropulsé à voilure fixe et plus lourd que l'air, sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur la voilure.
 - Un «vol avec système d'imagerie nocturne (NVIS)» signifie, dans le cas d'opérations NVIS, qu'une partie d'un vol effectué selon les règles de navigation à vue (VFR) est exécutée de nuit et que l'un des membres d'équipage utilise des jumelles de vision nocturne (JVN).
 - Un «aéronef» désigne un 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.
 - Les «autres moyens de mise en conformité» constituent une alternative à des moyens acceptables de conformité existants ou proposent de nouveaux moyens d'établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, pour lesquels aucun moyen acceptable de conformité associé n'a été adopté par l'Agence.
 - L'«antigivrage», dans le cas de procédures au sol, désigne une procédure qui offre une protection contre la formation de givre ou de glace et l'accumulation de neige sur les surfaces traitées d'un aéronef pour un laps de temps limité (durée d'efficacité).
 - Un «ballon» désigne un aéronef non motorisé plus léger que l'air et capable de voler grâce à l'utilisation soit de gaz, soit d'un brûleur embarqué.

Annexe I Définitions des termes utilisés aux annexes II-VIII

- Un «membre d'équipage de cabine» désigne un membre d'équipage disposant de qualifications appropriées, autres que celles de membre d'équipage de conduite ou d'équipage technique, à qui un exploitant confie des tâches liées à la sécurité des passagers et du vol pendant l'exploitation.
- Une «opération d'approche de catégorie I (CAT I)» désigne l'exécution d'une approche de précision aux instruments et d'un atterrissage à l'aide d'un système d'atterrissage aux instruments (ILS), d'un système d'atterrissage micro-ondes (MLS), d'un système d'atterrissage GNSS/GBAS (système d'atterrissage utilisant des informations augmentées de GNSS), d'un radar d'approche de précision (PAR), ou d'un GNSS doté d'un système satellitaire à précision augmentée par balises au sol (SBAS), avec une hauteur de décision (DH) de 200 ft minimum et une portée visuelle de piste (RVR) d'au moins 550 m pour les avions et de 500 m pour les hélicoptères.
- Une «opération d'approche de catégorie II (CAT II)» désigne l'exécution d'une approche de précision aux instruments et d'un atterrissage à l'aide d'un ILS ou MLS avec:
 - a) une DH inférieure à 200 ft mais supérieure à 100 ft, et
 - b) une RVR d'au moins 300 m.
- Une «opération d'approche de catégorie IIIA (CAT IIIA)» désigne l'exécution d'une approche de précision aux instruments et d'un atterrissage à l'aide d'un ILS ou MLS avec:
 - a) une DH inférieure à 100 ft, et
 - b) une RVR d'au moins 200 m.
- Une «opération d'approche de catégorie IIIB (CAT IIIB)» désigne l'exécution d'une approche de précision aux instruments et d'un atterrissage à l'aide d'un ILS ou MLS avec:
 - a) une DH inférieure à 100 pieds ou pas de DH, et
 - b) une RVR inférieure à 200 m mais supérieure à 75 m.
- Une «catégorie A en ce qui concerne les hélicoptères» désigne des hélicoptères multimoteurs disposant de caractéristiques d'isolation des moteurs et des systèmes spécifiées dans les codes de navigabilité applicables et pouvant être exploités sur la base des données de décollage et d'atterrissage, basées sur un concept de panne du moteur le plus défavorable, propre à assurer un atterrissage en sécurité sur une surface appropriée ou un niveau adéquat de performances permettant la poursuite du vol en sécurité ou l'interruption du décollage suite à la panne d'un moteur.
- Une «catégorie B en ce qui concerne les hélicoptères» désigne un hélicoptère monomoteur ou multimoteur qui ne satisfait pas aux normes de la catégorie A. Les hélicoptères de catégorie B ne présentent aucune garantie quant à la poursuite d'un vol en toute sécurité dans le cas d'une panne moteur et l'hypothèse d'un atterrissage non prévu.
- Les «spécifications de certification» sont des normes techniques adoptées par l'Agence qui indiquent les moyens de démontrer la conformité avec les exigences essentielles des annexes I, IV et Va du règlement (CE) n° 216/2008.
- Une «manœuvre à vue» désigne la phase visuelle d'une approche aux instruments visant à amener un aéronef en position pour l'atterrissage sur une piste/aire

Annexe I Définitions des termes utilisés aux annexes II-VIII

d'approche finale et de décollage (FATO) dont la position ne permet pas une approche directe.

- Un «prolongement dégagé» est une zone rectangulaire définie au sol ou sur l'eau, placée sous le contrôle de l'autorité appropriée et choisie ou aménagée de manière à constituer une aire convenable au-dessus de laquelle un avion peut exécuter une partie de sa montée initiale jusqu'à une hauteur spécifiée.
- La «base des nuages» est la hauteur de la base des nuages les plus bas observés ou prévus à proximité d'un aéroport ou d'un site d'exploitation ou dans une zone d'exploitation spécifiée, qui est habituellement mesurée au-dessus de l'altitude de l'aéroport ou, dans le cas d'une exploitation en mer, au-dessus du niveau moyen de la mer.
- Un «partage de code» désigne des dispositions prises par un exploitant pour placer son code d'identification sur un vol effectué par un autre exploitant, et vendre et émettre des titres de transport pour ledit vol.
- Une «zone habitée» désigne, en liaison avec une agglomération, une ville ou des habitations, toute zone utilisée dans une large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives.
- Une «piste contaminée» est une piste dont plus de 25 % de la surface se trouvant sur la longueur et la largeur utilisées est couvert par l'un des éléments suivants:
 - a) une pellicule d'eau de plus de 3 mm (0,125 pouce), ou de la neige fondue ou de la neige poudreuse en quantité équivalente à plus de 3 mm (0,125 pouce) d'eau;
 - b) de la neige tassée formant une masse solide résistant à une nouvelle compression et restant compacte en se cassant par fragments si l'on tente de l'enlever (neige compacte), ou
 - c) de la glace, y compris de la glace mouillée.
- La «réserve de route» désigne la quantité de carburant requise pour compenser des facteurs imprévus qui pourraient avoir une incidence sur la consommation de carburant jusqu'à l'aéroport de destination.
- Une «approche finale en descente continue (CDFA)» est une technique consistant à effectuer le segment d'approche finale d'une procédure d'approche classique aux instruments en descente continue, sans palier, depuis une altitude/hauteur égale ou supérieure à l'altitude/hauteur du point d'approche finale jusqu'à un point situé à environ 15 m (50 ft) au-dessus du seuil de la piste d'atterrissage ou jusqu'au point où la manœuvre d'arrondi devrait commencer pour le type d'aéronef utilisé.
- La «visibilité météo convertie (VMC)» est une valeur, équivalente à une RVR, dérivée de la visibilité météo rapportée.
- un «membre d'équipage» est une personne qui se voit attribuer par un exploitant des tâches à exécuter à bord d'un aéronef.
- Les «phases critiques de vol», dans le cas d'avions, désignent le roulement au décollage, la trajectoire de décollage, l'approche finale, l'atterrissage, y compris le roulage à l'atterrissage, et toute autre phase du vol que le pilote/commandant de bord désignera.
- Les «phases critiques de vol», dans le cas d'hélicoptères, désignent la circulation, le vol stationnaire, le décollage, l'approche finale, l'approche interrompue,

Annexe I Définitions des termes utilisés aux annexes II-VIII

l'atterrissage, et toute autre phase du vol que le pilote/commandant de bord désignera.

- Une «piste humide» désigne une piste dont la surface n'est pas sèche, mais à laquelle l'humidité présente ne confère pas un aspect brillant.
- Le terme «marchandises dangereuses (DG)» désigne des articles ou des substances de nature à présenter un danger pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement et qui sont repris dans la liste des marchandises dangereuses des instructions techniques ou qui sont classés conformément à ces instructions.
- Un «accident concernant des marchandises dangereuses» désigne un événement associé et lié au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne causant des blessures graves ou la mort d'une personne ou des dommages matériels importants.
- Un «incident concernant des marchandises dangereuses» désigne un événement, autre qu'un accident concernant des marchandises dangereuses, associé et lié au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne, ne survenant pas nécessairement à bord d'un aéronef, et causant des blessures à une personne, des dommages matériels, un incendie, des bris, des déversements, des fuites de fluides ou des radiations, ou se traduisant par tout autre signe de dégradation de l'intégrité de l'emballage. Tout événement lié au transport de marchandises dangereuses mettant sérieusement en danger un aéronef ou ses occupants est également considéré comme un incident concernant des marchandises dangereuses.
- Le «dégivrage», dans le cas de procédures au sol, désigne une procédure par laquelle on enlève d'un aéronef le givre, la glace, la neige ou la neige fondue, afin que les surfaces ne soient pas contaminées.
- Le terme «point défini après le décollage (PDAD)» désigne 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 moteur critique à l'arrêt, n'est pas assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.
- Le terme «point défini avant l'atterrissage (PDAA)» désigne 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 moteur critique à l'arrêt, n'est plus assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.
- La «distance DR» désigne la distance horizontale qu'un hélicoptère a parcourue depuis la fin de la distance de décollage utilisable.
- Un «contrat de location coque nue» est un contrat conclu entre entreprises aux termes duquel l'aéronef est exploité sur le certificat de transporteur aérien (CTA) du preneur.
- La «masse à vide en ordre d'exploitation» désigne la masse totale de l'aéronef, à l'exclusion de tout carburant utilisable et de toute charge marchande, prêt pour un type spécifique d'exploitation.
- Une «piste sèche» désigne une piste ni mouillée ni contaminée. Cette appellation comprend les pistes en dur spécialement aménagées avec des rainures ou un revêtement poreux, et entretenues en vue de maintenir un coefficient de freinage «efficace comme sur piste sèche», et ce même en présence d'humidité.
- Une «aire d'approche finale et de décollage en terrasse (ou héliport en terrasse)» désigne une FATO qui se trouve au moins à 3 m au-dessus de la surface environnante.

Annexe I Définitions des termes utilisés aux annexes II-VIII

- Un «aérodrome de dégagement en route (ERA)» est un aérodrome adéquat sur la route pouvant être demandé au stade de la préparation du plan de vol.
- Un «système à vision augmentée (EVS)» désigne un dispositif électronique permettant d'afficher une image en temps réel de l'environnement extérieur grâce à des capteurs d'imagerie.
- «L'aire d'approche finale et de décollage (FATO)» désigne une aire définie pour l'exploitation des hélicoptères, au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au stationnaire et au-dessus de laquelle commence la manœuvre de décollage. Dans le cas des hélicoptères de classe de performances 1, l'aire définie inclut l'aire d'arrêt au décollage utilisable.
- L'«analyse des données de vol (FDM)» désigne l'utilisation proactive des données de vol numériques découlant des opérations de routine en vue d'améliorer la sécurité aérienne. Elle ne peut déboucher sur des sanctions.
- Un «entraîneur synthétique de vol (FSTD)» désigne un dispositif d'entraînement qui:
 - a) dans le cas des avions, désigne un simulateur de vol (FFS), un système d'entraînement au vol (FTD), un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT), ou un système basique d'entraînement au vol aux instruments (BITD);
 - b) dans le cas des hélicoptères, désigne un simulateur de vol (FFS), un système d'entraînement au vol (FTD), ou un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT).
- Un «aérodrome ERA-carburant» désigne un aérodrome ERA choisi de manière à réduire la réserve de route.
- Le «système d'atterrissage par GBAS (GLS)» est un système d'approche et d'atterrissage à l'aide d'informations augmentées de GNSS pour assurer le guidage de l'aéronef sur la base de sa position GNSS latérale et verticale. La référence d'altitude géométrique est utilisée pour sa pente d'approche finale.
- Le «personnel des services de secours au sol» désigne tout personnel des services de secours au sol (tels que policiers, pompiers, etc.) participant au service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH) et dont les tâches sont, de quelque manière que ce soit, en rapport avec des opérations en hélicoptère.
- Une «immobilisation au sol» désigne l'interdiction formelle pour un aéronef de décoller et le fait de prendre les mesures requises pour l'en empêcher.
- Un «collimateur de pilotage tête haute (HUD)» est un système d'affichage présentant les informations de vol dans le champ de vision extérieur à l'avant du pilote sans réduire de manière significative la vision extérieure.
- Un «système d'atterrissage par guidage tête haute (HUDLS)» désigne l'ensemble du système embarqué assurant le guidage tête haute du pilote durant l'approche et l'atterrissage et/ou la remise des gaz. Il comprend l'ensemble des capteurs, ordinateurs, sources d'alimentation, indications et commandes.
- Un «hélicoptère» désigne un aéronef plus lourd que l'air 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.

Annexe I Définitions des termes utilisés aux annexes II-VIII

- Un «membre d'équipage chargé des opérations d'hélicoptère (HHO)» est un membre d'équipage technique à qui l'on a attribué des tâches liées à l'utilisation d'un treuil.
- Héli-plateforme désigne une FATO située sur une structure flottante ou fixe, en mer.
- Un «membre d'équipage du SMUH» désigne un membre d'équipage technique qui est embarqué dans un vol SMUH aux fins de porter secours à toute personne ayant besoin d'une assistance médicale transportée à bord de l'hélicoptère et qui assiste le pilote pendant la mission.
- Un «vol de service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH)» est un vol effectué par un hélicoptère exploité sous agrément SMUH, dont le but est de faciliter l'assistance médicale d'urgence, lorsqu'un transport immédiat et rapide est essentiel, en transportant:
 - a) du personnel médical;
 - b) des fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments), ou
 - c) des personnes malades ou blessées et d'autres personnes directement concernées.
- Une «base opérationnelle SMUH» désigne un aérodrome sur lequel les membres d'équipage du SMUH et l'hélicoptère SMUH peuvent être mis en alerte pour des opérations SMUH.
- Un «site d'exploitation SMUH» est un site sélectionné par le commandant de bord lors d'un vol SMUH pour les opérations d'hélicoptère, l'atterrissage et le décollage.
- Un «vol HHO» est un vol effectué par un hélicoptère exploité sous agrément HHO, dont le but est de faciliter le transfert de personnes et/ou de marchandises par hélicoptère.
- Un «vol HHO en mer» est un vol effectué par un hélicoptère exploité sous agrément HHO, dont le but est de faciliter le transfert de personnes et/ou de marchandises par hélicoptère depuis ou vers un vaisseau ou une structure en zone maritime ou vers la mer elle-même.
- Un «passager HHO» désigne une personne qui doit être transférée par hélicoptère.
- Un «site HHO» désigne une aire spécifique sur laquelle un hélicoptère effectue un transfert par treuil.
- La «durée d'efficacité (HoT)» désigne la durée estimée pendant laquelle le liquide d'antigivrage empêchera la formation de glace et de givre et l'accumulation de neige sur les surfaces protégées (traitées) d'un avion.
- Un «environnement hostile» désigne:
 - a) un environnement dans lequel:
 - i. un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface n'est pas adéquate;
 - ii. les occupants de l'hélicoptère ne peuvent être protégés de manière adéquate contre les éléments naturels;
 - iii. le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'exposition prévu, ou

Annexe I Définitions des termes utilisés aux annexes II-VIII

- iv. il y a mise en danger inacceptable des personnes ou des biens au sol.
- b) Dans tous les cas, les zones suivantes doivent être considérées comme hostiles:
 - i. pour le survol de l'eau, les zones maritimes situées au nord du parallèle 45N ou au sud du parallèle 45S désignées par l'autorité de l'État concerné, et
 - ii. les parties de zone habitée dépourvues d'aires d'atterrissage forcé en sécurité.
- Le «point de décision à l'atterrissage (PDA)» désigne le point utilisé pour la détermination des performances à l'atterrissage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un moteur reconnue à ce point, l'atterrissage peut être poursuivi en sécurité ou interrompu.
- La «distance d'atterrissage utilisable (LDA)» désigne la longueur de piste déclarée utilisable par l'état dans lequel se trouve l'aérodrome et adaptée au roulage au sol d'un avion lors de l'atterrissage.
- Un «avion terrestre» désigne un aéronef à voilure fixe conçu pour décoller et atterrir sur la terre ferme, ce qui inclut les avions amphibies exploités comme des avions terrestres.
- Une «exploitation locale d'hélicoptère» désigne une exploitation à des fins de transport aérien commercial d'hélicoptères ayant une masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) supérieure à 3 175 kg et une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers (MOSPC) permettant d'accueillir un maximum de neuf personnes, effectuée de jour, sur des routes navigables par repérage visuel au sol, dans une zone géographique locale définie, spécifiée dans le manuel d'exploitation.
- Les «procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP)» désignent des procédures appliquées à un aérodrome en vue d'assurer la sécurité des opérations lors des approches de catégorie I inférieures aux normes, de catégorie II hors normes, de catégories II et III et des décollages par faible visibilité.
- Un «décollage par faible visibilité (LVTO)» est un décollage sur une piste où la portée visuelle de piste (RVR) est inférieure à 400 m mais supérieure à 75 m.
- Une «opération de catégorie I inférieure aux normes (LTS CAT I) » désigne une opération d'approche et d'atterrissage aux instruments de catégorie I à l'aide d'une DH de catégorie I, avec une valeur de RVR inférieure à celle qui serait normalement associée à la DH applicable, mais qui n'est pas inférieure à 400 m.
- La «configuration maximale approuvée en sièges passagers (MOPSC)» désigne la capacité maximale en sièges passagers d'un aéronef particulier, à l'exclusion des sièges des membres d'équipage, établie à des fins d'exploitation et spécifiée dans le manuel d'exploitation. Reposant sur la configuration maximale en sièges passagers établie lors du processus de certification mené pour le certificat de type (TC), le certificat de type supplémentaire (STC), ou une modification apportée au TC ou STC en fonction de l'aéronef particulier, la MOPSC peut compter un nombre égal ou inférieur de sièges en fonction des contraintes d'exploitation.
- Un «passager médical» désigne le personnel de santé transporté dans un hélicoptère durant un vol SMUH, comprenant, mais sans s'y limiter, les médecins, et le personnel infirmier et paramédical.

Annexe I Définitions des termes utilisés aux annexes II-VIII

- La «nuit» désigne la période située entre la fin du crépuscule civil du soir et le début de l'aube civile ou toute autre période similaire entre le coucher et le lever du soleil tel que prescrit par l'autorité adéquate, définie par l'État membre.
 - Des «jumelles de vision nocturne (JVN)» consistent en un dispositif binoculaire à intensification de la lumière, qui se porte sur la tête et améliore l'aptitude à conserver des références visuelles de surface pendant la nuit.
 - Un «système d'imagerie nocturne (NVIS)» désigne l'intégration de tous les éléments requis pour utiliser de manière efficace et sûre des JVN pendant des opérations en hélicoptère. Le système inclut au moins: des JVN, un éclairage NVIS, des composants de l'hélicoptère, une formation et le maintien de la navigabilité.
 - Un «environnement non hostile» est un environnement dans lequel:
 - a) un atterrissage forcé peut être accompli en sécurité;
 - b) les occupants de l'hélicoptère peuvent être protégés contre les éléments naturels, et
 - c) le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage sont appropriés au temps d'exposition prévu.
- Dans tous les cas, les parties de zone habitée pourvues d'aires d'atterrissage forcé en sécurité sont considérées comme non hostiles.
- Une «opération d'approche classique (NPA)» désigne une approche aux instruments avec une hauteur minimale de descente (MDH), ou une DH dans le cas d'un vol selon la technique CDF, qui n'est pas inférieure à 250 ft et une RVR/CMV d'au moins 750 m pour les avions et 600 m pour les hélicoptères.
 - Un «membre d'équipage NVIS» est un membre d'équipage technique qui participe à un vol NVIS.
 - Un «vol NVIS » désigne un vol effectué de nuit en conditions météorologiques de vol à vue (VMC) et pendant lequel l'équipage de conduite utilise des JVN dans un hélicoptère exploité sous agrément NVIS.
 - Une «exploitation en mer» désigne une exploitation dont une partie importante du vol est régulièrement effectuée au-dessus de zones maritimes, au départ ou à destination de lieux situés en mer.
 - Un «site d'exploitation» est un site, autre qu'un aéroport, choisi par l'exploitant ou le pilote/commandant de bord, en vue d'opérations d'atterrissage, de décollage et/ou de chargement externe.
 - Les «opérations en classe de performances 1» sont celles avec un niveau de performance tel que, en cas de défaillance du moteur critique, l'hélicoptère peut soit atterrir dans la distance utilisable pour l'arrêt au décollage, soit poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, selon le moment auquel survient la défaillance.
 - Les «opérations en classe de performances 2» sont des opérations telles que, en cas de défaillance du moteur critique, le niveau de performance disponible permet à l'hélicoptère de poursuivre son vol en sécurité sauf lorsque cette défaillance intervient tôt dans la manœuvre de décollage avant un point défini ou tard dans la manœuvre d'atterrissage après un point défini, auquel cas un atterrissage forcé peut s'avérer nécessaire.

Annexe I Définitions des termes utilisés aux annexes II-VIII

- Les «opérations en classe de performances 3» sont des opérations telles que, en cas de défaillance d'un moteur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé peut s'avérer nécessaire avec un hélicoptère multimoteur mais sera inévitable avec un hélicoptère monomoteur.
- Le «contrôle de l'exploitation» couvre la responsabilité de commencer, poursuivre, terminer ou dérouter un vol dans l'intérêt de la sécurité.
- Une «opération de catégorie II hors normes (OTS CAT II)» désigne une opération d'approche et d'atterrissage de précision aux instruments à l'aide d'ILS et de MLS sur une piste dépourvue de tout ou partie des éléments du système d'éclairage prévus pour les approches de précision de catégorie II, et avec:
 - a) une DH inférieure à 200 ft mais supérieure à 100 ft, et
 - b) une RVR d'au moins 350 m.
- Les «avions de classe de performances A» sont des avions multimoteurs à turbopropulseurs disposant d'une MOPSC supérieure à neuf ou d'une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg, ainsi que tous les avions multimoteurs à turboréacteurs.
- Les «avions de classe de performances B» sont des avions à turbopropulseurs disposant d'une MOPSC de neuf au maximum et d'une masse maximale au décollage de 5 700 kg ou moins.
- Les «avions de classe de performances C» sont des avions dotés de moteurs à pistons, disposant d'une MOPSC supérieure à neuf et d'une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg.
- Le «pilote commandant de bord» fait référence au pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité. Dans le cas des exploitations à des fins de transport aérien commercial, le «pilote commandant de bord» est appelé «commandant de bord».
- Un «planeur motorisé» désigne un aéronef équipé d'un ou plusieurs moteurs et qui, avec un (ou plusieurs) moteur(s) à l'arrêt, possède les caractéristiques d'un planeur.
- Le «principal établissement» désigne le siège social ou le siège principal d'un organisme au sein duquel sont exercées les fonctions financières principales, ainsi que le contrôle opérationnel des activités visées par le présent règlement.
- Les «inspections au sol prioritaires» désignent l'affectation d'une partie adéquate du nombre total des inspections au sol menées par ou au nom d'une autorité compétente sur une base annuelle, comme visé à la partie-ARO.
- Un «site d'intérêt public (PIS)» désigne un site utilisé exclusivement pour des exploitations effectuées dans l'intérêt public.
- Une «inspection au sol» consiste en l'inspection d'un aéronef, le contrôle des qualifications des membres d'équipage de conduite et de cabine et de la documentation de vol en vue de vérifier la conformité avec les exigences applicables.
- Un «intervalle de rectification» désigne une limitation de la durée des opérations avec des équipements en panne.
- La «distance utilisable pour le décollage interrompu (RTODAH)» est la longueur de l'aire d'approche finale et de décollage déclarée disponible et utilisable

Annexe I Définitions des termes utilisés aux annexes II-VIII

permettant aux hélicoptères exploités en classe de performances 1 de mener à bien un décollage interrompu.

- La «distance nécessaire pour le décollage interrompu (RTODRH)» est la distance horizontale nécessaire entre le début du décollage et le point auquel l'hélicoptère s'immobilise à la suite d'une défaillance d'un moteur et de l'interruption du décollage au point de décision au décollage.
- La «portée visuelle de piste (RVR)» est la distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.
- Un «atterrissage forcé en sécurité» est un atterrissage ou amerrissage inévitable, dont on peut raisonnablement espérer qu'il n'entraînera pas de blessures corporelles chez les occupants de l'aéronef ou chez des personnes à la surface.
- Un «planeur» désigne un aéronef plus lourd que l'air sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur sa voilure, et dont le vol libre ne dépend d'aucun moteur.
- Un «hydravion» désigne un aéronef à voilure fixe conçu pour décoller et atterrir sur la l'eau, ce qui inclut les avions amphibies exploités comme des hydravions.
- Des «pistes distinctes» désignent des pistes du même aérodrome formant des terrains d'atterrissage séparés. Ces pistes peuvent se confondre ou se croiser de manière que, si l'une des pistes est bloquée, ce blocage n'empêche pas les opérations planifiées sur l'autre piste. Chaque piste possède une procédure d'approche séparée fondée sur une aide à la navigation distincte.
- Un «vol VFR spécial» est un vol VFR autorisé par le contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions VMC.
- Une «approche stabilisée (SAp)» est une approche effectuée d'une manière contrôlée et appropriée en termes de configuration, d'énergie et de maîtrise de la trajectoire de vol depuis un point ou une altitude/hauteur prédéterminés jusqu'à un point situé à 50 ft au-dessus du seuil ou, s'il est situé plus haut, jusqu'au point où la manœuvre d'arrondi est lancée.
- Un «aérodrome de dégagement au décollage» est un aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.
- Le «point de décision au décollage (PDD)» désigne le point utilisé dans la détermination des performances de décollage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un moteur reconnue à ce point, le décollage peut soit être interrompu soit être poursuivi en sécurité.
- La «distance utilisable au décollage (TODA)», dans le cas des avions, désigne la longueur de roulement au décollage utilisable, à laquelle s'ajoute le prolongement dégagé utilisable.
- La «distance utilisable au décollage (TODAH)», dans le cas des hélicoptères, désigne la longueur de l'aire d'approche finale et de décollage, à laquelle s'ajoute le prolongement dégagé pour hélicoptères, déclarée disponible et utilisable par les hélicoptères pour mener à bien le décollage.
- La «distance nécessaire au décollage (TODRH)», dans le cas des hélicoptères, désigne la distance horizontale nécessaire entre le début du décollage et le point

Annexe I Définitions des termes utilisés aux annexes II-VIII

où la vitesse de sécurité au décollage (VSD), une hauteur définie au-dessus de la surface de décollage et une pente de montée positive sont atteintes, à la suite d'une défaillance du moteur critique au TDP, les moteurs restants fonctionnant dans les limites approuvées.

- La «trajectoire de décollage» désigne la trajectoire verticale et horizontale, avec le moteur critique à l'arrêt, depuis un point défini pour le décollage des avions à 1 500 ft au-dessus de la surface et pour les hélicoptères à 1 000 ft au-dessus de la surface.
- La «masse au décollage» est la masse comprenant l'ensemble des éléments et personnes transportés au début du décollage pour les hélicoptères et de la course au décollage pour les avions.
- La «longueur de roulement au décollage utilisable (TORA)» désigne la longueur de piste déclarée utilisable par l'État dans lequel se trouve l'aérodrome et adaptée au roulage au sol d'un avion lors du décollage.
- Un «membre d'équipage technique» désigne un membre d'équipage impliqué dans des opérations de transport aérien commercial de type SMUH, HHO ou NVIS, qui n'est pas un membre d'équipage de cabine, auquel l'exploitant attribue des tâches dans l'aéronef ou au sol en vue d'assister le pilote pendant les opérations SMUH, HHO ou NVIS, lesquelles peuvent demander d'utiliser des équipements embarqués spécialisés.
- Les «instructions techniques (IT)» désignent la version applicable la plus récente des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* y compris le supplément et tout addendum, approuvé et publié par l'Organisation de l'aviation civile internationale.
- Un «moto-planeur» désigne une classe spécifique de planeurs motorisés pourvus d'un moteur intégré et non rétractable et d'une hélice non rétractable. Il doit être capable de décoller et de s'élever par sa propre puissance conformément à son manuel de vol.
- La «charge marchande» désigne la masse totale des passagers, des bagages, du fret et des équipements spécialisés embarqués, lest compris.
- Un «vol NVIS non assisté» désigne, dans le cas d'opérations NVIS, la partie d'un vol VFR effectuée de nuit sans qu'un membre d'équipage utilise des JVN.
- Une «entreprise» est toute personne physique ou morale, poursuivant ou non un but lucratif, ou bien tout organisme officiel doté ou non de la personnalité juridique.
- « V_1 » désigne la vitesse maximale au décollage à laquelle le pilote doit prendre la première action pour arrêter l'avion dans la distance d'accélération-arrêt. V_1 désigne également la vitesse minimale au décollage, suite à une panne du moteur critique à V_{EF} , à laquelle le pilote peut poursuivre le décollage et atteindre la hauteur requise au-dessus de l'aire de décollage dans la distance pour le décollage.
- « V_{EF} » désigne la vitesse à laquelle le moteur critique est susceptible de tomber en panne pendant le décollage.
- «L'approche à vue» est une approche au cours de laquelle la procédure d'approche aux instruments n'est pas exécutée ou est interrompue et où l'approche est effectuée à l'aide de références visuelles du terrain.

Annexe I Définitions des termes utilisés aux annexes II-VIII

- Un «contrat de location avec équipage» est un contrat conclu entre entreprises aux termes duquel l'aéronef est exploité sur le CTA du loueur.
- Une «piste mouillée» désigne une piste dont la surface est couverte d'eau, ou d'une substance équivalente, en quantité moindre que celle spécifiée dans la définition de la «piste contaminée», ou lorsque l'humidité présente en surface suffit à rendre la piste réfléchissante, mais sans présence de flaques importantes.

ANNEXE II

EXIGENCES APPLICABLES AUX AUTORITÉS EN MATIÈRE D'OPÉRATIONS AÉRIENNES

PARTIE-ARO

ARO.GEN.005 Champ d'application

La présente partie établit les exigences, en termes de système administratif et de gestion, qui doivent être satisfaites par l'Agence et les États membres en vue de la mise en œuvre et en application du règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, en ce qui concerne les opérations aériennes dans l'aviation civile.

SOUS-PARTIE GEN – EXIGENCES GENERALES

Section 1 – Généralités

ARO.GEN.115 Documentation de supervision

L'autorité compétente fournit tout acte légal, norme, règle, publication technique et document associé au personnel correspondant aux fins de lui permettre de s'acquitter de ses tâches et d'exercer ses responsabilités.

ARO.GEN.120 Moyens de mise en conformité

- (a) L'Agence élabore des moyens acceptables de conformité (AMC) qui peuvent être utilisés pour établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008¹ et ses modalités d'exécution. Lorsque les AMC sont respectés, les exigences connexes des modalités d'exécution sont satisfaites.
- (b) D'autres moyens de mise en conformité peuvent être utilisés pour établir la conformité avec les modalités d'exécution.
- (c) L'autorité compétente établit un système en vue d'évaluer de manière cohérente que tous les autres moyens de mise en conformité qu'elle utilise ou que des organismes et personnes sous sa supervision utilisent, permettent d'établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution.
- (d) L'autorité compétente évalue tous les autres moyens de mise en conformité proposés par un organisme conformément à l'ORO.GEN.120, en analysant la documentation fournie et, si elle le juge nécessaire, en effectuant une inspection de l'organisme.

Lorsque l'autorité compétente constate que les autres moyens de mise en conformité correspondent aux modalités d'exécution, elle doit sans délai:

- (1) notifier le demandeur que les autres moyens de mise en conformité peuvent être mis en œuvre et, le cas échéant, modifier l'agrément ou le certificat du demandeur en conséquence; et

¹ Règlement (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE. *JO L 79, 19.03.2008, p. 1*, tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil, *JO L 309, 24.11.2009, p. 51*.

- (2) notifier l'Agence de leur contenu, en y incluant des copies de tout document pertinent.
- (e) Lorsque l'autorité compétente elle-même utilise d'autres moyens de mise en conformité pour satisfaire aux exigences du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution, elle:
 - (1) les met à la disposition de tous les organismes et des personnes sous sa supervision; et
 - (2) en informe l'Agence sans délai.

L'autorité compétente fournit à l'Agence une description complète des autres moyens de mise en conformité, notamment toute révision des procédures qui pourrait s'avérer pertinente, ainsi qu'une évaluation démontrant que les modalités d'exécution sont satisfaites.

ARO.GEN.125 Informations fournies à l'Agence

- (a) L'autorité compétente notifie l'Agence sans délai si des problèmes surviennent lors de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution.
- (b) L'autorité compétente fournit à l'Agence les informations pertinentes en termes de sécurité provenant des comptes-rendus d'événements qu'elle a reçus.

ARO.GEN.135 Réaction immédiate à un problème de sécurité

- (a) Sans préjudice de la directive 2003/42/CE², l'autorité compétente met en oeuvre un système visant à collecter, analyser et diffuser de manière appropriée les informations relatives à la sécurité.
- (b) L'Agence met en œuvre un système visant à analyser correctement toute information reçue relative à la sécurité et à fournir sans délai aux États membres et à la Commission toute information, notamment des recommandations ou des actions correctives à mettre en œuvre, qui serait utile pour leur permettre réagir de manière opportune à un problème de sécurité impliquant des produits, des pièces, des équipements, des personnes ou des organismes soumis au règlement (CE) n° 216/2008 et à ses modalités d'exécution.
- (c) Dès la réception des informations auquel il est fait référence au point b), l'autorité compétente prend les mesures appropriées pour traiter le problème lié à la sécurité.
- (d) Les mesures prises en vertu du point c) sont immédiatement notifiées à toute personne ou organisme, qui se doit de les satisfaire en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution. L'autorité compétente notifie également l'Agence desdites mesures et, lorsqu'une action conjuguée est nécessaire, les autres États membres concernés.

² Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes-rendus d'événements en aviation civile, *JO L 167, 4.7.2003, p. 23-36.*

Section 2 — Gestion

ARO.GEN.200 Système de gestion

- (a) L'autorité compétente établit et maintient un système de gestion, comportant au moins:
- (1) des politiques et des procédures documentées décrivant son organisation, les moyens et les méthodes pour atteindre la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution. Lesdites procédures sont tenues à jour et servent de documents de travail de base au sein de ladite autorité compétente pour toutes les tâches concernées;
 - (2) un nombre suffisant de membres du personnel pour exécuter ces tâches et prendre les responsabilités correspondantes. Le personnel est qualifié pour exécuter les tâches qui lui sont attribuées et dispose des connaissances et de l'expérience nécessaires, ainsi que d'une formation initiale et de remise à niveau qui lui assurent une compétence constante. Un système est mis en place pour planifier la disponibilité du personnel, aux fins de s'assurer de l'exécution correcte de toutes les tâches;
 - (3) des installations adéquates et des bureaux pour effectuer les tâches attribuées;
 - (4) une fonction pour surveiller la conformité du système de gestion avec les exigences applicables et l'adéquation des procédures, notamment par l'instauration d'un processus d'audit interne. La fonction de contrôle de la conformité comporte un système de retour d'informations, vers les cadres de direction de l'autorité compétente, des constatations découlant des audits afin d'assurer la mise en œuvre des actions correctives le cas échéant; et
 - (5) une personne ou un groupe de personnes, responsable de la fonction de contrôle de la conformité et qui dépend directement des cadres de direction de l'autorité compétente.
- (b) Pour chaque domaine d'activité, l'autorité compétente nomme une ou plusieurs personnes qui ont la responsabilité globale de la gestion de la/des tâche(s) pertinente(s).
- (c) L'autorité compétente établit des procédures visant à partager dans un échange mutuel toute information et toute assistance requise avec d'autres autorités compétentes impliquées, notamment en ce qui concerne les constatations et le suivi des actions prises résultant de la supervision des personnes et des organismes qui exercent des activités sur le territoire d'un État membre, mais qui sont certifiés ou font des déclarations à l'autorité compétente d'un autre État membre ou à l'Agence.
- (d) Une copie des procédures liées au système de gestion, ainsi que leurs mises à jour sont mises à la disposition de l'Agence en vue d'une normalisation.

ARO.GEN.205 Attribution des tâches

- (a) Lors de l'attribution à une personne physique ou morale d'une tâche liée à la certification initiale ou à la supervision continue de personnes ou d'organismes soumis au règlement (CE) n° 216/2008 et à ses modalités d'exécution, l'autorité compétente s'assure qu'elle dispose:
- (1) d'un système établi pour évaluer initialement et de manière continue:
 - (i) l'adéquation de ses compétences techniques;
 - (ii) l'adéquation des matériels et des installations;

- (iii) l'absence de conflit d'intérêts; et
- (iv) la conformité avec les critères définis à l'annexe V du règlement (CE) n° 216/2008, le cas échéant.

Ce système et les résultats des évaluations sont documentés;

- (2) d'un accord documenté établi avec la personne physique ou morale, approuvé par le niveau approprié d'encadrement des deux parties, qui définit clairement:
 - (i) les tâches à exécuter;
 - (ii) les déclarations, comptes-rendus et dossiers à fournir;
 - (iii) les conditions techniques à remplir lors de l'exécution de telles tâches;
 - (iv) la couverture de responsabilité correspondante; et
 - (v) la protection offerte aux informations obtenues lors de l'exécution de telles tâches.
- (b) L'autorité compétente s'assure que le processus d'audit interne demandé par l'ARO.GEN.200, point a), alinéa 4, couvre toutes les tâches de certification ou de supervision continue effectuées en son nom.

ARO.GEN.210 Changements apportés au système de gestion

- (a) L'autorité compétente dispose d'un système établi permettant d'identifier les changements qui ont une incidence sur sa capacité à s'acquitter de ses tâches et à exercer ses responsabilités comme défini au règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution. Ce système lui permet de prendre les mesures appropriées pour veiller à ce que son système de gestion reste adéquat et efficace.
- (b) L'autorité compétente met à jour son système de gestion en temps opportun pour refléter toute modification apportée au règlement (CE) n° 216/2008 et à ses modalités d'exécution, de manière à assurer une mise en œuvre efficace.
- (c) L'autorité compétente notifie l'Agence des changements qui ont une incidence sur sa capacité à s'acquitter de ses tâches et à exercer ses responsabilités comme défini au règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution.

ARO.GEN.220 Archivage

- (a) L'autorité compétente établit un système d'archivage assurant un stockage et une accessibilité adéquats, ainsi qu'une traçabilité fiable, concernant:
 - (1) les politiques et procédures documentées du système de gestion;
 - (2) la formation, la qualification et l'agrément de son personnel;
 - (3) l'attribution des tâches, couvrant les éléments demandés par l'ARO.GEN.205, ainsi que le détail des tâches attribuées;
 - (4) les processus de certification et la supervision continue des organismes déclarés;
 - (5) les processus de déclaration et la supervision continue des organismes certifiés;
 - (6) les détails relatifs aux cours de formation dispensés par les organismes certifiés et, le cas échéant, les dossiers relatifs aux FSTD utilisés pour une formation de ce type;

- (7) les processus permettant la délivrance au personnel des licences, qualifications, certificats et attestations, ainsi que la supervision continue des titulaires de ces licences, qualifications, certificats et attestations;
 - (8) les processus relatifs à l'octroi de certificats de qualification FSTD et à la supervision continue du FSTD et de l'organisme qui l'exploite;
 - (9) la supervision des personnes et organismes qui exercent des activités sur le territoire de l'État membre, mais qui sont surveillés ou certifiés par l'autorité compétente d'un autre État membre, ou l'Agence, en vertu d'un accord entre lesdites autorités
 - (10) la supervision de l'exploitation d'aéronefs autres que des aéronefs à motorisation complexe sur le territoire d'un État membre par des exploitants non commerciaux établis ou résidant dans un État membre;
 - (11) l'évaluation et la notification à l'Agence d'autres moyens de mise en conformité proposés par des organismes soumis à certification, ainsi que l'évaluation des autres moyens de mise en conformité utilisés par l'autorité compétente elle-même;
 - (12) les constatations, les actions correctives et la date de clôture de l'action;
 - (13) les mesures prises aux fins de la mise en application;
 - (14) les informations relatives à la sécurité et les mesures de suivi; et
 - (15) l'utilisation des mesures dérogatoires conformément à l'article 14 du règlement (CE) n° 216/2008.
- (b) L'autorité compétente maintient une liste de tous les certificats d'organismes, des certificats de qualification FSTD, ainsi que des licences, certificats et attestations délivrés au personnel, ainsi que des déclarations qu'elle a reçues.
- (c) Tous les dossiers sont conservés pour la durée minimale spécifiée dans le présent règlement. En l'absence d'une telle information, les dossiers sont conservés pendant une durée minimale de cinq ans, en vertu de la loi applicable à la protection des données.

Section 3 — Supervision, certification et mise en application

ARO.GEN.300 supervision

- (a) L'autorité compétente vérifie:
- (1) la conformité avec les exigences applicables aux organismes ou aux personnes avant la délivrance d'un certificat d'organisme, d'un agrément, d'un certificat de qualification FSTD, ou d'une licence, attestation, qualification ou autorisation au personnel, le cas échéant;
 - (2) la conformité continue avec les exigences applicables, des organismes qu'elle a certifiés ou dont elle a reçu une déclaration, des personnes et des titulaires d'un certificat de qualification FSTD;
 - (3) le maintien de la conformité avec les exigences applicables à l'exploitation d'aéronefs autres que des aéronefs à motorisation complexe sur le territoire d'un

État membre par des exploitants non commerciaux établis ou résidant dans un État membre; et

- (4) la mise en œuvre des mesures de sécurité appropriées prescrites par l'autorité compétente, comme prévu à l'ARO.GEN.135, points c) et d).
- (b) Cette vérification:
- (1) est étayée par une documentation spécifiquement conçue pour apporter au personnel chargé de la supervision de la sécurité des indications quant à l'exercice de ses fonctions;
 - (2) fournit aux personnes et aux organismes concernés les résultats de l'activité de supervision de la sécurité;
 - (3) repose sur des audits, des inspections, y compris des inspections au sol et des inspections non systématiques; et
 - (4) fournit à l'autorité compétente les preuves nécessaires dans le cas où des actions additionnelles s'avèrent nécessaires, y compris les mesures prévues par l'ARO.GEN.350 et l'ARO.GEN.355.
- (c) La portée de la supervision définie aux points a) et b) ci-dessus est déterminée sur la base des résultats des activités de supervision passées et des priorités de sécurité identifiées dans le plan de sécurité.
- (d) Sans préjudice des compétences des États membres et de leurs obligations telles qu'établies à l'ARO.RAMP, la portée de la supervision des activités exercées sur le territoire d'un État membre par des personnes ou des organismes établis ou résidant dans un autre État membre est déterminée sur la base des priorités de sécurité identifiées dans le plan de sécurité, ainsi que des activités de supervision passées.
- (e) Lorsque l'activité d'une personne ou d'un organisme implique plusieurs États membres ou l'Agence, l'autorité compétente responsable de la supervision en vertu du point a) peut consentir à ce qu'une partie de la supervision effectuée localement soit exécutée par la/les autorité(s) compétente(s) du/des État(s) membre(s) où a lieu l'activité ou par l'Agence. Toute personne ou tout organisme soumis à un accord de ce type est informé de son existence et de son champ d'application.
- (f) L'autorité compétente recueille et traite toute information jugée utile pour la supervision, notamment pour les inspections au sol et les inspections non systématiques.

ARO.GEN.305 Programme de supervision

- (a) L'autorité compétente établit et maintient un programme de supervision couvrant les activités de supervision requises par les ARO.GEN.300 et ARO.RAMP.
- (b) En ce qui concerne les organismes certifiés par l'autorité compétente et les titulaires d'un certificat de qualification FSTD, le programme de supervision est élaboré en prenant en compte la nature spécifique de l'organisme, la complexité de ses activités et les résultats d'activités de certification et/ou de supervision passées. Sont inclus dans chaque cycle de planification de supervision:
 - (1) les audits et les inspections, y compris les inspections au sol et les inspections inopinées, le cas échéant; et
 - (2) les réunions organisées entre le cadre responsable et l'autorité compétente pour s'assurer que tous deux restent informés des questions importantes.

- (c) En ce qui concerne les organismes certifiés par l'autorité compétente et les titulaires d'un certificat de qualification FSTD, un cycle de planification de supervision de 24 mois maximum est appliqué.

Le cycle de planification de la supervision peut être réduit s'il est avéré que le niveau de performance de l'organisme ou du titulaire de la qualification FSTD a diminué du point de vue de la sécurité.

Le cycle de planification de la supervision peut être prolongé jusqu'à un maximum de 36 mois si l'autorité compétente a établi qu'au cours des 24 mois précédents:

- (1) l'organisme a démontré son efficacité dans l'identification de dangers pour la sécurité aéronautique et dans la gestion des risques associés;
- (2) aucun changement majeur n'est intervenu dans le système de gestion de l'organisme ou dans son activité;
- (3) aucune constatation de niveau 1 n'a été émise; et
- (4) toutes les actions correctives ont été mises en œuvre dans le laps de temps imparti ou prolongé par l'autorité compétente, tel qu'établi à l'ARO.GEN.350, point d), alinéa 2.

Le cycle de planification de la supervision peut être prolongé davantage jusqu'à 48 mois maximum si, outre le point mentionné ci-dessus, l'organisme a établi un système qui lui permet de rapporter à l'autorité compétente d'une manière continue et efficace ses performances en termes de sécurité et sa conformité réglementaire, système que l'autorité compétente a approuvé.

- (d) Dans le cas d'organismes qui déclarent leur activité à l'autorité compétente, le programme de supervision est élaboré en tenant compte de la nature spécifique de l'organisme, de la complexité de ses activités, des résultats d'activités antérieures de supervision et repose sur l'évaluation des risques associés. Il inclut des audits et des inspections, dont des inspections au sol et inopinées, selon le cas.
- (e) Pour les personnes titulaires d'une licence, d'une attestation, d'une qualification ou d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente, le programme de supervision inclut des inspections, notamment des inspections inopinées, si nécessaire.
- (f) Le programme de supervision inclut l'enregistrement des dates auxquelles des audits, des inspections et des réunions sont prévues, ainsi que les dates auxquelles ces audits, inspections et réunions ont eu lieu.

ARO.GEN.310 Procédure initiale de certification – organismes

- (a) Dès la réception d'une demande de délivrance initiale d'un certificat à un organisme, l'autorité compétente vérifie que l'organisme satisfait aux exigences applicables.
- (b) Une fois satisfaite de la conformité de l'organisme avec les exigences applicables, l'autorité compétente délivre le/les certificat(s), comme défini à l'appendice III et l'appendice IV de la présente partie. Le/les certificat(s) est/sont délivré(s) pour une durée illimitée. Les privilèges et la portée des activités pour lesquelles l'organisme est agréé sont définis dans les termes d'agrément joints au(x) certificat(s).
- (c) Pour permettre à un organisme de mettre en œuvre des changements sans l'approbation préalable de l'autorité compétente, conformément à l'ORO.GEN.130, l'autorité compétente approuve la procédure soumise par l'organisme, qui définit la portée de tels changements et la manière dont ils seront gérés et notifiés.

ARO.GEN.315 Procédure de délivrance, prorogation, renouvellement ou modification de licences, qualifications, attestations ou autorisations - personnes

- (a) Dès la réception d'une demande de délivrance, de prorogation, de renouvellement ou de modification d'une licence, qualification, attestation ou autorisation d'une personne, ainsi que de toute documentation associée, l'autorité compétente vérifie que le candidat satisfait aux exigences applicables.
- (b) Une fois satisfaite que le candidat satisfait aux exigences applicables, l'autorité compétente délivre, proroge, renouvelle ou modifie la licence, l'attestation, la qualification ou l'autorisation.

ARO.GEN.330 Changements - organismes

- (a) Dès la réception d'une demande de changement soumise à approbation préalable, l'autorité compétente vérifie que l'organisme satisfait aux exigences applicables avant de donner son approbation.

L'autorité compétente définit les conditions dans lesquelles l'organisme peut exploiter pendant le changement, sauf si l'autorité compétente détermine que le certificat de l'organisme doit être suspendu.

Une fois satisfaite que l'organisme est conforme aux exigences applicables, l'autorité compétente approuve le changement.

- (b) Sans préjudice de toute mesure additionnelle de mise en application, lorsque l'organisme met en œuvre des changements nécessitant l'approbation préalable sans avoir reçu l'approbation de l'autorité compétente telle que définie au point a), l'autorité compétente suspend, limite ou retire le certificat à l'organisme.
- (c) Dans le cas de changements ne nécessitant pas d'approbation préalable, l'autorité compétente évalue les informations fournies dans la notification de l'organisme conformément à l'ORO.GEN.130 afin de vérifier la conformité avec les exigences applicables. À défaut de conformité, l'autorité compétente:
 - (1) notifie l'organisme de la non-conformité et demande des changements supplémentaires; et
 - (2) dans le cas de constatations de niveau 1 ou de niveau 2, agit conformément à l'ARO.GEN.350.

ARO.GEN.345 Déclarations - organismes

- (a) Dès la réception d'une déclaration de la part d'un organisme qui exerce ou a l'intention d'exercer des activités qui nécessitent une déclaration, l'autorité compétente vérifie que la déclaration contient toutes les informations exigées par la partie-ORO et accuse réception de ladite déclaration auprès de l'organisme.
- (b) Si la déclaration ne contient pas les informations requises, ou contient des informations qui indiquent une non-conformité par rapport aux exigences applicables, l'autorité compétente notifie l'organisme de la non-conformité et demande des informations additionnelles. Si nécessaire, l'autorité compétente effectue une inspection de l'organisme. Si la non-conformité est avérée, l'autorité compétente prend les actions définies à l'ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350 Constatations et actions correctives - organismes

- (a) L'autorité compétente responsable de la supervision conformément à l'ARO.GEN.300, point a), dispose, comme partie intégrante du plan de sécurité, d'un système destiné à analyser les constatations pour déterminer leur importance du point de vue de la sécurité.
- (b) Une constatation de niveau 1 est émise par l'autorité compétente lorsque toute non-conformité significative est détectée par rapport aux exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution, dans les procédures ou manuels de l'organisme ou dans les termes de l'agrément ou du certificat, voire dans le contenu de la déclaration, qui réduit la sécurité ou met gravement en danger la sécurité du vol.

En outre, les éléments suivants sont considérés comme des constatations de niveau 1:

- (1) ne pas avoir permis à l'autorité compétente d'accéder aux installations de l'organisme, comme établi au ORO.GEN.140, pendant les heures d'ouverture normales et au terme de deux demandes écrites;
 - (2) l'obtention ou le maintien de la validité d'un certificat d'organisme par falsification des preuves documentaires présentées;
 - (3) une preuve d'une négligence professionnelle ou d'une utilisation frauduleuse du certificat d'organisme; et
 - (4) l'absence de cadre responsable.
- (c) Une constatation de niveau 2 est émise par l'autorité compétente lorsque toute non-conformité est détectée par rapport aux exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution, dans les procédures et manuels de l'organisme ou dans les termes de l'agrément ou du certificat, voire dans le contenu de la déclaration, qui réduit la sécurité ou met potentiellement en danger la sécurité du vol.
 - (d) Lorsqu'une constatation est faite au cours de la supervision ou par tout autre moyen, l'autorité compétente, sans préjudice de toute action additionnelle exigée par le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, communique par écrit la constatation à l'organisme et demande la mise en oeuvre d'une action corrective pour traiter la/les non-conformité(s) identifiée(s). Le cas échéant, l'autorité compétente en informe l'État membre dans lequel l'aéronef est immatriculé.
 - (1) Dans le cas de constatations de niveau 1, l'autorité compétente prend immédiatement l'action appropriée pour interdire ou limiter les activités et, si nécessaire, intervient en vue de retirer le certificat ou l'agrément spécifique ou pour le limiter ou le suspendre en totalité ou en partie, en fonction de l'importance de la constatation de niveau 1, jusqu'à ce que l'organisme ait appliqué une action corrective suffisante.
 - (2) Dans le cas de constatations de niveau 2, l'autorité compétente:
 - (i) accorde à l'organisme un délai de mise en oeuvre de l'action corrective correspondant à la nature de la constatation, mais qui ne peut initialement dépasser trois mois. Au terme de cette période, et en fonction de la nature de la constatation, l'autorité compétente peut prolonger la période de trois mois sur la base d'un plan d'actions correctives satisfaisant approuvé par l'autorité compétente; et

- (ii) évalue le plan d'actions correctives et le plan de mise en oeuvre proposés par l'organisme et, si l'évaluation conclut qu'ils sont suffisants pour traiter la/les non-conformité(s), les accepte.
- (3) Dans le cas où un organisme ne soumet pas de plan acceptable d'actions correctives ou n'exécute pas l'action corrective dans le délai imparti ou prolongé par l'autorité compétente, la constatation passe au niveau 1 et des actions sont prises comme établi au point d), alinéa 1, ci-dessus.
- (4) L'autorité compétente enregistre toutes les constatations qu'elle a émises ou qui lui ont été communiquées et, le cas échéant, les mesures de mise en application qu'elle a exécutées, ainsi que les actions correctives et la date de clôture de l'action relative aux constatations.
- (e) Sans préjudice de mesures additionnelles de mise en application, lorsque l'autorité d'un État membre agissant en vertu des dispositions de l'ARO.GEN.300, point d), identifie une non-conformité aux exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution au sein d'un organisme certifié par ou déclarant ses activités à l'autorité compétente d'un autre État membre ou par l'Agence, elle en informe ladite autorité compétente et indique le niveau de la constatation.

ARO.GEN.355 Mesures de mise en application - personnes

- (a) Si, dans le cadre d'une supervision ou par tout autre moyen, la preuve est établie par l'autorité compétente responsable de la supervision conformément à l'ARO.GEN.300, point a), qu'il y a non-conformité par rapport aux exigences applicables de la part d'une personne titulaire d'une licence, d'une attestation, d'une qualification ou d'une autorisation délivrée conformément au règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, l'autorité compétente émet une constatation, l'enregistre et la communique par écrit au titulaire de la licence, de l'attestation, de la qualification ou de l'autorisation.
- (b) Lorsqu'une telle constatation est émise, l'autorité compétente mène une enquête. Si la constatation est confirmée, elle:
 - (1) limite, suspend ou retire la licence, l'attestation, la qualification ou l'autorisation selon le cas, lorsqu'un problème lié à la sécurité a été identifié; et
 - (2) prend toutes les mesures supplémentaires de mise en application afin d'éviter que la non-conformité ne perdure.
- (c) Le cas échéant, l'autorité compétente informe la personne ou l'organisme qui a délivré l'attestation médicale ou le certificat.
- (d) Sans préjudice de toute mesure additionnelle de mise en application, lorsque l'autorité d'un État membre agissant en vertu des dispositions de l'ARO.GEN.300, point d), découvre une preuve indiquant une non-conformité par rapport aux exigences applicables de la part d'une personne titulaire d'une licence, d'une attestation, d'une qualification ou d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente de tout autre État membre, elle en informe ladite autorité compétente.
- (e) Si, dans le cadre de la supervision, ou par tout autre moyen, la preuve est faite d'une non-conformité par rapport aux exigences applicables de la part d'une personne soumise aux exigences établies au règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution et que la personne n'est pas titulaire d'une licence, d'une attestation, d'une qualification ou d'une autorisation délivrée conformément à ce règlement et ses modalités d'exécution, l'autorité compétente qui a identifié la non-conformité prend toutes les mesures nécessaires de mise en application afin d'éviter que la non-conformité ne perdure.

SOUS-PARTIE OPS – OPERATIONS AERIENNES

Section 1 – Certification des transporteurs aériens exerçant des activités commerciales

ARO.OPS.100 Délivrance du certificat de transporteur aérien

- a) L'autorité compétente délivre un certificat de transporteur aérien (CTA) lorsqu'elle a la certitude que l'exploitant a démontré qu'il est en conformité avec les éléments exigés à l'ORO.AOC.100.
- b) Le certificat indique les spécifications techniques associées.

ARO.OPS.105 Dispositions relatives au partage du code d'identification

- a) Avant d'approuver tout accord relatif au partage d'un code d'identification qui implique un exploitant d'un pays tiers, l'autorité compétente:
 - 1) vérifie que les conditions spécifiées à l'ORO.AOC.115 sont remplies;
 - 2) revoit le rapport de l'audit initial effectué sur site par l'exploitant certifié conformément à la partie-ORO aux fins d'évaluer la conformité de l'exploitant du pays tiers avec l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008, et
 - 3) se met en rapport avec l'autorité compétente de l'État d'origine de l'exploitant du pays tiers si nécessaire.
- b) L'approbation d'un accord de partage de code d'identification est suspendue ou retirée chaque fois que le programme d'audit de partage de code d'identification exigé par l'ORO.AOC.115, point b), paragraphe 2), révèle que l'exploitant du pays tiers a failli dans le maintien de la conformité par rapport à l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008.

ARO.OPS.110 Contrats de location

- a) L'autorité compétente autorise un contrat de location lorsqu'elle a la certitude que l'exploitant certifié conformément avec la partie-ORO satisfait à:
 - 1) l'ORO.AOC.100, point b), paragraphe 2), et point c), paragraphes 1) et 2), concernant l'indication des aéronefs qu'il prend en location coque nue dans son CTA;
 - 2) l'ORO.AOC.110, point c), pour les aéronefs qu'il prend en location avec équipage, ou
 - 3) l'ORO.AOC.110, sous e), pour les aéronefs qu'il met en location coque nue.
- b) L'autorisation d'un contrat de prise en location d'aéronefs avec équipage est suspendue ou retirée lorsque:
 - 1) le CTA du loueur ou du preneur est suspendu ou retiré, ou
 - 2) le loueur fait l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005³.

³ Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du

- c) Lorsqu'elle reçoit une demande préalable d'autorisation d'un contrat visant à donner un aéronef en location coque nue conformément à l'ORO.AOC.110 sous e), l'autorité compétente s'assure de:
- 1) la bonne coordination avec l'autorité compétente responsable de la supervision continue de l'aéronef, conformément au règlement (CE) n° 2042/2003⁴ de la Commission, ou de l'exploitation de l'aéronef s'il ne s'agit pas de la même autorité;
 - 2) ce que l'aéronef soit retiré en temps voulu du CTA de l'exploitant.

Section 2 – Agréments

ARO.OPS.200 Procédure d'agrément spécifique

- a) Dès la réception d'une demande d'octroi d'agrément spécifique ou de modification d'un tel agrément, l'autorité compétente évalue la demande conformément aux exigences applicables de la partie-SPA et effectue, selon le cas, un contrôle approprié de l'exploitant.
- b) Une fois qu'elle a la certitude que l'exploitant est conforme aux exigences applicables, l'autorité compétente délivre ou modifie l'agrément. L'agrément est mentionné:
- 1) dans les spécifications techniques, comme établi à l'appendice II de la présente partie, pour l'exploitation à des fins commerciales, ou
 - 2) dans la liste des agréments spécifiques, comme établi à l'appendice III de la présente partie, pour les exploitations à des fins non commerciales.

ARO.OPS.205 Approbation de la liste minimale d'équipements

- a) Lorsqu'elle reçoit de la part d'un exploitant une demande relative à l'approbation initiale d'une liste minimale d'équipements (LME) ou à la modification d'une telle liste, l'autorité compétente évalue chaque élément touché en vue de vérifier la conformité avec les exigences applicables, avant de donner l'approbation.
- b) L'autorité compétente approuve la procédure de l'exploitant visant à étendre les intervalles de rectification B, C et D applicables, si les conditions spécifiées à l'ORO.MLR.105, point f), sont démontrées par l'exploitant et vérifiées par l'autorité compétente.
- c) L'autorité compétente approuve au cas par cas l'exploitation d'un aéronef ne respectant pas les contraintes imposées par la LME mais respectant les contraintes d'une liste minimale d'équipements de référence (LMER) si les conditions définies à l'ORO.MLR.105 sont démontrées par l'exploitant et vérifiées par l'autorité compétente.

transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE. *JO L 344, 27.12.2005, p. 15.*

⁴ Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches. *JO L 315, 28.11.2003, p. 1.*

ARO.OPS.210 Détermination d'une zone locale

L'autorité compétente peut déterminer une zone locale destinée à l'entraînement des équipages de conduite et répondant aux exigences de contrôle.

ARO.OPS.215 Agrément pour l'exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile se trouvant en dehors d'une zone habitée

- a) L'État membre désigne des zones montagneuses et isolées dans lesquelles des opérations en hélicoptère peuvent être exécutées sans que soit assurée la possibilité d'effectuer un atterrissage forcé en sécurité, comme décrit au CAT.POL.H.420.
- b) Avant de délivrer l'agrément auquel il est fait référence au CAT.POL.H.420, l'autorité compétente et, si elle est différente, l'autorité représentant l'État dans lequel de telles opérations seront exécutées, aura pris en compte les raisons qui empêcheraient l'exploitant d'utiliser des critères de performances appropriés.

ARO.OPS.220 Agrément pour des opérations en hélicoptère au départ ou à destination d'un site d'intérêt public

L'agrément visé au CAT.POL.H.225 inclut une liste des sites d'intérêt public, définie par l'exploitant auquel l'agrément s'applique.

ARO.OPS.225 Agrément pour des opérations vers un aérodrome isolé

L'agrément visé au CAT.OP.MPA.106 inclut une liste des aérodromes, définie par l'exploitant auquel l'agrément s'applique.

SOUS-PARTIE RAMP – INSPECTIONS AU SOL D'AERONEFS APPARTENANT A DES EXPLOITANTS SOUMIS A LA SUPERVISION REGLEMENTAIRE D'UN AUTRE ÉTAT

ARO.RAMP.005 Champ d'application

La présente sous-partie établit les exigences que doivent respecter l'autorité compétente ou l'Agence lorsqu'elles exercent leurs tâches et responsabilités en ce qui concerne l'exécution d'inspections au sol d'aéronefs utilisés par des exploitants de pays tiers ou par des exploitants soumis à la supervision réglementaire d'un autre État membre, lorsque les aéronefs atterrissent sur des aérodromes situés sur le territoire soumis aux dispositions du traité.

ARO.RAMP.100 Généralités

- a) Tant l'aéronef que son équipage font l'objet d'une inspection en vertu des exigences applicables.
- b) Outre l'exécution des inspections au sol prévues dans le programme de supervision établi conformément à l'ARO.GEN.305, l'autorité compétente exécute une inspection au sol d'un aéronef qui est suspecté de ne pas être conforme aux exigences applicables.
- c) Dans le cadre de l'élaboration du programme de supervision établi conformément à l'ARO.GEN.305, l'autorité compétente définit un programme annuel pour l'exécution des inspections au sol des aéronefs. Ce programme:

- 1) fournit un quota annuel minimum d'inspections au sol, fondé sur une méthode de calcul qui prend en compte l'historique en termes du nombre d'exploitants, ainsi que du nombre d'atterrissages qu'ils ont effectués sur les aérodromes qui sont de son ressort, et
 - 2) permet à l'autorité compétente de donner la priorité aux inspections des aéronefs sur la base de la liste mentionnée à l'ARO.RAMP.105, point a).
- d) Lorsqu'elle estime nécessaire et en coopération avec les États membres sur le territoire desquels l'inspection a lieu, l'Agence exécute des inspections au sol d'aéronefs pour vérifier la conformité avec les exigences applicables à des fins:
- 1) de tâches de certification attribuées à l'Agence par le règlement (CE) n° 216/2008;
 - 2) d'inspections de normalisation d'un État membre, ou
 - 3) d'inspection d'un organisme aux fins de vérifier la conformité avec les exigences applicables dans le cas de situations potentiellement dangereuses.

ARO.RAMP.105 Critères de priorité

- a) L'Agence fournit aux autorités compétentes une liste d'exploitants ou d'aéronefs identifiés comme présentant un risque potentiel, en vue d'établir la priorité des inspections au sol.
- b) Ladite liste inclut:
 - 1) les exploitants d'aéronefs identifiés sur la base de l'analyse des données disponibles conformément à l'ARO.RAMP.150, point b), paragraphe 4);
 - 2) les exploitants ou les aéronefs dont l'Agence reçoit les références par le biais de la Commission européenne et qui sont identifiés sur la base:
 - i) d'un avis exprimé par le Comité de la sécurité aérienne (CSA) dans le contexte de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2111/2005 selon lequel une vérification supplémentaire de la conformité effective avec les normes de sécurité applicables est nécessaire au travers d'inspections au sol systématiques, ou
 - ii) d'informations transmises à la Commission européenne par les États membres en vertu de l'article 4, paragraphe 3 du règlement (CE) n° 2111/2005.
 - 3) les aéronefs exploités sur un territoire soumis aux dispositions du traité, par les exploitants repris à l'annexe B de la liste des exploitants faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.
 - 4) les aéronefs exploités par les exploitants certifiés dans un État qui exerce une supervision réglementaire sur les exploitants repris dans la liste mentionnée au point 3).
 - 5) les aéronefs utilisés par un exploitant d'un pays tiers qui exerce ses activités pour la première fois au départ ou à destination d'un territoire soumis aux dispositions du traité ou sur un tel territoire, et dont l'habilitation délivrée conformément à l'AR.TCO.205 est limitée ou rétablie suite à une suspension ou un retrait.
- c) La liste est établie conformément aux procédures définies par l'Agence, après chaque mise à jour de la liste communautaire des exploitants faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005, et dans tous les cas au moins une fois tous les quatre mois.

ARO.RAMP.110 Collecte d'informations

- a) L'autorité compétente recueille et traite toute information jugée utile pour l'exécution des inspections au sol.
- b) Sur la base du formulaire présenté à l'appendice IV, l'autorité compétente établit un formulaire de rapport permettant d'enregistrer les informations.

ARO.RAMP.115 Qualification des inspecteurs au sol

- a) L'autorité compétente et l'Agence disposent d'inspecteurs qualifiés pour exécuter les inspections au sol.
- b) Les inspecteurs au sol:
 - 1) disposent de la formation requise en aéronautique ou de connaissances pratiques pertinentes pour le/les point(s) soumis à leur inspection;
 - 2) ont accompli avec succès:
 - i) une formation théorique et pratique spécifique adaptée, couvrant l'un ou plusieurs des points d'inspection suivants:
 - A) poste de pilotage;
 - B) sécurité de la cabine;
 - C) état de l'aéronef;
 - D) soute;
 - ii) une formation sur le tas appropriée, dispensée par un inspecteur au sol expérimenté, désigné par l'autorité compétente ou par l'Agence, et
 - 3) maintiennent la validité de leur qualification en suivant des formations de maintien des compétences et en exécutant au moins 12 inspections au cours d'une période de 12 mois.
- c) La formation mentionnée au point b), paragraphe 2), sous i), est dispensée par l'autorité compétente ou par un organisme de formation agréé par l'autorité compétente mentionné à l'ARO.RAMP.120, point a).
- d) L'Agence établit et tient à jour des plans de formation et encourage l'organisation de cours de formation et de stages à l'attention des inspecteurs aux fins d'améliorer la compréhension et la mise en œuvre uniforme de la présente sous-partie.
- e) L'Agence facilite et coordonne un programme d'échange des inspecteurs, visant à permettre aux inspecteurs d'acquérir une expérience pratique et à contribuer à l'harmonisation des procédures.

ARO.RAMP.120 Agrément des organismes de formation

- a) L'autorité compétente agréé un organisme de formation, dont le principal établissement se trouve sur le territoire de l'État membre concerné, une fois qu'elle a la certitude que l'organisme de formation:
 - 1) a nommé un responsable de formation qui dispose de compétences sérieuses d'encadrement aux fins de garantir que la formation dispensée satisfait aux exigences applicables;
 - 2) dispose d'installations de formation et de matériel pédagogique adaptés au type d'enseignement dispensé;

- 3) dispense des formations qui suivent le plan établi par l'Agence conformément à l'ARO.RAMP.115, point d), et
 - 4) emploi des instructeurs qualifiés pour les formations.
- b) Si l'autorité compétente l'exige, la vérification de la conformité et du maintien de la conformité avec les exigences mentionnées au point a) est exécutée par l'Agence.
 - c) L'organisme de formation est agréé pour dispenser une ou plusieurs formations des types suivants:
 - 1) formation théorique initiale;
 - 2) formation pratique initiale;
 - 3) formation de maintien des compétences.

ARO.RAMP.125 Exécution d'inspections au sol

- a) Les inspections au sol sont exécutées d'une manière normalisée sur la base du formulaire établi à l'appendice V.
- b) Lors de l'exécution d'une inspection au sol, le/les inspecteur(s) fait/font tout ce qui est possible pour éviter tout retard excessif de l'aéronef inspecté.
- c) Au terme de l'inspection au sol, le pilote commandant de bord ou, en son absence, un autre membre de l'équipage de conduite voire un représentant de l'exploitant, est informé des résultats de l'inspection au sol par le biais du formulaire établi à l'appendice V.

ARO.RAMP.130 Classement des constatations

- a) Pour chaque élément soumis à inspection, trois niveaux possibles de constatations sont définis pour les non-conformités par rapport aux exigences applicables. Ces constatations sont classées comme suit:
 - 1) une constatation de catégorie 3 désigne toute non-conformité significative par rapport aux exigences applicables ou aux termes d'un certificat, qui est détectée et a un impact majeur sur la sécurité;
 - 2) une constatation de catégorie 2 désigne toute non-conformité par rapport aux exigences applicables ou aux termes d'un certificat, qui est détectée et a un impact important sur la sécurité, et
 - 3) une constatation de catégorie 1 désigne toute non-conformité par rapport aux exigences applicables ou aux termes d'un certificat, qui est détectée et a un impact mineur sur la sécurité.

ARO.RAMP.135 Actions prises suite aux constatations

- a) Dans le cas d'une constatation de catégorie 2 ou 3, l'autorité compétente ou l'Agence selon le cas:
 - 1) communique par écrit la constatation à l'exploitant, et y joint une demande de preuve que des actions correctives ont été prises, et
 - 2) informe l'autorité compétente de l'État dont relève l'exploitant et lorsque applicable, l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé et dans lequel les licences des membres d'équipage de conduite ont été délivrées. Le cas échéant, l'autorité compétente ou l'Agence demande que soit confirmé leur accord quant aux actions

correctives prises par l'exploitant conformément à l'ARO.GEN.350 ou ARO.GEN.355.

- b) outre le point a), dans le cas d'une constatation de catégorie 3, l'autorité compétente prend des mesures immédiates, en:
 - 1) imposant une restriction sur l'exploitation en vol de l'aéronef;
 - 2) demandant la prise immédiate d'actions correctives;
 - 3) immobilisant l'aéronef au sol conformément à l'ARO.RAMP.140, ou
 - 4) imposant une interdiction immédiate d'exploitation conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 2111/2005.
- c) Lorsque l'Agence a fait état d'une constatation de catégorie 3, elle demande à l'autorité compétente sur le territoire de laquelle l'avion a atterri de prendre les mesures qui s'imposent conformément au point b).

ARO.RAMP.140 Immobilisation au sol d'un aéronef

- a) Dans le cas d'une constatation de catégorie 3, lorsqu'il appert que l'aéronef va effectuer un vol ou est susceptible de l'effectuer sans que l'exploitant ou le propriétaire ne se soit acquitté de l'action corrective appropriée, l'autorité compétente:
 - 1) notifie le pilote/commandant de bord ou l'exploitant que l'aéronef n'est pas autorisé à entamer le vol jusqu'à nouvel ordre, et
 - 2) immobilise ledit aéronef au sol.
- b) L'autorité compétente de l'État dans lequel l'aéronef est immobilisé au sol informe immédiatement l'autorité compétente de l'État de l'exploitant et de l'État d'immatriculation de l'aéronef, si nécessaire, ainsi que l'Agence dans le cas d'un aéronef immobilisé au sol qui est utilisé par un exploitant d'un pays tiers.
- c) En coordination avec l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation, l'autorité compétente définit les conditions nécessaires dans lesquelles l'aéronef peut être autorisé à décoller.
- d) Si la non-conformité a une incidence sur la validité du certificat de navigabilité de l'aéronef, l'immobilisation au sol n'est levée par l'autorité compétente qu'une fois que l'exploitant peut faire la preuve d'avoir obtenu:
 - 1) une autorisation de vol conformément au règlement (CE) n° 1702/2003, pour un aéronef immatriculé dans un État membre;
 - 2) une autorisation de vol ou un document équivalent établi par l'État d'immatriculation ou l'État dont relève l'exploitant dans le cas d'un aéronef enregistré dans un pays tiers et exploité par un transporteur européen ou d'un pays tiers, et
 - 3) une permission des pays tiers qui seront survolés, le cas échéant.

ARO.RAMP.145 Comptes-rendus

- a) Les informations recueillies conformément à l'ARO.RAMP.125, point a), sont introduites dans une base de données centralisée mentionnée à l'ARO.RAMP.150, point b), paragraphe 2), dans les 21 jours civils qui suivent l'inspection.
- b) L'autorité compétente ou l'Agence introduisent dans la base de données centralisée toute information utile pour l'application du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses

modalités d'exécution, ainsi que pour l'exécution par l'Agence des tâches qui lui incombent en vertu de la présente partie, notamment les informations mentionnées à l'ARO.RAMP.110, point a).

- c) Chaque fois que les informations mentionnées à l'ARO.RAMP.110, point a), indiquent l'existence d'une menace potentielle pour la sécurité, ces informations sont également communiquées sans délai à chaque autorité compétente et à l'Agence.
- d) Chaque fois que des informations relatives à des déficiences de l'aéronef sont transmises par une personne à l'autorité compétente, les informations mentionnées à l'ARO.RAMP.110, point a), et à l'ARO.RAMP.125 point a), sont rendues anonymes en ce qui concerne leur source.

ARO.RAMP.150 Tâches de coordination de l'Agence

- a) L'Agence gère et utilise les outils et les procédures nécessaires pour la sauvegarde et l'échange:
 - 1) des informations mentionnées à l'ARO.RAMP.110 et l'ARO.RAMP.125, par le biais des formulaires tels qu'établis aux appendices IV et VI, et
 - 2) les informations fournies par des pays tiers ou des organismes internationaux qui ont conclu des accords appropriés avec l'Union européenne, ou des organismes avec lesquels l'Agence a pris des dispositions appropriées conformément à l'article 27, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008.
- b) Les opérations de gestion incluent les tâches suivantes:
 - 1) sauvegarder les données émanant des États membres qui concernent des informations de sécurité relatives à des aéronefs qui atterrissent sur des aérodromes situés sur le territoire soumis aux dispositions du traité;
 - 2) établir, maintenir et mettre continuellement à jour une base de données centralisée reprenant toutes les informations mentionnées au point a), paragraphes 1) et 2);
 - 3) effectuer les modifications et les améliorations nécessaires à l'application de la base de données;
 - 4) analyser la base de données centralisée, ainsi que d'autres informations pertinentes relatives à la sécurité des aéronefs et des transporteurs aériens et, sur cette base:
 - i) conseiller la Commission européenne et les autorités compétentes quant aux actions immédiates ou à la politique de suivi à mettre en œuvre;
 - ii) rendre compte à la Commission européenne et aux autorités compétentes des problèmes potentiels en matière de sécurité;
 - iii) proposer des actions coordonnées à la Commission européenne, ainsi qu'aux autorités compétentes, lorsque cela s'avère nécessaire pour des raisons de sécurité, et assurer la coordination de telles actions au niveau technique, et
 - 5) se concerter avec d'autres institutions et entités européennes, organismes internationaux et autorités compétentes de pays tiers en vue d'échanger des informations.

ARO.RAMP.155 Compte-rendu annuel

L'Agence prépare et soumet à la Commission européenne un compte-rendu annuel relatif aux systèmes d'inspection au sol, qui comporte au moins les informations suivantes:

- a) l'état d'avancement du système;
- b) le statut des inspections effectuées dans l'année;
- c) l'analyse des résultats d'inspection avec indication des catégories de constatations;
- d) les actions prises au cours de l'année;
- e) les propositions visant à améliorer davantage le système d'inspections au sol, et
- f) les annexes reprenant les listes d'inspection triées par État d'exploitation, type d'aéronef, exploitant et rapports par élément.

ARO.RAMP.160 Information du public

L'Agence publie annuellement un compte-rendu d'informations complet qui est mis à la disposition du public et reprend l'analyse des informations reçues conformément à l'ARO.RAMP.145. Le compte-rendu est simple et facile à comprendre, et la source des informations est rendue anonyme.

APPENDICE I A L'ANNEXE II

CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (Durée d'agrément pour les transporteurs aériens)		
Types d'exploitation: Transport aérien commercial (CAT) ♦ Passagers ♦ Fret ♦ Autre ¹ :..... Exploitation commerciale spécialisée (SPO) ♦ ² :.....		
5	État de l'exploitant ³ : Autorité de délivrance ⁴ :	5
CTA ⁶ :	Nom de l'exploitant ⁷ : Nom commercial ⁸ : Adresse de l'exploitant ¹⁰ : Téléphone ¹¹ : Télécopie: Courriel:	Points de contact opérationnels ⁹ : Les coordonnées auxquelles la direction des opérations peut être contactée sans délai sont reprises au ¹² .
Le présent certificat atteste que ¹³ est habilité(e) à effectuer des opérations aériennes à des fins commerciales, comme défini dans les spécifications techniques en pièce jointe, conformément au manuel d'exploitation, l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution.		
Date de délivrance ¹⁴ :	Nom et signature ¹⁵ : Titre:	

1. Autre type de transport à indiquer.
2. Indiquer le type d'exploitation (p.ex., agriculture, construction, photographie, surveillance, observation et patrouille, publicité aérienne).
3. Remplacé par le nom de l'État de l'exploitant.
4. Remplacé par l'identification de l'autorité compétente de délivrance.
5. Destiné à l'autorité compétente.
6. Référence de l'agrément, telle qu'octroyée par l'autorité compétente.
7. remplacé par le nom déposé de l'exploitant.
8. Nom commercial de l'exploitant, s'il est différent. Insérer «agissant sous la dénomination de» avant le nom commercial.
9. Les coordonnées de contact comprennent les numéros de téléphone et de télécopie, indicatif national compris, ainsi que l'adresse courriel (si elle existe), auxquels la direction des opérations peut être contactée rapidement pour des questions relatives aux opérations

Annexe II «Partie-ARO»

en vol, à la navigabilité, aux compétences de l'équipage de conduite et de cabine, à des marchandises dangereuses et d'autres sujets, selon le cas.

10. L'adresse du principal établissement de l'exploitant.
11. Les numéros de téléphone et de télécopie du principal établissement de l'exploitant, indicatif national compris. Adresse courriel à indiquer si disponible.
12. Inscription du document contrôlé, transporté à bord, reprenant les coordonnées de contact, ainsi qu'une référence adéquate à un paragraphe ou une page. Par exemple: «les coordonnées... sont reprises au manuel d'exploitation, gén./fondements, chapitre 1, 1.1», ou «... sont reprises aux spécifications techniques, page 1», ou encore «... sont reprises en pièce jointe au présent document».
13. Le nom déposé de l'exploitant.
14. Date de délivrance du CTA (jj-mm-aaaa).
15. Titre, nom et signature du représentant de l'autorité compétente. Un cachet officiel peut en outre être apposé sur le CTA.

Formulaire 138 de l'EASA, 1^{ère} édition

APPENDICE II A L'ANNEXE II

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES (soumises aux conditions approuvées dans le manuel d'exploitation)				
Coordonnées de contact de l'autorité de délivrance				
Téléphone ¹ : _____ Télécopie: _____				
Courriel: _____				
CTA ² : Nom de l'exploitant ³ : _____ Date ⁴ : _____ Signature: _____ Nom commercial				
Spécifications techniques:				
Modèle d'aéronef ⁵ :				
Marques d'immatriculation ⁶ :				
Exploitation commerciale <input type="checkbox"/>				
Région d'exploitation ⁷ :				
Limitations spéciales ⁸ :				
Agréments spécifiques:	Oui	Non	Spécifications ⁹	Remarques
Marchandises dangereuses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations par faible visibilité			RVR ¹¹ : m	
Décollage			CAT ¹⁰ RVR: m DH: ft	
Approche et atterrissage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Décollage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM ¹² <input type="checkbox"/> Sans objet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ¹³ <input type="checkbox"/> Sans objet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Temps d'éloignement maximum ¹⁴ : min.	
Spécifications de navigation pour des opérations PBN ¹⁵	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		¹⁶
Spécifications des performances minimales de navigation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Exploitation d'hélicoptère assistée par des systèmes d'imagerie nocturne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations d'hélicoptère	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations de services médicaux d'urgence par hélicoptère	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Formation de l'équipage de cabine ¹⁷	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Délivrance d'un certificat CC ¹⁸	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Maintien de la navigabilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁹	
Autres ²⁰				

- Coordonnées téléphoniques et de télécopie de la personne de contact au sein de l'autorité compétente, indicatif national compris. Adresse courriel à indiquer si disponible.
- Inscription du numéro associé de certificat de transporteur aérien (CTA).
- Inscription du nom déposé de l'exploitant, ainsi que de son nom commercial, s'ils sont différents. Insérer «agissant sous la dénomination de» avant le nom commercial.

4. Date de publication des spécifications techniques (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité compétente.
5. Inscription de la dénomination OACI de la marque, du modèle et de la série de l'aéronef, ou de la série de référence, si une série a été désignée (p.ex., Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232).
6. Les marques d'immatriculation sont reprises soit dans les spécifications techniques, soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, les spécifications techniques associées doivent faire référence à la page correspondante du manuel d'exploitation. Si tous les agréments spécifiques ne s'appliquaient pas au modèle d'aéronef, les marques d'immatriculation de l'aéronef pourraient être indiquées dans la colonne «Remarques» de l'agrément spécifique associé.
7. Liste de la/des zone(s) géographique(s) où l'exploitation est autorisée (par coordonnées géographiques ou routes spécifiques, régions d'informations de vol ou limites nationales ou régionales).
8. Liste des limitations spéciales applicables (p.ex., VFR uniquement, jour uniquement, etc.).
9. Reprendre dans cette colonne les critères les moins contraignants pour chaque agrément ou type d'agrément (avec les critères appropriés).
10. Inscription de la catégorie d'approche de précision applicable: CAT I, II, IIIA, IIIB ou IIIC. Inscription de la portée visuelle minimale de piste (RVR) en mètres et d'une hauteur de décision (DH) en pieds (ft) Une ligne est utilisée par catégorie d'approche indiquée.
11. Inscription de la RVR minimale approuvée pour le décollage en mètres. Une ligne peut être utilisée pour chaque agrément si différents agréments sont octroyés.
12. La case «sans objet» ne peut être cochée que si le plafond maximal de l'aéronef est inférieur au FL290.
13. Les opérations long-courrier (ETOPS) ne s'appliquent actuellement qu'aux aéronefs bimoteurs. Par conséquent, la case «sans objet» peut être cochée si le modèle d'aéronef dispose de plus de deux moteurs ou de moins de deux.
14. La distance de seuil peut également être indiquée (en NM), tout comme le type de moteur.
15. Navigation fondée sur les performances (PBN): une ligne est utilisée pour chaque agrément PBN (p.ex., navigation de zone (RNAV) 10, RNAV 1, performance de navigation requise (RNP) 4...) avec les limites des stations appropriées ou les conditions reprises dans les colonnes «Spécifications» et/ou «Remarques».
16. Limitations, conditions et base réglementaire pour un agrément opérationnel associé à l'agrément PBN (p.ex., système satellitaire de navigation à couverture mondiale (GNSS), matériel de télémétrie/DME/centrale inertielle de référence (DME/DME/IRU)...).
17. Agrément pour dispenser le cours de formation et faire passer l'examen aux postulants d'un certificat de membre d'équipage de cabine, comme défini dans la partie-CC.
18. Agrément pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine, comme défini dans la partie-CC.
19. Le nom de la personne/l'organisme chargé d'assurer le maintien de la navigabilité de l'aéronef, ainsi qu'une référence au règlement qui demande le travail, c'est-à-dire partie-M, sous-partie G.
20. D'autres agréments ou données peuvent être indiqués à cet endroit, en utilisant une ligne (ou un bloc multilignes) par autorisation (p. ex., opérations avec atterrissage court, opérations d'approche à forte pente, exploitation d'hélicoptère à destination/au départ d'un site d'intérêt public, exploitation d'hélicoptère au-dessus d'un environnement hostile situé à

Annexe II «Partie-ARO»

l'extérieur d'une zone habitée, exploitation d'hélicoptère sans capacité d'atterrissage forcé en sécurité, opérations avec angle d'inclinaison latérale accru, distance maximale par rapport à un aéroport adéquat pour des avions bimoteurs sans agrément ETOPS, aéronefs utilisés pour une exploitation non commerciale).

Formulaire 139 de l'EASA, 1^{ère} édition

APPENDICE III A L'ANNEXE II

Liste d'agrément spécifiques Exploitation non commerciale (soumise aux conditions définies dans l'agrément et reprise dans le manuel d'exploitation ou le manuel du pilote)		
Autorité de délivrance ⁵ :		
Liste des agréments spécifiques ⁶ : Nom de l'exploitant: Date ⁷ : Signature:		
Modèle d'aéronefs et marques d'immatriculation ⁸ :		
Types d'exploitations spécialisées (SPO), si applicable: <input type="checkbox"/> ⁹		
Agréments spécifiques ¹⁰ :	Spécifications ¹¹	Remarques
...		
...		
...		
...		
...		

Formulaire 140 de l'EASA, 1^{ère} édition

⁵ Inscription du nom et des coordonnées de contact.

⁶ Inscription du numéro associé.

⁷ Date de délivrance des agréments spécifiques (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité compétente.

⁸ Inscription de la dénomination de l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/OACI de la marque, du modèle et de la série de l'aéronef, ou de la série de référence, si une série a été désignée (p.ex., Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232). La taxinomie CAST/OACI est disponible à: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

Les marques d'immatriculation devraient être reprises soit dans la liste des agréments spécifiques soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, la liste des agréments spécifiques doit faire référence à la page correspondante du manuel d'exploitation.

⁹ Indiquer le type d'exploitation (p.ex., agriculture, construction, photographie, surveillance, observation et patrouille, publicité aérienne).

¹⁰ Indiquer dans cette colonne toute exploitation agréée, c'est-à-dire, marchandises dangereuses, LVO, RVSM, RNP, MNPS, NVIS, HHO.

¹¹ Indiquer dans cette colonne les critères les moins contraignants pour chaque agrément, c'est-à-dire la hauteur de décision et le minimum RVR pour la CAT II.

APPENDICE IV A L'ANNEXE II

Formulaire standard de compte-rendu



Autorité compétente (*Nom*)

(*État*)

Compte-rendu standard

¹ N °:

² Source: SR

³ Date:

⁴ Lieu:

⁵ (inutilisé)

⁶ Exploitant:

⁷ Numéro de CTA:

⁸ État:

⁹ Route: Au départ de.....¹

⁰ Numéro du vol:

¹¹ Route: À destination de.....

¹² Numéro du vol:.....

¹³ Affrété par l'exploitant *:

¹⁴ État de l'affréteur:

* (si applicable)

¹⁵ Type d'aéronef:

¹⁶ Marque d'immatriculation:

¹⁷ Numéro de fabrication:

¹⁸ Équipage de conduite: État d'octroi de la licence:

¹⁹ Remarques:

.....
.....
.....

²⁰ Action prise:

.....
.....
.....

²¹ (inutilisé)

APPENDICE V A L'ANNEXE II

Preuve d'inspection au sol					
Date:		Heure:		Lieu:	
Exploitant:			État:		N° de CTA:
Route au départ de:		N° de vol:		Route à destination de:	
N° de vol:		Type de vol:		Configuration de l'aéronef:	
Affrété par l'exploitant:		Type d'aéronef:		N° de fabrication:	
État de l'affruteur:			Marque d'immatriculation:		N° de fabrication:
État d'octroi des licences de l'équipage de conduite de vol:		Accusé de réception (*)			
		Nom:		Signature:	
Fonction:					

Informations relatives à l'autorité compétente en format libre (logo, coordonnées téléphoniques/fax/ courriel)

		Remar- Contrôle ques				Remar- Contrôle ques				Remar- Contrôle ques	
A	Poste de pilotage										
1	État général										
2	Sortie de secours										
3	Matériel										
	Documentation										
4	Manuels										
5	Listes de vérification										
6	Cartes de navigation/instruments										
7	Liste minimale d'équipements										
8	Certificat d'immatriculation										
9	Certificat acoustique (si applicable)										
10	CAT ou équivalent										
11	Licence radio										
12	Certificat de navigabilité										
	Données de vol										
13	Préparation du vol										
14	Calcul de masse et centrage										
	Équipements de sécurité										
15	Extincteurs portatifs										
16	Gilets de sauvetage / dispositifs de flottaison										
17	Harnais										
18	Équipement d'oxygène										
19	Phare portatif indépendant										
	Équipage de conduite de vol										
20	Licence/composition de l'équipage de conduite de vol										
	Carnet de route/compte-rendu matériel ou équivalent										
21	Carnet de route ou équivalent										
22	Approbation pour remise en service										
23	Notification et rectification d'un défaut (compte-rendu matériel incl.)										
24	Visite prévol										
	Sécurité de la cabine										
1	État général intérieur										
2	Poste d'équipage de cabine et poste de repos d'équipage										
3	Trousse de premiers secours / trousse médicale d'urgence										
4	Extincteurs portatifs										
5	Gilets de sauvetage / dispositifs de flottaison										
6	État de la ceinture de sécurité et du siège										
7	Sortie de secours, éclairage et phare portatif indépendant										
8	Toboggans/canots de sauvetage (selon le cas), ELT										
9	Alimentation en oxygène (équipage de cabine et passagers)										
10	Consignes de sécurité										
11	Membres d'équipage de cabine										
12	Accès aux sorties de secours										
13	Arrimage des bagages des passagers										
14	Nombre de places										
C	État de l'aéronef										
1	État général extérieur										
2	Portes et écoutes										
3	Commandes de vol										
4	Roues, pneumatiques et freins										
5	Train d'atterrissage, patins/flotteurs										
6	Soute de train										
7	Groupe moto propulseur et pylône										
8	Aubes de soufflante, hélices, rotors (principal/de queue)										
9	Réparations évidentes										
10	Avarie évidente non réparée										
11	Fuite										
D	Fret										
1	État général de la soute										
2	Marchandises dangereuses										
3	Arrimage du fret										
E	Généralités										
1	Généralités										

Annexe II «Partie-ARO»

Action prise	Élément inspecté	Catégorie	Remarques
(3d) Interdiction immédiate d'exploitation			
(3c) Aéronef immobilisé au sol par la NAA qui effectue l'inspection			
(3b) Actions correctives avant le vol			
(3a) Restrictions sur l'exploitation de l'aéronef			
2) Information de l'autorité et de l'exploitant			
1) Information du pilote commandant de bord/			
(0) Aucune remarque			
<small>Signe ou code de l'inspecteur/des inspecteurs</small>			
Commentaires de l'équipage (le cas échéant):			
<p>(*) La signature par l'un des membres de l'équipage ou un autre représentant de l'exploitant qui fait l'objet de l'inspection n'implique en aucun cas qu'il accepte les constatations notées, mais indique simplement la confirmation que l'aéronef a été inspecté à la date et au lieu indiqués sur le document.</p> <p>Ce compte-rendu indique ce qui a été constaté à cette occasion et ne constitue pas une preuve permettant de déterminer que l'aéronef est apte au vol prévu. Les données reprises dans le présent compte-rendu peuvent faire l'objet de modifications lors de leur introduction dans la base de données centralisée.</p>			

Formulaire 136 de l'EASA, 1^{ère} édition

Annexe II «Partie-ARO»

3c) Aéronef immobilisé au sol par l'autorité compétente qui effectue l'inspection.....

3b) Actions correctives avant le vol.....

3a) Restrictions sur l'exploitation de l'aéronef.....

2) Information de l'autorité compétente et de l'exploitant

1) Information du pilote commandant de bord

Informations supplémentaires (*le cas échéant*)

Nom ou n° de l'inspecteur:

- Ce rapport indique ce qui a été constaté à cette occasion et ne constitue pas une preuve permettant de déterminer que l'aéronef est apte au vol prévu.

- Les données reprises dans le présent compte-rendu peuvent faire l'objet de modifications lors de leur introduction dans la base de données centralisée.

Code de l'élément	Contrôlé	Remarques
A. Poste de pilotage		
Généralités		
1. État général.....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Sortie de secours	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Matériel	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
Documentation		
4. Manuels	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Listes de vérification	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Cartes de radionavigation.....	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Liste minimale d'équipements.....	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Certificat d'immatriculation	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Certificat acoustique (si applicable)	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10. CTA ou équivalent	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Licence radio.....	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
12. Certificat de navigabilité (CDN).....	12. <input type="checkbox"/>	12. <input type="checkbox"/>
Données de vol		
13. Préparation du vol.....	13. <input type="checkbox"/>	13. <input type="checkbox"/>
14. Calcul de masse et centrage	14. <input type="checkbox"/>	14. <input type="checkbox"/>
Équipements de sécurité		
15. Extincteurs portatifs	15. <input type="checkbox"/>	15. <input type="checkbox"/>
16. Gilets de sauvetage / dispositifs de flottaison.....	16. <input type="checkbox"/>	16. <input type="checkbox"/>
17. Harnais.....	17. <input type="checkbox"/>	17. <input type="checkbox"/>
18. Équipement d'oxygène.....	18. <input type="checkbox"/>	18. <input type="checkbox"/>
19. Phare portatif indépendant.....	19. <input type="checkbox"/>	19. <input type="checkbox"/>

Annexe II «Partie-ARO»

Équipage de conduite de vol				
20. Licence/composition de l'équipage de conduite de vol.....	20.	<input type="checkbox"/>	20.	<input type="checkbox"/>
Carnet de route/ compte-rendu matériel ou équivalent				
21. Carnet de route ou équivalent	21.	<input type="checkbox"/>	21.	<input type="checkbox"/>
22. Approbation pour remise en service.....	22.	<input type="checkbox"/>	22.	<input type="checkbox"/>
23. Notification et rectification d'un défaut (compte-rendu matériel incl.).....	23.	<input type="checkbox"/>	23.	<input type="checkbox"/>
24. Visite prévol.....	24.	<input type="checkbox"/>	24.	<input type="checkbox"/>
B. Sécurité de la cabine				
1. État général intérieur	1.	<input type="checkbox"/>	1.	<input type="checkbox"/>
2. Postes d'équipage de cabine et poste de repos d'équipage.....	2.	<input type="checkbox"/>	2.	<input type="checkbox"/>
3. Trousse de premiers secours / trousse médicale d'urgence.....	3.	<input type="checkbox"/>	3.	<input type="checkbox"/>
4. Extincteurs portatifs	4.	<input type="checkbox"/>	4.	<input type="checkbox"/>
5. Gilets de sauvetage / dispositifs de flottaison.....	5.	<input type="checkbox"/>	5.	<input type="checkbox"/>
6. État de la ceinture de sécurité et du siège	6.	<input type="checkbox"/>	6.	<input type="checkbox"/>
7. Sortie de secours, éclairage et phare portatif indépendant.....	7.	<input type="checkbox"/>	7.	<input type="checkbox"/>
8. Toboggans/canots de sauvetage (selon le cas), ELT	8.	<input type="checkbox"/>	8.	<input type="checkbox"/>
9. Alimentation en oxygène (équipage de cabine et passagers)	9.	<input type="checkbox"/>	9.	<input type="checkbox"/>
10. Consignes de sécurité.....	10.	<input type="checkbox"/>	10.	<input type="checkbox"/>
11. Membres d'équipage de cabine	11.	<input type="checkbox"/>	11.	<input type="checkbox"/>
12. Accès aux sorties de secours	12.	<input type="checkbox"/>	12.	<input type="checkbox"/>
13. Arrimage des bagages des passagers.....	13.	<input type="checkbox"/>	13.	<input type="checkbox"/>
14. Nombre de places.....	14.	<input type="checkbox"/>	14.	<input type="checkbox"/>

Annexe II «Partie-ARO»

Code de l'élément	Contrôlé	Remarques
C. État de l'aéronef		
1. État général extérieur.....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Portes et écoutilles.....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Commandes de vol.....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
4. Roues, pneumatiques et freins.....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Train d'atterrissage, patins/flotteurs.....	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Soute de train.....	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Groupe motopropulseur et pylône.....	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Aubes de soufflante, hélices, rotors (principal/de queue).....	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Réparations évidentes.....	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10. Avarie évidente non réparée.....	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Fuite.....	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Soute		
1. État général de la soute.....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Marchandises dangereuses.....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Arrimage de la cargaison.....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
E. Généralités		
1 Généralités.....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>

Formulaire 137 de l'EASA, 1^{ère} édition

ANNEXE III
EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES POUR LES OPÉRATIONS
AÉRIENNES
Partie-ORO

ORO.GEN.005 Champ d'application

La présente partie établit les exigences que doit satisfaire un transporteur aérien qui:

- (a) exploite des aéronefs à motorisation complexe à des fins non-commerciales; ou
- (b) exploite des aéronefs à des fins commerciales.

Sous-partie GEN — Exigences générales;

Section 1 — Généralités

ORO.GEN.105 Autorité compétente

Aux fins de la présente partie, l'autorité compétente qui exerce une supervision sur des exploitants soumis à une obligation de certification ou de déclaration est:

- (a) dans le cas d'exploitants dont le principal établissement se trouve dans un État membre, l'autorité désignée par ledit État membre;
- (b) dans le cas d'exploitants dont le principal établissement se trouve dans un pays tiers, l'Agence;

ORO.GEN.110 Responsabilités de l'exploitant

- (a) L'exploitant est responsable de l'exploitation de l'aéronef conformément à l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008, aux exigences pertinentes de la présente partie et à sa déclaration ou son certificat.
- (b) Chaque vol est exécuté conformément aux dispositions du manuel d'exploitation.
- (c) L'exploitant établit et maintient un système destiné à exercer un contrôle opérationnel sur tout vol effectué selon les termes de sa déclaration ou de son certificat.
- (d) L'exploitant veille à ce que ses aéronefs soient dotés des équipements requis pour la zone et le type d'exploitation, et que ses équipages soient qualifiés en conséquence.
- (e) L'exploitant veille à ce que tout les membres du personnel désignés pour des opérations au sol et en vol, ou qui y participent directement, soient correctement formés, aient démontré leurs aptitudes à effectuer les tâches qui leur incombent plus particulièrement et soient conscients de leurs responsabilités ainsi que des implications desdites tâches sur l'exploitation dans son ensemble.
- (f) L'exploitant établit des procédures et des instructions en vue d'exploiter chaque type d'aéronef en toute sécurité, qui contiennent les tâches et les responsabilités du personnel au sol et des membres d'équipage pour tous les types d'opérations au sol et en vol. Ces procédures n'exigent pas des membres d'équipage de se livrer à une quelconque activité pendant les phases critiques du vol, à l'exception des tâches requises pour assurer la sécurité de l'exploitation de l'avion;

- (g) L'exploitant veille à ce que tous les membres du personnel soient conscients d'être tenus de respecter les lois, règlements et procédures des États membres dans lesquels sont effectuées les opérations, dont relève l'exécution de leurs tâches.
- (h) L'exploitant établit un système de liste de vérification pour chaque type d'aéronef dans lequel doivent voler les membres d'équipage, pour toutes les phases du vol, en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, en vue de s'assurer que les procédures opérationnelles du manuel d'exploitation sont respectées. La forme et l'utilisation des listes de vérification suivent les principes des facteurs humains et prennent en compte la documentation applicable la plus récente publiée par le fabricant de l'aéronef.
- (i) L'exploitant spécifie les procédures de planification du vol en vue d'une conduite du vol en toute sécurité en fonction des performances de l'aéronef, d'autres restrictions opérationnelles ainsi que des conditions pertinentes attendues sur la route à suivre ainsi qu'aux aérodromes ou sites d'exploitation concernés. Lesdites procédures sont reprises au manuel d'exploitation.
- (j) L'exploitant établit et maintient des programmes de formation du personnel, comme exigé par les Instructions techniques. Les programmes de formation sont proportionnés aux responsabilités du personnel.

ORO.GEN.115 Demande de certificat d'exploitant

- (a) La demande d'un certificat d'exploitant ou de modification d'un certificat existant est introduite selon la forme et la manière établies par l'autorité compétente, en prenant en compte les exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008¹² et de ses modalités d'exécution.
- (b) Les candidats à l'obtention d'un certificat initial fournissent à l'autorité compétente les documents démontrant la manière dont ils satisfont aux exigences établies au règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution. Ladite documentation inclut une procédure décrivant la manière dont les changements qui ne demandent aucune autorisation préalable sont gérés et notifiés à l'autorité compétente.

ORO.GEN.120 Moyens de mise en conformité

- (a) D'autres moyens de mise en conformité que ceux adoptés par l'Agence peuvent être utilisés par un exploitant pour assurer la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution.
- (b) Lorsqu'un exploitant souhaite utiliser un autre moyen de mise en conformité que les AMC adoptés par l'Agence pour établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, il fournit à l'Agence, avant sa mise en œuvre, une description complète de l'autre moyen de mise en conformité. La description inclut toute mise à jour des manuels ou des procédures susceptibles d'être pertinents, ainsi qu'une évaluation démontrant que les modalités d'exécution sont satisfaites.

¹² Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE. *JO L 79, 19.3.2008, p. 1*, modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009, *JO L 309, 24.11.2009, p. 51*.

L'exploitant peut mettre en œuvre ces autres moyens de mise en conformité sous réserve de l'obtention de l'autorisation préalable de l'autorité compétente et de la réception de la notification telle que prévue à l'ARO.GEN.120, point d).

- (c) Un exploitant tenu de déclarer son activité notifie l'autorité compétente lorsqu'il utilise d'autres moyens de conformité aux fins d'établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses règles de mise en œuvre.

ORO.GEN.125 Termes de l'agrément et privilèges d'un exploitant

Un exploitant certifié se conforme au champ d'application et aux privilèges définis dans les termes d'agrément joints au certificat de l'exploitant.

ORO.GEN.130 Changements

- (a) Tout changement modifiant:
 - (1) le champ d'application du certificat ou les termes d'agrément d'un exploitant; ou
 - (2) l'un des éléments du système de gestion de l'exploitant, tel qu'établi à l'ORO.GEN.200, paragraphe a, points 1) et 2),exige l'approbation préalable de l'autorité compétente.
- (b) Pour tout changement exigeant une approbation préalable conformément au règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, l'exploitant introduit une demande auprès de l'autorité compétente et en obtient l'approbation. La demande est introduite avant que soit apporté ledit changement, afin de permettre à l'autorité compétente de déterminer le maintien de la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution et de modifier, le cas échéant, le certificat d'exploitant ainsi que les termes d'agrément correspondants qui y sont joints.

L'exploitant fournit à l'autorité compétente toute documentation pertinente.

Le changement n'est mis en œuvre qu'à la réception d'une approbation formelle de la part de l'autorité compétente conformément à l'ARO.GEN.330.

L'exploitant exerce son activité dans les conditions établies par l'autorité compétente au cours de tels changements, selon le cas.

- (c) Tous les changements qui n'exigent pas d'approbation préalable sont gérés et notifiés à l'autorité compétente comme défini dans la procédure approuvée par l'autorité compétente conformément à l'ARO.GEN.310, point c).

ORO.GEN.135 Maintien de la validité

- (a) Le certificat de l'exploitant reste valide pour autant que:
 - (1) l'organisme maintienne la conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de modalités d'exécution, en tenant compte des dispositions liées au traitement des constatations, tel qu'établi à l'ORO.GEN.150;
 - (2) l'autorité compétente ait accès à l'exploitant de la manière définie à l'ORO.GEN.140 aux fins de déterminer le maintien de la conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution; et
 - (3) le certificat n'ait pas fait l'objet d'une restitution ou d'une révocation.
- (b) en cas de restitution ou de révocation, le certificat doit être renvoyé sans délai à l'autorité compétente.

ORO.GEN.140 Accès

Aux fins de déterminer la conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution, l'exploitant autorise l'accès à toutes les installations, aéronefs, documents, dossiers, données, procédures ou tout autre matériel liés à son activité soumise à certification ou déclaration, qu'elle soit sous-traitée ou pas, à toute personne habilitée par:

- (a) l'autorité compétente définie à l'ORO.GEN.105; ou
- (b) l'autorité agissant selon les dispositions de l'ARO.GEN.300, point d), l'ARO.GEN.300, point e) ou l'ARO.RAMP

ORO.GEN.150 Constatations

Dès la réception d'une notification relative à des constatations, l'exploitant:

- (a) identifie la cause à l'origine de la non-conformité;
- (b) définit un plan d'actions correctives; et
- (c) démontre la mise en œuvre des actions correctives à la satisfaction de l'autorité compétente, dans un laps de temps convenu avec ladite autorité, tel qu'établi à l'ARO.GEN.350, point d).

ORO.GEN.155 Réaction immédiate à un problème de sécurité

L'exploitant met en œuvre:

- (a) toutes les mesures de sécurité prescrites par l'autorité compétente conformément à l'ARO.GEN.135, point c), et
- (b) toute information de sécurité contraignante applicable publiée par l'Agence, notamment les directives relatives à la navigabilité et à la sécurité.

ORO.GEN.160 Compte-rendu d'événement

- (a) L'exploitant doit signaler à l'autorité compétente, et à tout autre organisme que l'État de l'exploitant demande d'informer, tout accident, incident sérieux et événement, tel que défini par le règlement (UE) n° 996/2010¹³ et par la directive 2003/42/CE¹⁴.
- (b) Sans préjudice du point a), l'exploitant rapporte à l'autorité compétente et à l'organisme responsable de la conception de l'aéronef tout incident, défaillance, défaut technique, dépassement des limitations techniques, événement qui mettrait en évidence des informations imprécises, incorrectes ou ambiguës contenues dans les données d'adéquation opérationnelle ou toute autre circonstance anormale qui a ou pourrait avoir mis en danger l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef mais qui n'a pas débouché sur un accident ou un incident grave.
- (c) Sans préjudice du règlement (UE) n° 996/2010 et de la directive 2003/42/CE, les comptes-rendus visés aux points a) et b) sont établis selon la forme et la manière définies par

¹³ Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, texte présentant un intérêt pour l'EEE, *JO L 295, 12.11.2010, p. 35–50*.

¹⁴ Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes-rendus d'événements en aviation civile, *JO L 167, 4.7.2003, p. 23-36*.

l'autorité compétente et contiennent toutes les informations pertinentes relatives aux circonstances connues de l'exploitant.

- (d) Des comptes-rendus sont établis dès que possible, mais dans tous les cas dans les 72 heures qui suivent l'identification par exploitant des circonstances auxquelles il est fait référence dans le compte-rendu, sauf si des événements exceptionnels l'en empêchent.
- (e) Lorsque cela s'avère pertinent, l'exploitant établit un compte-rendu de suivi afin de détailler les actions qu'il a l'intention de prendre pour éviter que des événements similaires ne se répètent à l'avenir, dès que lesdites actions sont identifiées. Ce compte-rendu est établi selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité compétente.

Section 2 — Gestion

ORO.GEN.200 Système de gestion

- (a) L'exploitant établit, met en œuvre et maintient un système de gestion qui comprend:
 - (1) des axes clairement définis d'affectation et de responsabilité au sein de l'exploitant, et notamment une responsabilité directe du cadre responsable en ce qui concerne la sécurité.
 - (2) une description de l'ensemble des philosophies et des principes de l'exploitant en matière de sécurité, le tout constituant la politique de sécurité;
 - (3) l'identification des dangers pour la sécurité aéronautique, qui découlent des activités de l'exploitant, leur évaluation et la gestion des risques associés, y compris les mesures prises aux fins d'atténuer le risque et de vérifier leur efficacité;
 - (4) le maintien de personnel formé et compétent pour effectuer ses tâches;
 - (5) une documentation relative aux processus principaux du système de gestion, notamment un processus visant à sensibiliser le personnel à ses responsabilités et la procédure relative aux modifications de ladite documentation;
 - (6) une fonction de supervision de la conformité de l'exploitant avec les exigences applicables. La fonction de supervision de la conformité comporte un système de retour d'informations vers le cadre responsable afin d'assurer la mise en œuvre réelle des actions correctives le cas échéant; et
 - (7) toute exigence supplémentaire recommandée dans les sous-parties pertinentes de la présente partie ou d'autres parties applicables.
- (b) Le système de gestion correspond à la taille de l'exploitant ainsi qu'à la nature et à la complexité de ses activités, et prend en compte les dangers et les risques associés qui sont inhérents à ces activités.

ORO.GEN.205 Activités sous-traitées

- (a) Sont incluses dans les activités sous-traitées toutes les activités faisant partie du champ d'application de l'agrément de l'exploitant qui sont effectuées par un autre organisme, soit lui-même certifié pour mener à bien l'activité soit, s'il n'est pas certifié, qui travaille sous l'agrément de l'organisme donneur d'ordre. L'exploitant veille à ce que, dans le cadre de la sous-traitance ou de l'achat de toute partie de son activité, le produit ou service sous-traité ou acheté soit conforme aux exigences applicables.
- (b) Lorsque l'exploitant certifié sous-traite une partie de son activité à un organisme qui n'est pas certifié lui-même conformément à la présente partie pour mener à bien une telle

activité, ce dernier travaille sous l'agrément de l'organisme donneur d'ordre. L'organisme donneur d'ordre veille à ce que l'autorité compétente ait accès à l'organisme sous-traitant, afin de déterminer le maintien de la conformité avec les exigences applicables.

ORO.GEN.210 Exigences en termes de personnel

- (a) L'exploitant désigne un cadre responsable, qui a autorité pour veiller à ce que toutes les activités soient financées et exécutées conformément aux exigences applicables. Le cadre responsable est chargé d'établir et de maintenir un système de gestion efficace.
- (b) La personne ou le groupe de personnes est nommé par l'exploitant, avec la responsabilité de veiller à ce que l'exploitant reste conforme aux exigences applicables. La/les personne(s) dépend(ent) directement du cadre responsable.
- (c) L'exploitant dispose de suffisamment de membres du personnel qualifiés pour que les tâches et les activités planifiées soient exécutées conformément aux exigences applicables.
- (d) L'exploitant maintient des dossiers adéquats relatifs à l'expérience, la qualification et la formation afin de démontrer la conformité avec le point c) ci-dessus.
- (e) L'exploitant veille à ce que tous les membres du personnel connaissent les règles et les procédures qui concernent l'exercice de leurs tâches.

ORO.GEN.215 Exigences en termes d'installations

L'exploitant dispose d'installations permettant l'exécution et la gestion de toutes les tâches et activités planifiées conformément aux exigences applicables.

ORO.GEN.220 Archivage

- (a) L'exploitant établit un système d'archivage permettant un stockage adéquat et une traçabilité fiable de toutes les activités élaborées, couvrant plus particulièrement tous les éléments repris à l'ORO.GEN.200.
- (b) Le format des dossiers est défini dans les procédures de l'exploitant.
- (c) Les dossiers sont stockés de manière à en assurer la protection contre les dommages, l'altération et le vol.

Sous-partie CTA – Certification de transporteur aérien

ORO.AOC.100 Introduction d'une demande de certificat de transporteur aérien

- a) Sans préjudice du règlement (CE) n° 1008/2008¹⁵, avant de commencer l'exploitation d'aéronefs à des fins commerciales, l'exploitant introduit une demande et obtient un certificat de transporteur aérien (CTA) délivré par l'autorité compétente.
- b) L'exploitant fournit les informations suivantes à l'autorité compétente:
 - 1) le nom officiel et le nom commercial, l'adresse et l'adresse postale du postulant;
 - 2) une description de l'exploitation proposée, y compris le/les type(s) et le nombre d'aéronefs qui vont être exploités;

¹⁵ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte), JO L 293, 31.10.2008, p. 3.

- 3) une description du système de gestion, dont la structure organisationnelle;
 - 4) le nom du cadre responsable;
 - 5) les noms des personnes désignées conformément à l'ORO.AOC.135, point a), ainsi que leurs qualifications et leur expérience, et
 - 6) une copie du manuel d'exploitation en vertu de l'ORO.MLR.100.
- c) Les postulants démontrent à l'autorité compétente:
- 1) qu'ils satisfont aux exigences applicables de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008, de la présente partie, de la partie-CAT, de la partie-SPO et de la partie SPA, selon le cas;
 - 2) que tous les aéronefs exploités disposent d'un certificat de navigabilité (CDN) conformément au règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission, et
 - 3) que leur organisation et leur mode de gestion sont adéquats et correspondent à la taille et au champ d'application de l'exploitation.

ORO.AOC.105 Spécifications techniques et privilèges d'un titulaire de CTA

Les privilèges de l'exploitant, y compris ceux octroyés conformément à la partie-SPA, sont indiqués dans les spécifications techniques du certificat.

ORO.AOC.110 Contrat de location

Toute prise en location

- a) Sans préjudice du règlement (CE) n° 1008/2008, tout contrat de location portant sur un aéronef utilisé par un exploitant certifié conformément à la présente partie fait l'objet d'une approbation préalable de l'autorité compétente.
- b) L'exploitant certifié conformément à la présente partie ne prend des aéronefs en location avec équipage que d'un exploitant de pays tiers qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005 ¹⁶.

Prise en location avec équipage

- c) Le postulant à une approbation de prise en location d'un aéronef avec équipage auprès d'un exploitant d'un pays tiers démontre à l'autorité compétente:
 - 1) que l'exploitant du pays tiers:
 - i) est titulaire d'un CTA délivré conformément à l'Annexe 6 de l'OACI, et
 - ii) satisfait aux exigences européennes applicables à la sécurité des opérations aériennes et des organismes ou à des normes équivalentes,et
 - 2) l'aéronef dispose d'un CDN standard délivré conformément à l'annexe 8 de l'OACI.

Mise en location coque nue

- d) L'exploitant certifié conformément à la présente partie qui a l'intention de mettre en location coque nue l'un de ses aéronefs, introduit une demande préalable d'approbation auprès de l'autorité compétente. La demande est accompagnée de copies du contrat de

¹⁶ Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE. *JO L 344, 27.12.2005, p. 15.*

location prévu ou d'une description des dispositions du contrat, à l'exception des détails financiers, ainsi que toute autre documentation pertinente.

Mise en location avec équipage

- e) Avant de mettre en location un aéronef avec équipage, l'exploitant certifié conformément à la présente partie en notifie l'autorité compétente.

ORO.AOC.115 Accords de partage de codes d'identification

- a) Des accords de partage de codes d'identification entre un exploitant certifié conformément à la présente partie et un exploitant d'un pays tiers font l'objet d'une approbation préalable de l'autorité compétente.
- b) Pour obtenir l'approbation, l'exploitant démontre à l'autorité compétente que l'exploitant du pays tiers:
 - 1) est titulaire d'un CTA délivré conformément à l'Annexe 6 de l'OACI, et
 - 2) a établi un programme d'audit sur le partage de codes d'identification permettant d'auditer et de contrôler la conformité en permanence.
- c) Lorsqu'il met en œuvre le programme d'audit de partage de codes d'identification repris au point b), paragraphe 2), l'exploitant mène un audit initial sur site, ainsi que des audits réguliers de l'exploitant du pays tiers pour la durée de l'accord de partage de codes d'identification, aux fins de garantir la conformité de l'exploitant du pays tiers avec l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008. Des audits sont effectués sur site une fois tous les 24 mois.
- d) Les audits, ainsi que toute constatation, sont inscrits dans un rapport d'audit. Les constatations de niveau 1 sont clôturées avant d'entamer ou de poursuivre un accord de partage de code d'identification. Les constatations de niveau 2 sont clôturées dans les six mois après l'audit. L'exploitant soumet tous les rapports d'audit, y compris les constatations et leur clôture, à l'autorité compétente. Tous les rapports d'audit sont conservés pendant un minimum de cinq ans.
- e) L'exploitant certifié conformément à la présente partie ne vend ni ne délivre de titres de transport pour un vol exploité par un exploitant d'un pays tiers lorsque ce dernier fait l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

ORO.AOC.120 Agréments pour dispenser une formation relevant de la partie-CC ou pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine

- a) Lorsqu'il a l'intention de dispenser le cours de formation exigé par la partie-CC, l'exploitant introduit une demande et obtient un agrément délivré par l'autorité compétente. À cette fin, le postulant démontre la conformité avec les exigences relatives à la dispense et au contenu du cours de formation établies aux CC.TRA.215 et CC.TRA.200 et fournit à l'autorité compétente:
 - 1) la date prévue du début d'activité;
 - 2) les coordonnées personnelles et les qualifications des instructeurs en fonction des sujets de formation qui doivent être couverts;
 - 3) le/les nom(s) et adresse(s) du/des lieu(x) de formation où doit être tenue la formation;
 - 4) une description des installations, des méthodes de formation, des manuels et des dispositifs représentatifs qui doivent être employés, et

- 5) les plans de cours et programmes associés du cours de formation.
- b) Si un État membre décide, conformément à l'article 8, paragraphe 4 du règlement (CE) n° 216/2008 que des exploitants peuvent être agréés pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine, le postulant, outre le point a):
 - 1) démontre à l'autorité compétente:
 - i) que l'organisme dispose de la capacité et de l'assise financière pour effectuer cette tâche;
 - ii) que le personnel qui fait passer les examens est correctement qualifié et ne présente aucun conflit d'intérêts, et
 - 2) fournit les procédures et les conditions définies pour:
 - i) faire passer l'examen exigé par le CC.TRA.220;
 - ii) délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine, et
 - iii) fournir à l'autorité compétente toutes les informations pertinentes, ainsi que les documents relatifs au certificat qu'il délivrera et à leurs titulaires, à des fins d'archivage, de supervision et de mise en application par ladite autorité.
- c) Les agréments auxquels il est fait référence aux points a) et b) sont définis dans les spécifications techniques.

ORO.AOC.125 Exploitation à des fins non commerciales d'aéronefs repris dans les spécifications techniques par le titulaire d'un CTA

Le titulaire d'un CTA peut exploiter à des fins non commerciales un aéronef habituellement exploité à des fins commerciales et qui est repris dans les spécifications techniques de son CTA, sans que l'on exige de lui la remise d'une déclaration conformément à la présente partie, pour autant que ledit exploitant:

- a) décrive cette exploitation en détail dans le manuel d'exploitation, notamment:
 - 1) l'identification des exigences applicables;
 - 2) une identification claire de toute différence existant entre les procédures opérationnelles utilisées dans le cadre d'une exploitation à des fins commerciales et celles d'une exploitation à des fins non commerciales, et
 - 3) un moyen d'assurer que tout le personnel participant à l'exploitation est tout à fait familiarisé avec les procédures associées;
- b) soumet à l'autorité compétente, pour approbation préalable, les différences identifiées entre les procédures opérationnelles mentionnées au point a), paragraphe 2);

ORO.AOC.130 Analyse des données de vol – Avions

- a) L'exploitant établit et maintient un système d'analyse des données de vol, intégré à son système de gestion, applicable aux avions dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 27 000 kg.
- b) Le système d'analyse des données de vol ne peut être utilisé à des fins de sanction et est assorti des garanties adéquates pour protéger la ou les sources des données.

ORO.AOC.135 Exigences en matière de personnel

- a) Conformément à l'ORO.GEN.210, point b), l'exploitant nomme des personnes chargées de la gestion et de la supervision des domaines suivants:

- 1) l'exploitation;
 - 2) la formation des équipages, et
 - 3) les opérations au sol.
- b) *Adéquation et compétences du personnel*
- 1) L'exploitant emploie suffisamment de personnel pour les opérations prévues au sol et en vol.
 - 2) Tout le personnel qui s'est vu affecter à, ou est directement impliqué dans, des opérations au sol et en vol:
 - i) est correctement formé;
 - ii) démontre son aptitude à exécuter les tâches qui lui ont été attribuées, et
 - iii) est conscient de ses responsabilités et de la relation qui existe entre les tâches dont il s'acquitte et l'exploitation dans son ensemble.
- c) *Supervision du personnel*
- 1) L'exploitant nomme un nombre suffisant de superviseurs du personnel, en tenant compte de la structure de l'organisme de l'exploitant et du nombre de personnes employées.
 - 2) Les tâches et responsabilités desdits superviseurs sont définies, et toute autre disposition nécessaire est prise pour garantir qu'ils puissent exercer leurs responsabilités de supervision.
 - 3) La supervision des membres d'équipage et du personnel participant à l'exploitation est effectuée par des personnes disposant d'une expérience adéquate et des compétences qui permettent d'atteindre les normes définies dans le manuel d'exploitation.

ORO.AOC.140 Exigences relatives aux installations

Conformément à l'ORO.GEN.215, l'exploitant:

- a) fait usage d'installations d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols;
- b) établit, sur sa base principale d'exploitation, des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation, et
- c) veille à ce que l'espace de travail disponible sur chaque base d'exploitation suffise au personnel dont les actions peuvent avoir une incidence sur la sécurité de l'exploitation. Sont pris en compte les besoins de l'équipe au sol, du personnel chargé du contrôle d'exploitation, du rangement et de l'affichage des dossiers essentiels et de la préparation des vols par les équipages.

ORO.AOC.150 Exigences relatives à la documentation

- a) L'exploitant prend des dispositions pour la production de manuels et de tout autre document requis, assortis de leurs mises à jour.
- b) L'exploitant est en mesure de distribuer sans délai des consignes d'exploitation et d'autres informations.

Sous-partie DEC – Déclaration

ORO.DEC.100 Déclaration

L'exploitant:

- a) fournit à l'autorité compétente, avant de débiter l'exploitation, toutes les informations pertinentes au moyen du formulaire repris à l'appendice I de la présente partie;
- b) fournit à l'autorité compétente une liste des autres moyens de mise en conformité utilisés;
- c) maintient la conformité avec les exigences applicables et avec les informations reprises dans la déclaration;
- d) informe sans délai l'autorité compétente de toute modification à sa déclaration ou aux moyens de mise en conformité qu'il utilise en soumettant une déclaration modifiée à l'aide du formulaire repris à l'appendice I de la présente partie, et
- e) notifie l'autorité compétente lorsqu'il cesse l'exploitation.

Sous-partie MLR – Manuels, registres et enregistrements

ORO.MLR.100 Manuel d'exploitation – généralités

- a) L'exploitant établit un manuel d'exploitation tel que défini au paragraphe 8.b. de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008.
- b) Le contenu du manuel d'exploitation reflète les exigences établies dans la présente partie et dans la partie-CAT, la partie-NCC, la partie-SPO et la partie-SPA, selon le cas, et ne va pas à l'encontre des conditions reprises dans les spécifications techniques du certificat de transporteur aérien (CAT) ou de la déclaration et de sa liste d'agrément spécifiques, selon le cas.
- c) Le manuel d'exploitation peut être publié en plusieurs parties séparées.
- d) Tous les membres du personnel d'exploitation accèdent facilement aux parties du manuel d'exploitation qui sont pertinentes à leurs tâches.
- e) Le manuel d'exploitation est tenu à jour. Tous les membres du personnel sont informés des modifications qui concernent leurs tâches.
- f) Chaque membre d'équipage reçoit une copie personnelle des sections du manuel d'exploitation qui concernent leurs tâches. Chaque détenteur d'un manuel d'exploitation, ou des sections appropriées du manuel, est responsable de tenir sa copie à jour en y intégrant les mises à jour ou les révisions fournies par l'exploitant.
- g) Pour les titulaires d'un CTA:
 - 1) dans le cas d'amendements qui doivent être notifiés conformément à l'ORO.GEN.115, point b) et l'ORO.GEN.130, point c), l'exploitant fournit à l'autorité compétente les amendements prévus avant la date d'entrée en vigueur, et
 - 2) dans le cas de mises à jour à de procédures associées avec des éléments agréés précédemment conformément à l'ORO.GEN.130, l'agrément est obtenu avant que la mise à jour n'entre en vigueur.
- h) Nonobstant les dispositions du point g), lorsque des mises à jour ou des révisions immédiates sont requises dans l'intérêt de la sécurité, elles peuvent être publiées et appliquées immédiatement, pour autant que la demande ait été introduite pour tout agrément requis.

- i) L'exploitant incorpore toutes les mises à jour et révisions qu'exige l'autorité compétente.
- j) L'exploitant s'assure que les informations extraites de documents approuvés, et de toute mise à jour qui y a été apportée, sont correctement reportées dans le manuel d'exploitation. Ceci n'empêche pas l'exploitant d'utiliser des données et des procédures plus restrictives dans le manuel d'exploitation.
- k) L'exploitant veille à ce que tous les membres du personnel soient en mesure de comprendre la langue dans laquelle sont rédigées les parties du manuel d'exploitation pertinentes pour leurs tâches et responsabilités. Le contenu du manuel d'exploitation est présenté sous une forme qui peut être utilisée sans difficulté et respecte les principes relatifs aux facteurs humains.

ORO.MLR.101 Manuel d'exploitation – Structure pour une exploitation à des fins commerciales et pour une exploitation spécialisée d'aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales

La structure principale du manuel d'exploitation est la suivante:

- a) Partie A: généralités/fondements, comprenant toutes les politiques, consignes et procédures d'exploitation qui ne sont pas liées à un type d'aéronef;
- b) Partie B: sujets liés à l'utilisation de l'aéronef, comprenant toutes les consignes et procédures liées au type d'aéronef, et qui prennent en compte les différences entre des types/classes, des variantes ou des aéronefs particuliers utilisés par l'exploitant;
- c) Partie C, selon le cas:
 - 1) exploitation à des fins de transport aérien commercial, comprenant les consignes et informations relatives à la route/au rôle/à la région et à l'aérodrome/au site d'exploitation;
 - 2) exploitation spécialisée d'aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales et exploitation spécialisée à des fins commerciales, comprenant les consignes et informations relatives aux tâches et à la zone d'exploitation;
- d) Partie D: formation, comprenant toutes les consignes de formation à l'attention du personnel, qui sont nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

ORO.MLR.105 Liste minimale d'équipements

- a) Une liste minimale d'équipement (LME) est établie conformément au paragraphe 8.a.3. de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008, reposant sur la liste minimale d'équipements de référence (LMER) pertinente, telle que définie dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission¹⁷.
- b) La LME et toute modification qui y est apportée sont approuvées par l'autorité compétente. Dans le cas d'aéronefs à motorisation complexe, immatriculés dans un pays tiers, exploités à des fins non commerciales, l'exploitant obtient de l'État d'immatriculation de l'aéronef l'approbation de la LME.

¹⁷ Le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production, *JO L 243, 27.9.2003, p. 6.*

- c) L'exploitant modifie la LME dans un délai acceptable après toute modification applicable à la LMER.
- d) Outre la liste des éléments, la LME contient:
 - 1) un préambule, comprenant notamment des conseils et des définitions à l'attention des équipages de conduite de vol et du personnel de maintenance qui utilisent la LME;
 - 2) le statut de révision de la LMER sur laquelle repose la LME, ainsi que le statut de révision de la LME, et
 - 3) le champ d'application, l'étendue et le but de la LME.
- e) L'exploitant:
 - 1) établit des intervalles de rectification pour chaque instrument, équipement ou fonction en panne repris dans la LME. L'intervalle de rectification de la LME n'est pas moins restrictif que l'intervalle correspondant de la LMER;
 - 2) établit un programme de rectification efficace, et
 - 3) n'exploite l'aéronef au terme de l'intervalle de rectification défini dans la LME que lorsque:
 - i) le défaut a été réparé, ou
 - ii) l'intervalle de rectification a été prolongé conformément au point f).
- f) sous réserve d'approbation par l'autorité compétente, ou l'État d'immatriculation de l'aéronef le cas échéant conformément au point b), l'exploitant peut faire usage d'une procédure en vue de prolonger une fois des intervalles de rectification applicables aux catégories B, C et D, pour autant que:
 - 1) la prolongation des intervalles de rectification reste dans le champ d'application de la LMER pour le type d'aéronef;
 - 2) la prolongation de l'intervalle de rectification soit, au maximum, de la même durée que l'intervalle de rectification défini dans la LME;
 - 3) la prolongation de l'intervalle de rectification ne soit pas utilisée comme un moyen normal d'effectuer des rectifications d'éléments de la LME et ne soit utilisée que lorsque des événements indépendants de la volonté de l'exploitant ont empêché d'exécuter la rectification;
 - 4) une description des tâches et des responsabilités spécifiques de contrôle des prolongations soit établie par l'exploitant;
 - 5) l'autorité compétente soit notifiée de toute prolongation de l'intervalle de rectification applicable, et
 - 6) un plan soit établi pour l'exécution de la rectification dès que l'occasion se présente.
- g) L'exploitant établit les procédures opérationnelles et d'entretien auxquelles il est fait référence dans la LME, en prenant en compte les procédures opérationnelles et d'entretien auxquelles il est fait référence dans la LMER. Lesdites procédures sont incluses dans les manuels de l'exploitant ou la LME.
- h) L'exploitant modifie les procédures opérationnelles et d'entretien auxquelles il est fait référence dans la LME suite à toute modification applicable aux procédures opérationnelles et d'entretien auxquelles il est fait référence dans la LMER.
- i) Sauf indication contraire dans la LME, l'exploitant accomplit:

- 1) les procédures opérationnelles auxquelles il est fait référence dans la LME lorsqu'il prévoit d'exploiter et/ou exploite l'aéronef alors que l'élément repris dans la liste est en panne, et
 - 2) les procédures d'entretien auxquelles il est fait référence dans la LME avant l'exploitation de l'aéronef, l'élément repris dans la liste étant inactif.
- j) Sous réserve d'une approbation spécifique au cas par cas par l'autorité compétente, ou l'État d'immatriculation de l'aéronef selon le cas conformément au point b), l'exploitant peut exploiter un aéronef dont certains instruments, équipements ou fonctions sont en panne en ne respectant pas les contraintes de la LME mais en respectant celle de la LMER, pour autant que:
- 1) les instruments, équipements ou fonctions concernés entrent dans le champ d'application de la LMER comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission;
 - 2) l'approbation ne constitue pas un moyen normal d'exploiter des aéronefs en ne respectant pas les contraintes de la LME approuvée et ne soit utilisée que lorsque des événements indépendants de la volonté de l'exploitant l'ont empêché d'être en conformité avec la LME;
 - 3) une description des tâches et des responsabilités spécifiques de contrôle de l'exploitation de l'aéronef en vertu d'une telle approbation soit établie par l'exploitant, et
 - 4) un plan soit établi en vue de réparer les instruments, équipements ou fonctions en panne ou de recommencer à exploiter l'aéronef en respectant les contraintes de la LME dès que l'occasion se présente.

ORO.MLR.110 Carnet de route

Les détails relatifs à l'aéronef, son équipage et chaque voyage sont indiqués pour chaque vol, ou série de vols sous la forme d'un carnet de route ou d'un document équivalent.

ORO.MLR.115 Archivage

- a) Les dossiers suivants sont conservés pendant au moins cinq ans:
 - 1) dossiers relatifs aux activités mentionnées à l'ORO.GEN.200, et
 - 2) dans le cas d'une exploitation d'aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales, les dossiers relatifs aux activités mentionnées dans la déclaration de l'exploitant.
- b) Les informations suivantes utilisées pour la préparation et l'exécution d'un vol, et les comptes-rendus y associés, sont conservés pendant trois mois:
 - 1) le plan de vol exploitation, si applicable;
 - 2) la documentation NOTAM/AIS propre à la route lorsqu'elle est éditée par l'exploitant;
 - 3) la documentation de masse et centrage;
 - 4) la notification de chargements spéciaux, incluant les renseignements écrits fournis au pilote/commandant de bord à propos des marchandises dangereuses;
 - 5) le carnet de route, ou un document équivalent, et

Annexe III «Partie-ORO»

6) des rapport(s) de vol aux fins d'enregistrer les informations détaillées de tout événement ou tout fait marquant que le pilote/commandant de bord estime devoir rapporter ou enregistrer;

c) Les dossiers du personnel sont conservés pour les durées indiquées ci-dessous:

Licences des membres d'équipage de conduite et certificats des membres d'équipage de cabine	Tant que le membre d'équipage exerce les privilèges de sa licence ou de son certificat pour l'exploitant de l'aéronef
Formation, contrôle et qualifications des membres d'équipage	3 ans
Dossiers relatifs à l'expérience récente des membres d'équipage	15 mois
Compétences de route et d'aérodrome / tâche et zone des membres d'équipage, selon le cas	3 ans
Formation marchandises dangereuses, selon le cas	3 ans
Dossier de formation/qualification d'autres catégories de personnel pour lesquels un programme de formation est nécessaire	Les 2 derniers dossiers de formation

d) L'exploitant:

- 1) conserve des archives de toutes les formations, contrôles et qualifications de chacun des membres d'équipage, selon les dispositions de la partie-ORO, et
- 2) met le dossier à la disposition du membre d'équipage concerné, à sa demande.

e) L'exploitant conserve les informations utilisées pour la préparation et l'exécution d'un vol, ainsi que les dossiers de formation du personnel, même si l'exploitant cesse d'exploiter ledit aéronef ou d'être l'employeur du membre d'équipage, pour autant que ceci se produise dans le laps de temps prévu au point c).

f) Si un membre d'équipage devient membre d'équipage pour un autre exploitant, l'exploitant met à la disposition du nouvel exploitant les dossiers du membre d'équipage, pour autant que ceci se produise dans le laps de temps prévu au point c).

Sous-partie SEC – Sécurité

ORO.SEC.100.A Sécurité du compartiment de l'équipage de conduite

- a) Dans un avion équipé d'une porte d'accès au compartiment de l'équipage de conduite, cette porte peut être verrouillée et des moyens doivent être mis en place permettant à l'équipage de cabine de prévenir l'équipage de conduite en cas d'activités suspectes ou d'infractions aux règles de la sécurité dans la cabine.
- b) Tous les avions de transport de passagers d'une masse maximale certifiée au décollage de plus de 45 500 kg ou d'une configuration maximale approuvée de plus de 60 sièges passagers et qui servent à du transport commercial de passagers, doivent être équipés d'une porte d'accès au compartiment de l'équipage de conduite agréée, pouvant être verrouillée et déverrouillée depuis chacun des sièges des pilotes et conçue de manière à satisfaire aux exigences opérationnelles applicables en matière de navigabilité.

- c) Dans tous les avions dotés d'une porte d'accès au compartiment de l'équipage de conduite conformément au point b) ci-dessus:
- 1) cette porte est fermée avant la mise en route des moteurs en vue du décollage et verrouillée lorsque l'exigent les procédures de sécurité ou le pilote commandant de bord, et ce jusqu'à l'arrêt des moteurs après l'atterrissage, sauf si l'on juge nécessaire que des personnes habilitées entrent ou sortent, conformément aux programmes nationaux de sécurité dans l'aviation civile, et
 - 2) des moyens doivent être prévus aux fins de surveiller depuis chacun des sièges des pilotes la zone à l'extérieur du compartiment de l'équipage de conduite de manière à pouvoir identifier les personnes demandant à y accéder et de détecter tout comportement suspect ou toute menace éventuelle.

ORO.SEC.100.H Sécurité du compartiment de l'équipage de conduite

Si une telle porte est installée, la porte d'accès au compartiment de l'équipage de conduite d'un hélicoptère exploité à des fins de transport de passagers doit pouvoir être verrouillée depuis l'intérieur du compartiment de l'équipage de conduite, afin d'empêcher tout accès non autorisé.

Sous-partie FC – Équipage de conduite de vol

ORO.FC.005 Champ d'application

- a) La présente sous-partie établit les exigences que doit satisfaire l'exploitant en ce qui concerne la formation, l'expérience et la qualification de l'équipage de conduite de vol et comporte:
- 1) Une section 1 qui définit les exigences communes applicables à l'exploitation d'aéronefs à motorisation complexe, tant à des fins non commerciales qu'à des fins commerciales;
 - 2) Une section 2 qui définit les exigences additionnelles applicables à l'exploitation à des fins de transport aérien commercial, à l'exception de celles mentionnées au point b), et
 - 3) Une section 3 qui définit les exigences additionnelles applicables à l'exploitation à des fins commerciales autre que le transport aérien commercial.
- b) Les exploitants qui exercent les activités suivantes d'exploitation à des fins de transport aérien commercial satisfont aux exigences mentionnées au sous point a), paragraphes 1) et 3):
- 1) l'exploitation de planeurs ou de ballons à des fins de transport aérien commercial, ou
 - 2) une exploitation à des fins de transport commercial de passagers en vol VFR de jour, au départ et à destination d'un même aérodrome/site d'exploitation et d'une durée maximale de 30 minutes, ou dans une zone locale définie par l'autorité compétente, avec:
 - i) des avions monomoteurs à hélice ayant une masse maximale certifiée au décollage de 5 700 kg, voire moins et transportant un maximum de six personnes, pilote inclus, ou
 - ii) des hélicoptères monomoteurs transportant un maximum de six personnes, pilote inclus.

Section 1 – Exigences communes

ORO.FC.100 Composition de l'équipage de conduite de vol

- a) La composition de l'équipage de conduite de vol et le nombre de membres d'équipage de conduite aux postes d'équipage prévus ne sont pas inférieurs au minimum spécifié dans le manuel de vol de l'aéronef ou dans les limites d'utilisation recommandées pour l'aéronef.
- b) L'équipage de conduite de vol inclut des membres d'équipage de conduite de vol supplémentaires lorsque le type d'exploitation le demande et n'est pas ramené à un nombre inférieur à celui spécifié dans le manuel d'exploitation.
- c) Tous les membres d'équipage de conduite de vol sont titulaires d'une licence et de qualifications délivrées ou acceptées conformément au règlement (CE) n° xxx/xxxx¹⁸ de la Commission et correspondent au niveau des tâches qui leur sont attribuées.
- d) Un membre d'équipage de conduite de vol peut être relevé de ses fonctions aux commandes pendant le vol par un autre membre d'équipage de conduite de vol disposant des qualifications nécessaires.
- e) Lorsqu'il fait appel aux services de membres d'équipage de conduite de vol ayant un statut d'indépendant ou travaillant à temps partiel, l'exploitant vérifie que toutes les exigences applicables de la présente sous-partie et des sujets pertinents de la partie-FCL, notamment les exigences relatives à l'expérience récente, sont satisfaites, compte tenu de tous les services rendus par le membre d'équipage de conduite de vol à d'autres exploitants, aux fins de déterminer plus particulièrement:
 - 1) le nombre total de types d'aéronefs ou de variantes sur lesquels il exerce ses activités, et
 - 2) les limitations applicables en termes de durée de vol et de service, ainsi que les exigences en matière de repos.

ORO.FC.105 Désignation du pilote/commandant de bord

- a) Conformément au paragraphe 8.e de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008, l'un des pilotes de l'équipage de conduite de vol, qualifié comme pilote commandant de bord conformément à la partie-FCL, est désigné par l'exploitant en tant que pilote commandant de bord ou, dans le cas d'une exploitation à des fins de transport aérien commercial, comme commandant de bord.
- b) L'exploitant ne désigne un membre de l'équipage de conduite comme pilote/commandant de bord que s'il/elle:
 - 1) dispose du niveau minimum d'expérience défini dans le manuel d'exploitation;
 - 2) à l'exception des ballons, dispose d'une connaissance adéquate de la route ou de la zone dans laquelle le vol sera effectué, ainsi que des aérodromes, y compris des aérodromes de décollage, des installations et des procédures à utiliser, et
 - 3) dans le cas d'opérations en équipage multiple, a suivi un cours relatif au commandement dispensé par l'exploitant s'il/elle passe d'un statut de copilote à celui d'un pilote/commandant de bord.
- c) Dans le cas d'une exploitation d'avions et d'hélicoptères à des fins commerciales, le pilote/commandant de bord ou les pilotes auxquels la conduite du vol peut être déléguée, a accompli une formation initiale de familiarisation avec la route ou la zone utilisée pendant

¹⁸ Règlement (CE) n° XXX/XXXX de la Commission relatif au personnel navigant.

les vols, ainsi qu'avec des aérodromes, installations et procédures à utiliser. Cette connaissance des routes/zones et des aérodromes est maintenue en exerçant au moins une fois ses activités sur cette route ou dans cette zone ou sur l'aérodrome au cours d'une période de 12 mois.

- d) Dans le cas d'avions de classe de performances B impliqués dans une exploitation à des fins de transport aérien commercial en VFR de jour, le point c) n'est pas applicable.

ORO.FC.110 Mécanicien navigant

Lorsqu'un poste séparé de mécanicien navigant est intégré à l'agencement d'un avion, l'équipage de conduite de vol inclut un membre d'équipage qui dispose des qualifications adéquates conformément aux règles nationales applicables.

ORO.FC.115 Formation à la gestion des ressources d'équipage (CRM)

- a) Avant d'exercer ses activités, le membre d'équipage de conduite de vol a suivi une formation CRM, correspondant à son rôle, telle que définie dans le manuel d'exploitation.
- b) Des rubriques de la formation CRM sont intégrées à la formation relative au type ou à la classe d'aéronef, ainsi qu'à la formation de maintien des compétences et dans le cours de commandement.

ORO.FC.120 Stage d'adaptation auprès de l'exploitant

- a) Dans le cas d'une exploitation d'avions ou d'hélicoptères, le membre d'équipage de conduite accomplit le stage d'adaptation auprès de l'exploitant avant d'effectuer des vols de ligne sans supervision:
 - 1) lorsqu'il passe à un aéronef pour lequel une nouvelle qualification de type ou de classe est nécessaire, ou
 - 2) lorsqu'il rejoint un exploitant.
- b) Le stage d'adaptation de l'exploitant inclut une formation sur l'équipement installé dans l'aéronef en fonction des rôles des membres de l'équipage de conduite vol.

ORO.FC.125 Formation aux différences et familiarisation

- a) Les membres de l'équipage de conduite de vol accomplissent une formation aux différences ou une formation de familiarisation lorsque cela est exigé par la partie-FCL et lorsqu'un changement d'équipements ou de procédures nécessite l'acquisition de connaissances supplémentaires relatives aux types ou aux variantes qui sont exploités à ce moment.
- b) Le manuel d'exploitation spécifie lorsqu'une telle formation aux différences ou une formation de familiarisation est nécessaire.

ORO.FC.130 Formation de maintien des compétences et contrôle

- a) Chaque membre de l'équipage de conduite de vol accomplit une formation de maintien des compétences en vol et au sol applicable au type ou à la variante d'aéronefs sur lequel il/elle exerce ses activités, notamment une formation relative à l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage se trouvant à bord.

- b) Chaque membre d'équipage est contrôlé régulièrement aux fins de démontrer sa compétence dans l'exécution de procédures normales, inhabituelles et d'urgence.

ORO.FC.135 Qualification du pilote pour exercer ses activités aux deux postes de pilotage

Les membres d'équipage de conduite de vol qui peuvent se voir attribuer des tâches à chacun des postes de pilotage se soumettent à une formation et à un contrôle appropriés, comme spécifié dans le manuel d'exploitation.

ORO.FC.140 Exercice des activités sur plusieurs types ou variantes

- a) Les membres de l'équipage de conduite de vol qui exercent sur plusieurs types ou variantes d'aéronefs satisfont aux exigences prescrites dans la présente sous-partie pour chaque type ou variante, sauf si des crédits liés aux exigences en termes de formation, contrôle et expérience récente sont définis dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission pour les types ou les variantes pertinentes.
- b) Des procédures adéquates et/ou des restrictions opérationnelles sont spécifiées dans le manuel d'exploitation pour tout exercice des activités sur plusieurs types ou variantes.

ORO.FC.145 Dispositif de formation

- a) Toutes les formations requises par la présente partie sont dispensées:
 - 1) conformément aux programmes et aux plans de formation établis par l'exploitant dans le manuel d'exploitation;
 - 2) par du personnel ayant les qualifications correspondantes. Dans le cas d'un entraînement en vol et sur entraîneur synthétique de vol, ainsi que des contrôles, le personnel qui dispense la formation et effectue les contrôles est qualifié conformément à la partie-FCL.
- b) Lorsqu'il établit les programmes et les plans de formation, l'exploitant prend en compte les normes des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission pour les types concernés.
- c) Dans le cas d'une exploitation à des fins commerciales, des programmes de formation et des contrôles, ainsi que des plans de formation et l'utilisation d'entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) individuels sont agréés par l'autorité compétente.
- d) Dans la mesure du possible, le FSTD est une réplique de l'aéronef utilisé par l'exploitant. Les différences entre le FSTD et l'aéronef sont décrites et présentées par le biais 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 aucun impact sur l'adéquation des programmes de formation.

Section 2 – Exigences additionnelles pour l'exploitation à des fins de transport aérien commercial

ORO.FC.200 Composition de l'équipage de conduite de vol

- a) Tout équipage de conduite de vol ne peut comporter plus d'un membre d'équipage de conduite de vol inexpérimenté.
- b) Le commandant de bord peut déléguer la conduite du vol à un autre pilote disposant des qualifications adéquates conformément à la partie-FCL, pour autant que les exigences de l'ORO.FC.105, point b, paragraphes 1) et 2) et point c), soient satisfaites.
- c) Exigences propres à l'exploitation des avions selon les règles de vol aux instruments (IFR) ou de nuit.
 - 1) L'équipage de conduite de vol est constitué d'au moins deux pilotes pour tous les avions turbopropulsés dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MOPSC) est supérieure à neuf, ainsi que pour tous les avions à turboréacteur.
 - 2) Les avions autres que ceux couverts par le point c), paragraphe 1, sont exploités par un équipage de conduite constitué d'au moins deux pilotes, sauf si les exigences de l'ORO.FC.202 sont satisfaites, auquel cas ils peuvent être exploités par un seul pilote.
- d) Exigences particulières pour l'exploitation d'hélicoptères.
 - 1) Pour toute exploitation d'hélicoptères disposant d'un MOSPC supérieur à 19 et pour l'exploitation en IFR d'hélicoptères disposant d'un MOSPC supérieur à neuf:
 - i) l'équipage de conduite est constitué d'au moins deux pilotes, et
 - ii) le commandant de bord est titulaire d'une licence de pilote de ligne (hélicoptère) (ATPL(H)), ainsi que d'une qualification aux instruments, délivrées conformément à la partie-FCL.
 - 2) Toute exploitation non couverte par le point d), paragraphe 1, peut être effectuée par un seul pilote en vol IFR ou de nuit, pour autant que les exigences de l'ORO.FC.202 soient satisfaites.

ORO.FC.A.201 Relève en vol de membres de l'équipage de conduite de vol

- a) le commandant de bord peut déléguer la conduite du vol à:
 - 1) un autre commandant de bord qualifié, ou
 - 2) exclusivement dans le cas d'opérations au-dessus du niveau de vol (FL) 200, un pilote qui dispose des qualifications minimales suivantes:
 - i) une ATPL;
 - ii) un stage d'adaptation et contrôle, dont une formation à la qualification de type, conformément à l'ORO.FC.220;
 - iii) toutes les formations de maintien de compétences et les contrôles conformément à l'ORO.FC.230 et l'ORO.FC.240, et
 - iv) des compétences de route/zone et aérodrome conformément à l'ORO.FC.105.
- b) Le copilote peut être relevé par:
 - 1) un autre pilote disposant d'une qualification adéquate;
 - 2) uniquement dans le cas d'opérations au-dessus du niveau de vol (FL) 200, un copilote de renfort en croisière qui dispose des qualifications minimales suivantes:

- i) une licence de pilote commercial (CPL) valide avec qualification de vol aux instruments;
 - ii) un stage d'adaptation et contrôle, y compris une formation de qualification de type conformément à l'ORO.FC.220, à l'exception de l'exigence relative à l'entraînement au décollage et à l'atterrissage, et
 - iii) une formation de maintien des compétences et contrôle conformément à l'ORO.FC.230, à l'exception de l'exigence relative à l'entraînement au décollage et à l'atterrissage.
- c) Un mécanicien navigant peut être relevé en vol par un membre d'équipage disposant des qualifications adéquates conformément aux règles nationales applicables.

ORO.FC.202 Exploitation monopilote en régime IFR ou de nuit

Pour être en mesure de voler en IFR ou de nuit avec un équipage minimum de conduite de vol constitué d'un seul pilote, comme visé à l'ORO.FC.200, point c), paragraphes 2) et point d), paragraphe 2), les exigences suivantes doivent être satisfaites:

- a) L'exploitant inclut dans le manuel d'exploitation un programme de stage d'adaptation et de maintien des compétences du pilote, qui comporte des exigences additionnelles pour une exploitation monopilote. Le pilote aura entrepris une formation relative aux procédures de l'exploitant, concernant plus particulièrement:
 - 1) la gestion des moteurs et les manœuvres d'urgence;
 - 2) l'utilisation des listes de vérification normales, inhabituelles et d'urgence;
 - 3) les communications de contrôle de la circulation aérienne (ATC);
 - 4) les procédures de départ et d'approche;
 - 5) la gestion du pilote automatique, le cas échéant;
 - 6) l'utilisation d'une documentation simplifiée en vol, et
 - 7) la gestion des ressources d'équipage monopilote.
- b) Les contrôles périodiques exigés par l'ORO.FC.230 sont effectués en situation de conduite monopilote sur le type ou de la classe d'aéronef concerné dans un environnement représentatif de l'exploitation.
- c) Dans le cas de l'exploitation d'avions en IFR, le pilote:
 - 1) a au moins 50 heures de temps de vol en IFR à son actif sur le type ou la classe d'avion concerné, dont 10 heures en tant que commandant de bord, et
 - 2) a effectué au cours des 90 jours précédents sur le type ou la classe d'avion concerné:
 - i) cinq vols en IFR, dont trois approches aux instruments, en situation de conduite monopilote, ou
 - ii) un contrôle lors d'une approche aux instruments IFR.
- d) Dans le cas de l'exploitation d'avions de nuit, le pilote:
 - 1) a au moins 15 heures de temps de vol de nuit à son actif, qui peuvent être incluses dans les 50 heures de temps de vol en IFR visées au point c), paragraphe 1), et
 - 2) a effectué au cours des 90 jours précédents sur le type ou la classe d'avion concerné:
 - i) trois décollages et atterrissages de nuit comme pilote exerçant seul à bord, ou
 - ii) un contrôle lors d'un décollage et d'un atterrissage de nuit.
- e) Dans le cas de l'exploitation d'hélicoptères en IFR, le pilote:

- 1) a un total de 25 heures d'expérience de vol en IFR à son actif dans l'environnement d'exploitation applicable, et
- 2) a une expérience de vol de 25 heures en tant que pilote exerçant seul à bord sur le type spécifique d'hélicoptère, agréé pour le vol monopilote en IFR, dont 10 heures de vol peuvent avoir été effectuée sous supervision, et incluant cinq secteurs de vol de ligne en IFR sous supervision en utilisant les procédures monopilotes, et
- 3) a accompli au cours des 90 jours précédents:
 - i) cinq vols en IFR comme pilote exerçant seul à bord, comportant trois approches aux instruments effectuées sur un hélicoptère agréé à cette fin, ou
 - ii) un contrôle lors d'une approche aux instruments en IFR en situation de conduite monopilote sur le type d'hélicoptère concerné, un système d'entraînement au vol (FTD) ou un simulateur de vol (FFS).

ORO.FC.205 Cours de commandement

- a) Dans le cas de l'exploitation d'avions et d'hélicoptères, le cours de commandement comporte au moins les éléments suivants:
 - 1) un entraînement dans un FSTD, dont une formation au vol orienté vol de ligne (LOFT) et/ou une formation en vol;
 - 2) un contrôle de compétence effectué par l'exploitant, en remplissant la fonction de commandant de bord;
 - 3) une formation aux responsabilités du commandement;
 - 4) une formation en vol de ligne en tant que commandant de bord sous supervision, avec au moins:
 - i) 10 secteurs de vol, dans le cas d'avions, et
 - ii) 10 heures, dont au moins 10 secteurs de vol, dans le cas d'hélicoptères;
 - 5) accomplir un contrôle de vol de ligne en tant que commandant de bord et démontrer une connaissance adéquate de la route ou de la zone dans laquelle les vols seront effectués, ainsi que des aérodromes, y compris des aérodromes de décollage, des installations et des procédures à utiliser, et
 - 6) une formation à la gestion des ressources d'équipage.

ORO.FC.215 Formation initiale à la gestion des ressources d'équipage (CRM)

- a) Le membre d'équipage de conduite a suivi un cours de formation initial à la CRM avant de commencer à effectuer des vols de lignes sans supervision.
- b) La formation CRM initiale est dispensée par au moins un formateur CRM dûment qualifié, qui peut être assisté par des experts, afin de traiter de sujets spécifiques.
- c) Si le membre d'équipage de conduite n'a pas, au préalable, reçu de formation théorique sur les facteurs humains au niveau ATPL, il/elle suit, avant la formation CRM initiale ou en combinaison avec cette dernière, un cours théorique dispensé par l'exploitant et reposant sur le programme de formation ATPL relatif aux performances humaines et aux limites, comme établi dans la partie-FCL.

ORO.FC.220 Stage d'adaptation et contrôle

- a) La formation CRM est intégrée au stage d'adaptation prévu par l'exploitant.

- b) Une fois un stage d'adaptation commencé, le membre d'équipage de conduite ne se voit attribuer aucune autre tâche de vol sur un aéronef d'un autre type ou d'une autre classe tant que le stage n'est pas accompli ou arrêté. Les membres d'équipage qui n'exercent que sur des avions de classe de performances B peuvent être affectés à des vols sur d'autres types d'avions de classe de performances B pendant les stages d'adaptation, dans la mesure nécessaire pour maintenir l'exploitation.
- c) L'étendue de l'entraînement requis par le membre d'équipage de conduite dans le cadre du stage d'adaptation est déterminé conformément aux normes de qualification et d'expérience spécifiées dans le manuel d'exploitation, compte tenu de son expérience et des formations précédentes qu'il/elle a suivies.
- d) Le membre d'équipage de conduite de vol:
 - 1) accomplit le contrôle de compétence pratiqué par l'exploitant, ainsi que l'entraînement sécurité-sauvetage et le contrôle associé avant de commencer à effectuer des vols de ligne sous supervision (LIFUS), et
 - 2) effectue le contrôle en ligne après avoir terminé les vols de ligne sous supervision. Dans le cas d'avion de classe de performances B, le LIFUS peut être effectué sur tout avion appartenant à la classe applicable.
- e) Dans le cas d'avions, les pilotes qui se sont vu délivrer une qualification de type reposant sur une formation sans temps de vol (ZFTT):
 - 1) commencent à effectuer des vols de ligne sous supervision au plus tard 21 jours après avoir accompli l'examen pratique ou après avoir suivi la formation correspondante dispensée par l'exploitant. Le contenu d'une telle formation est décrit dans le manuel d'exploitation.
 - 2) effectuent six décollages et atterrissages dans un FSTD au plus tard 21 jours après avoir accompli l'examen pratique sous la supervision d'un instructeur de qualification de type pour les avions (TRI(A)) qui occupe l'autre poste de pilotage. Le nombre de décollages et d'atterrissages peut être réduit lorsque des crédits sont définis dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission. Si lesdits décollages et atterrissages n'ont pas été effectués dans les 21 jours, l'exploitant prévoit une formation de remise à niveau. Le contenu d'une telle formation est décrit dans le manuel d'exploitation.
 - 3) conduire les quatre premiers décollages et atterrissages du LIFUS dans un avion sous la supervision d'un TRI(A) occupant l'autre poste de pilotage. Le nombre de décollages et d'atterrissages peut être réduit lorsque des crédits sont définis dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission.

ORO.FC.230 Formation de maintien des compétences et contrôle

- a) Chaque membre d'équipage de conduite effectue une formation de maintien des compétences et un contrôle en rapport avec le type ou la variante d'aéronef sur lequel il exerce ses activités.
- b) *Contrôle de compétence pratiqué par l'exploitant*
 - 1) Chaque membre d'équipage de conduite passe des contrôles de compétence prévus par l'exploitant, comme complément normal applicable aux équipages, aux fins de

démontrer sa compétence dans l'exécution de procédures normales, inhabituelles et d'urgence.

- 2) Lorsque l'on demande au membre d'équipage de conduite d'exercer ses activités en régime IFR, le contrôle de compétence pratiqué par l'exploitant s'effectue sans référence visuelle extérieure.
- 3) La durée de validité du contrôle de compétence pratiqué par l'exploitant est de six mois civils. Dans le cas de l'exploitation d'avions de classe de performances B en VFR de jour au cours de saisons qui ne dépassent pas huit mois consécutifs, un contrôle de compétence pratiqué par l'exploitant est suffisant. Le contrôle de compétence est entrepris avant le début de l'exploitation à des fins de transport aérien commercial.
- 4) Le membre d'équipage participant à une exploitation de jour sur des routes navigables par repérage visuel au sol dans un hélicoptère à motorisation non complexe, peut accomplir le contrôle de compétence dans un seul des types applicables utilisés. Le contrôle de compétence pratiqué par l'exploitant est à chaque fois effectué sur le type d'aéronef utilisé le moins récemment pour le contrôle de compétences. Les types d'hélicoptères concernés qui peuvent être regroupés aux fins du contrôle de compétence pratiqué par l'exploitant sont repris dans le manuel d'exploitation.
- 5) Nonobstant l'ORO.FC.145, point a), paragraphe 2), dans le cas de l'exploitation d'hélicoptères à motorisation non complexe de jour et sur des routes navigables par repérage visuel au sol, ainsi que d'avions de classe de performances B, le contrôle peut être effectué par un commandant de bord disposant des qualifications requises, désigné par l'exploitant, et formé au concept CRM et à l'évaluation des compétences CRM. L'exploitant informe l'autorité compétente des personnes désignées.

c) *Contrôle en ligne*

- 1) Chaque membre d'équipage de conduite accomplit un contrôle en ligne sur l'aéronef aux fins de démontrer son aptitude à assurer des opérations normales en ligne décrites dans le manuel d'exploitation. La durée de validité du contrôle en ligne est de 12 mois civils.
- 2) Nonobstant l'ORO.FC.145, point a), paragraphe 2), des contrôles en ligne peuvent être effectués par un commandant de bord dûment qualifié, désigné par l'exploitant, formé au concept CRM et à l'évaluation des compétences CRM.

d) *Entraînement sécurité-sauvetage et contrôle*

Chaque membre d'équipage de conduite accomplit une formation et un contrôle relatifs à l'emplacement et à l'utilisation de tous les équipements de sécurité et de sauvetage transportés à bord. La durée de validité du contrôle sécurité-sauvetage est de 12 mois civils.

e) *Formation CRM*

- 1) Des rubriques de la formation CRM sont intégrées à toutes les phases correspondantes de la formation de maintien des compétences.
- 2) Chaque membre d'équipage de conduite suit une formation CRM modulaire spécifique. 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 trois ans.

- f) Chaque membre d'équipage de conduite suit un entraînement au sol et en vol dans un FSTD ou un aéronef, ou un entraînement combiné dans un FSTD et un aéronef au moins tous les 12 mois civils.
- g) Les durées de validité mentionnées au point b), paragraphe 3), et aux points c) et d), sont comptées à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été passé.
- h) Lorsque les formations ou les contrôles exigés ci-dessus sont entrepris au cours des trois derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d'expiration initiale.

ORO.FC.235 Qualification du pilote pour exercer ses fonctions aux deux postes de pilotage

- a) Les commandants de bord dont les fonctions leur demandent d'exercer leurs activités dans les deux postes de pilotage et de remplir les fonctions de copilote, ou les commandants de bord chargés de dispenser une formation ou d'effectuer des activités de contrôle, accomplissent une formation et un contrôle supplémentaires, comme défini dans le manuel d'exploitation. Le contrôle peut être effectué en même temps que le contrôle de compétences de l'exploitant établi à l'ORO.FC.230, sous b).
- b) La formation et le contrôle supplémentaires comportent au moins:
 - 1) une panne moteur au décollage;
 - 2) une approche et une remise des gaz avec un moteur à l'arrêt, et
 - 3) un atterrissage avec un moteur à l'arrêt.
- c) Dans le cas des hélicoptères, les commandants de bord effectuent également leurs contrôles de compétences dans les sièges de gauche et de droite, un contrôle sur deux, pour autant que lorsque le contrôle de compétences de qualification de type est combiné avec le contrôle de compétences pratiqué par l'exploitant, le commandant de bord accomplisse son entraînement ou son contrôle dans le siège normalement occupé.
- d) Lorsque des manœuvres moteur coupé sont effectuées dans un aéronef, la panne moteur est simulée.
- e) Lors de l'exercice des activités dans le siège du copilote, les contrôles exigés par l'ORO.FC.230, relatifs à l'exercice des activités depuis le siège du commandant de bord, sont en outre valides et effectifs.
- f) Le pilote relevant le commandant de bord doit avoir démontré, lors des contrôles de compétence pratiqués par l'exploitant, spécifiés à l'ORO.FC.230, point b), son aptitude à pratiquer les exercices et à appliquer les procédures ne relevant normalement pas de sa responsabilité. Lorsque les différences entre le poste de gauche et le poste de droite ne sont pas significatives, la pratique peut être effectuée indifféremment depuis les deux postes.
- g) Le pilote, autre que le commandant de bord, occupant le siège du commandant de bord démontre, lors des contrôles de compétence pratiqués par l'exploitant, spécifiés à l'ORO.FC.230, point b), son aptitude à pratiquer les exercices et procédures qui relèveraient normalement de la responsabilité du commandant de bord agissant en tant que pilote de contrôle. Lorsque les différences entre le poste de gauche et le poste de droite ne sont pas significatives, la pratique peut être effectuée indifféremment depuis les deux postes.

ORO.FC.240 Exercice des activités sur plusieurs types ou variantes

- a) Les procédures ou restrictions opérationnelles pour l'exploitation de plusieurs types ou variantes, établies dans le manuel d'exploitation et agréées par l'autorité compétente couvrent:
 - 1) le niveau minimum d'expérience des membres d'équipage de conduite;
 - 2) le niveau minimum d'expérience sur un type ou une variante avant de commencer la formation relative à un autre type ou une autre variante ou son exploitation;
 - 3) le processus par lequel un membre d'équipage qualifié sur un type ou une variante sera formé et qualifié sur un autre type ou une autre variante, et
 - 4) toutes les exigences applicables en matière d'expérience récente pour chaque type ou variante.
- b) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite de vol exerce ses activités tant sur des hélicoptères que sur des avions, ledit membre d'équipage est limité à exercer exclusivement sur un type d'avion et un type d'hélicoptère.
- c) Le point a) ne s'applique pas à l'exploitation d'avions de classe de performances B si elle est limitée à des classes d'avions monopilotes à moteur à pistons qui effectuent un vol en VFR de jour. Le point b) ne s'applique pas à l'exploitation d'avions de classe de performances B si elle est limitée à des classes d'avions monopilotes à moteur à pistons.

ORO.FC.A.245 Programme de formation et de qualification alternatif

- (a) L'exploitant d'avions disposant d'une expérience adéquate peut substituer l'une ou plusieurs des exigences suivantes en matière de formation et de contrôle applicables à l'équipage de conduite par un autre programme de formation et de qualification (ATQP), agréé par l'autorité compétente:
 - 1) SPA.LVO.120 relatif à la formation et aux qualifications de l'équipage de conduite de vol;
 - 2) stage d'adaptation et contrôle;
 - 3) formation aux différences et formation de familiarisation;
 - 4) formation au commandement;
 - 5) maintien des compétences et contrôle périodique, et
 - 6) exercice des activités sur plusieurs types ou variantes.
- b) L'ATQP comporte une formation et des contrôles qui établissent et maintiennent un niveau de compétences au moins équivalent à celui atteint en se conformant aux dispositions de l'ORO.FC.220 et de l'ORO.FC.230. Le niveau de compétence atteint par la formation et la qualification de l'équipage de conduite est démontré avant de se voir octroyer l'agrément ATQP par l'autorité compétente.
- c) L'exploitant qui introduit une requête d'agrément ATQP fournit à l'autorité compétente un plan de mise en œuvre, comportant une description du niveau de compétence que doivent atteindre la formation et la qualification de l'équipage de conduite de vol.
- d) Outre les contrôles exigés par l'ORO.FC.230 et le FCL.060, chaque membre d'équipage de conduite accomplit une évaluation type vol en ligne (LOE) dans un FSTD. La durée de validité d'une LOE est de 12 mois civils. La durée de validité est comptée à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été passé. Lorsque la LOE est entreprise dans les trois derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d'expiration initiale.

- e) Après deux ans d'exploitation avec un ATQP agréé, l'exploitant peut, sur approbation de l'autorité compétente, prolonger les périodes de validité des contrôles relevant de l'ORO.FC.230 comme suit:
- 1) Contrôle de compétence pratiqué par l'exploitant, jusqu'à 12 mois civils. La durée de validité est comptée à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été passé. Lorsque le contrôle est entrepris dans les trois derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d'expiration initiale.
 - 2) Contrôle en ligne, jusqu'à 24 mois civils. La durée de validité est comptée à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été passé. Lorsque le contrôle est entrepris dans les six derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d'expiration initiale.
 - 3) Contrôle de sécurité-sauvetage, jusqu'à 24 mois civils. La durée de validité est comptée à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été passé. Lorsque le contrôle est entrepris dans les six derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d'expiration initiale.

ORO.FC.A.250 Commandants de bord titulaires d'une CPL(A)

- a) Le titulaire d'une CPL(A) (avion) n'agit en tant que commandant de bord dans un avion monopilote exploité à des fins de transport aérien commercial que si:
- 1) lorsqu'il transporte des passagers en dehors d'un rayon de 50 NM (90 Km) depuis un aéroport de départ, il a au moins 500 heures de temps de vol à son actif sur avion ou est titulaire d'une qualification aux instruments valides, ou
 - 2) dans le cas d'une exploitation d'un type multimoteur en IFR, il a au moins 700 heures de temps de vol à son actif sur avions, dont 400 heures en tant que pilote commandant de bord. Lesdites heures incluent 100 heures en IFR et 40 heures en exploitation multimoteur. Les 400 heures en tant que pilote commandant de bord peuvent être substituées par des heures prestées en tant que copilote dans un système d'équipage multipilote établi, défini dans le manuel d'exploitation, sur la base de deux heures de temps de vol en tant que copilote pour une heure de temps de vol en tant que pilote commandant de bord.
 - 3) Dans le cas d'exploitation en VFR de jour d'avions de classe de performances B, le point a), paragraphe 1), n'est pas applicable.

ORO.FC.H.250 Commandants de bord titulaires d'une CPL(H):

- a) Le titulaire d'une CPL(H) (hélicoptère) n'agit en tant que commandant de bord sur un hélicoptère monopilote exploité à des fins de transport aérien commercial que si:
- 1) dans le cas d'une exploitation en IFR, il a au moins 700 heures de temps de vol total à son actif sur hélicoptères, dont 300 heures en tant que pilote commandant de bord. Ces heures incluent 100 heures en IFR. Les 300 heures en tant que pilote commandant de bord peuvent être substituées par des heures prestées en tant que copilote dans un système d'équipage multipilote établi, défini dans le manuel d'exploitation, sur la base de 2 heures de temps de vol en tant que copilote pour une heure de temps de vol en tant que pilote commandant de bord;
 - 2) Lors d'opérations en conditions météorologiques de vol à vue (VMC) de nuit, il:
 - i) dispose d'une qualification aux instruments valide, ou

- ii) a 300 heures de temps de vol sur hélicoptère à son actif, dont 100 heures en tant que pilote commandant de bord et 10 heures en tant que pilote volant de nuit.

Section 3 – Exigences additionnelles pour l'exploitation à des fins commerciales autres que le transport aérien commercial et l'exploitation à des fins de transport aérien commercial conformément à l'ORO.FC.005, point b)

ORO.FC.330 Maintien des compétences et contrôle périodique – contrôle de compétence pratiqué par l'exploitant

- a) Chaque membre d'équipage de conduite de vol passe des contrôles de compétence pratiqués par l'exploitant pour démontrer ses compétences dans l'exécution de procédures normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant les aspects pertinents associés aux tâches spécialisés décrites dans le manuel d'exploitation.
- b) Une prise en compte adéquate est nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations en IFR ou de nuit.
- c) La durée de validité du contrôle de compétence pratiqué par l'exploitant est de 12 mois civils. La durée de validité est comptée à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été passé. Lorsque le contrôle de compétence de l'exploitant est entrepris dans les trois derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d'expiration initiale.

Sous-partie CC – Équipage de cabine

ORO.CC.005 Champ d'application

La présente sous-partie établit les exigences que doit satisfaire l'exploitant lorsqu'il exploite un aéronef avec équipage de cabine et elle comporte:

- a) une section 1 qui définit les exigences communes applicables tant à l'exploitation d'aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales qu'à toute exploitation à des fins de transport aérien commercial, et
- b) une section 2 qui définit des exigences additionnelles qui ne sont applicables qu'à l'exploitation à des fins de transport aérien commercial.

Section 1 – Exigences communes

ORO.CC.100 Nombre de membres d'équipage de cabine et composition de l'équipage

- a) Le nombre de membres d'équipage de cabine et la composition de l'équipage sont déterminés conformément au paragraphe 7, sous a), de l'annexe IV au règlement (CE) n° 216/2008, en prenant en compte des facteurs ou des circonstances opérationnelles du vol particulier à exploiter. Au moins un membre d'équipage de cabine est affecté à l'exploitation d'aéronefs ayant un MOPSC supérieur à 19 lorsqu'au moins un passager est transporté.
- b) Le nombre minimum de membres d'équipage de cabine est le plus élevé parmi:

- 1) le nombre de membres d'équipage de cabines établi par la démonstration d'évacuation ou l'analyse effectuée pour la configuration de cabine de l'aéronef à exploiter, conformément aux spécifications applicables de certification, ou
 - 2) un membre d'équipage de cabine par 50, ou fraction de 50, sièges passagers installés sur le même pont de l'aéronef exploité.
- c) Dans le cas d'une exploitation où plusieurs membres de cabine sont affectés, l'exploitant nomme l'un des membres de cabine comme responsable vis-à-vis du pilote/commandant de bord.

ORO.CC.110 Conditions pour l'affectation à des tâches

- a) Les membres d'équipage de cabine ne se voient affectés à des tâches dans un aéronef que si:
- 1) ils ont au moins 18 ans révolus;
 - 2) ils ont été évalués, conformément aux exigences applicables de la partie-MED, physiquement et mentalement aptes à s'acquitter de leurs tâches et à exercer leurs responsabilités en toute sécurité, et
 - 3) ils ont accompli avec succès toutes les formations et les contrôles applicables exigés par la présente sous-partie et disposent des compétences pour s'acquitter des tâches qui leur sont attribuées conformément aux procédures définies dans le manuel d'exploitation.
- b) Avant d'attribuer des tâches à des membres d'équipage de cabine ayant un statut d'indépendant ou travaillant à temps partiel, l'exploitant vérifie que toutes les exigences applicables de la présente sous-partie sont satisfaites en prenant en compte tous les services rendus par le membre d'équipage de cabine à d'autres exploitants aux fins de déterminer plus particulièrement:
- 1) le nombre total de types d'aéronefs ou de variantes qui sont exploités, et
 - 2) les limitations des temps de vol et de service, ainsi que les exigences en matière de repos.
- c) Les passagers identifient clairement les membres d'équipage de cabine exerçant leur fonction, et qui remplissent leur rôle en ce qui concerne la sécurité des passagers et du vol.

ORO.CC.115 Dispense de cours de formation et exécution des contrôles associés

- a) Un programme et un plan du cours détaillés sont établis par l'exploitant pour chaque cours de formation, conformément aux exigences applicables de la présente sous-partie, et de la partie-CC le cas échéant, aux fins de couvrir les tâches et les responsabilités qui incombent aux membres d'équipage de cabine.
- b) Chaque cours de formation inclut un enseignement théorique et pratique, ainsi qu'une pratique individuelle ou collective, en fonction de chaque matière de la formation, afin que chaque membre d'équipage de cabine atteigne et maintienne le niveau adéquat de compétence, en vertu de la présente sous-partie.
- c) Chaque cours de formation:
- 1) est dispensé d'une manière structurée et réaliste, et
 - 2) est dispensé par du personnel correctement qualifié pour les matières à couvrir.
- d) Pendant ou au terme de toute formation exigée par la présente sous-partie, chaque membre d'équipage de cabine passe un examen couvrant toutes les matières de la formation du

programme applicable, à l'exception de la formation relative à la gestion des ressources d'équipage (CRM). Des examens sont conduits par du personnel dûment qualifié aux fins de vérifier que le membre d'équipage de cabine a atteint et/ou maintient le niveau requis de compétence.

- e) Des cours de formation CRM, et des modules CRM le cas échéant, sont dispensés par un instructeur d'équipage de cabine CRM. Lorsque des rubriques CRM sont intégrées à d'autres formations, un instructeur d'équipage de cabine CRM est chargé de la définition et de la mise en œuvre du programme de cours.

ORO.CC.120 Cours de formation initiale

- a) Chaque nouvel entrant qui n'est pas encore titulaire d'un certificat de membre d'équipage de cabine valide délivré conformément à la partie-CC:
 - 1) reçoit un cours de formation initiale comme spécifié au CC.TRA.220, et
 - 2) réussit l'examen associé avant d'entreprendre une autre formation exigée par la présente sous-partie.
- b) Des rubriques du programme de formation initiale peuvent être combinés avec la première formation propre à un type d'aéronef et au stage d'adaptation prévu par l'exploitant, pour autant que les exigences du CC.TRA.220 soient satisfaites et que de telles rubriques soient enregistrées comme matières du cours de formation initiale dans le dossier de formation des membres d'équipage de cabine concernés.

ORO.CC.125 Formation propre à un type d'aéronef et stage d'adaptation prévu par l'exploitant

- a) Chaque membre d'équipage de cabine a accompli la formation propre au type d'aéronef applicable, ainsi que le stage d'adaptation de l'exploitant, de même que tous les contrôles associés avant:
 - 1) de se voir affecter pour la première fois par l'exploitant pour exercer comme membre d'équipage de cabine, ou
 - 2) de se voir affecter par l'exploitant pour exercer ses activités sur un autre type d'aéronef.
- b) Lorsqu'il établit les programmes et les plans de formation relatifs à la formation propre au type d'aéronef et au stage d'adaptation, l'exploitant prend en compte les normes des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission en ce qui concerne le type d'aéronef.
- c) Le programme de la formation propre au type d'aéronef:
 - 1) implique une formation et de la pratique sur un dispositif d'entraînement représentatif ou sur l'aéronef lui-même, et
 - 2) couvre au moins les matières suivantes de la formation propre au type d'aéronef:
 - i) description de l'aéronef pour les parties concernant les tâches qui incombent à l'équipage de cabine;
 - ii) tous les équipements et systèmes de sécurité installés qui concernent les tâches de l'équipage de cabine;
 - iii) l'actionnement et l'ouverture effective, par chaque membre d'équipage de cabine, des portes et des sorties normales et des issues de secours de chacun des types ou de chacune des variantes, en mode normal et d'urgence;

- iv) la démonstration du fonctionnement des autres issues, dont les fenêtres du compartiment de l'équipage de conduite;
 - v) les équipements de protection contre le feu et la fumée, lorsqu'ils sont prévus;
 - vi) entraînement avec le toboggan d'évacuation, lorsqu' il est prévu, et
 - vii) utilisation du siège, du système de retenue et de l'équipement d'oxygène utilisable en cas d'incapacité du pilote.
- d) Le programme du stage d'adaptation prévu par l'exploitant pour chaque type d'aéronef à exploiter:
- 1) implique une formation et de la pratique sur un dispositif d'entraînement représentatif ou sur l'aéronef lui-même;
 - 2) comporte une formation relative aux procédures d'exploitation standard de l'exploitant applicables aux membres d'équipage de la cabine qui se voient attribuer des tâches par l'exploitant pour la première fois, et
 - 3) couvre au moins les matières de formation spécifique suivantes en fonction du type d'aéronef à exploiter:
 - i) description de la configuration de la cabine;
 - ii) emplacement, dépose et utilisation de tous les équipements portatifs de sécurité-sauvetage transportés à bord;
 - iii) toutes les procédures normales et d'urgence;
 - iv) la prise en charge des passagers et la gestion des foules;
 - v) une formation relative aux incendies et la fumée comprenant l'utilisation de tous les équipements de lutte contre l'incendie et de protection correspondant à ceux transportés à bord;
 - vi) les procédures d'évacuation;
 - vii) les procédures en cas d'incapacité du pilote;
 - viii) les exigences et procédures applicables en termes de sécurité, et
 - ix) la gestion des ressources d'équipage.

ORO.CC.130 Formation aux différences

- a) Outre la formation requise à l'ORO.CC.125, le membre d'équipage de cabine accomplit une formation et un contrôle appropriés couvrant toutes les différences avant de se voir affecter sur:
- 1) une variante d'un type d'aéronef effectivement exploité, ou
 - 2) un type d'aéronef ou une variante effectivement exploitée présentant des différences:
 - i) dans les équipements de sécurité;
 - ii) dans l'emplacement des équipements de sécurité-sauvetage; ou
 - iii) dans les procédures normales et d'urgence.
- b) Ce programme de formation aux différences:
- 1) est déterminé si nécessaire sur la base d'une comparaison avec le programme de formation accompli par le membre d'équipage de cabine, conformément à l'ORO.CC.125, points c) et d), pour le type pertinent d'aéronef, et

- 2) implique une formation et de la pratique dans un dispositif d'entraînement représentatif ou l'aéronef lui-même si applicable à la matière à couvrir dans la formation aux différences.
- c) Lorsqu'il établit les programmes et les plans de formation pour la formation aux différences relatives à une variante d'un type d'aéronef en cours d'exploitation, l'exploitant prend en compte les normes des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission pour le type d'aéronef et sa/ses variante(s).

ORO.CC.135 Familiarisation

Au terme de l'exécution d'une formation propre au type d'aéronef et du stage d'adaptation prévu par l'exploitant sur un type d'aéronef, chaque membre d'équipage de cabine accomplit, sous supervision, une familiarisation adéquate sur le type d'aéronef avant d'exercer ses fonctions de membre d'équipage dans un équipage de cabine comportant le nombre minimum requis, conformément à l'ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Maintien des compétences

- a) Chaque membre d'équipage de cabine accomplit annuellement une formation de maintien des compétences et un contrôle.
- b) Le maintien des compétences couvre les actions incombant à chaque membre de l'équipage de cabine lors de procédures normales et d'urgence, ainsi que d'exercices applicables à chaque type d'aéronef et/ou variante sur lequel il/elle doit exercer.
- c) Matières de la formation propres au type d'aéronef:
 - 1) La formation de maintien des compétences inclut des exercices pratiques effectués annuellement, pour chaque type ou variante d'aéronef, par chaque membre de l'équipage de cabine aux fins de simuler l'utilisation des portes et issues normales et de secours servant à l'évacuation des passagers.
 - 2) La formation de maintien des compétences inclut également, à une fréquence maximale de trois ans:
 - i) l'actionnement et l'ouverture effective, par chaque membre d'équipage de cabine, des portes et des issues normales et de secours de chacun des types ou de chacune des variantes, en modes normal et d'urgence;
 - ii) l'actionnement effectif, par chaque membre de l'équipage de cabine, dans un dispositif d'entraînement représentatif ou l'aéronef lui-même, de la porte de sécurité du compartiment de l'équipage de conduite, tant en mode normal qu'en mode d'urgence, ainsi que du siège et du système de retenue, ainsi qu'une démonstration pratique de l'équipement d'oxygène utilisé en cas d'incapacité du pilote;
 - iii) une démonstration du fonctionnement de toutes les autres issues, dont les fenêtres du compartiment de l'équipage de conduite, et
 - iv) une démonstration de l'utilisation du canot de sauvetage, ou de la glissière-radeau, si installée.
- d) Matières de la formation propre à l'exploitant:
 - 1) la formation de maintien des compétences inclut annuellement:
 - i) pour chaque membre d'équipage de cabine:

- A) l'emplacement et la manipulation de tous les équipements sécurité-sauvetage installés ou transportés à bord, et
 - B) l'endossement de gilets de sauvetage et d'un équipement portatif d'oxygène, ainsi que d'un équipement de protection respiratoire (PBE);
 - ii) le rangement d'articles dans la cabine;
 - iii) les procédures relatives à la contamination des surfaces de l'aéronef;
 - iv) les procédures d'urgence;
 - v) les procédures d'évacuation;
 - vi) le compte-rendu d'incidents et d'accidents;
 - vii) la gestion des ressources d'équipage;
 - viii) les aspects aéromédicaux et les premiers secours, dont l'équipement associé, et
 - ix) les procédures de sécurité.
- 2) la formation de maintien des compétences inclut également, à une fréquence maximale de trois ans:
- i) l'utilisation de matériel pyrotechnique (dispositifs réels ou représentatifs);
 - ii) une démonstration pratique de l'utilisation des listes de vérification de l'équipage de conduite;
 - iii) une formation réaliste et pratique sur l'utilisation de tous les équipements de lutte contre le feu, dont des vêtements de protection, représentatifs de ceux transportés à bord de l'aéronef, et
 - iv) pour chaque membre d'équipage de cabine:
 - A) l'extinction d'un feu caractéristique d'un incendie à l'intérieur d'un aéronef, et
 - B) l'endossement et l'utilisation de PBE dans un environnement fermé de simulation rempli de fumée.
- e) Durées de validité:
- 1) La durée de validité de la formation annuelle de maintien des compétences est de 12 mois civils, comptés à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été passé.
 - 2) Lorsque la formation de maintien des compétences et les contrôles demandés au point a) sont entrepris dans les trois derniers mois civils de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d'expiration initiale.
 - 3) Pour les matières de la formation à effectuer tous les trois ans, comme défini au point c), paragraphe 2) et au point d), paragraphe 2), la période de validité est de 36 mois civils comptabilisés à partir de la fin du mois au cours duquel les contrôles ont été passés.

ORO.CC.145 Formation de remise à niveau

- a) Lorsqu'un membre de l'équipage de cabine, au cours des six mois précédant la fin de la période de validité de la dernière formation de maintien des compétences et du contrôle associé:
 - 1) n'a exercé aucune tâche en vol, il/elle accomplit un cours de remise à niveau et un contrôle pour chaque type d'aéronef sur lequel il/elle doit exercer ses fonctions, avant de se voir attribuer l'exécution de telles tâches, ou

- 2) n'a exercé aucune tâche en vol sur un type particulier d'aéronef, il/elle accomplit sur ledit type d'aéronef, avant de se voir à nouveau attribuer l'exécution de tâches:
 - i) une formation de remise à niveau et un contrôle, ou
 - ii) deux vols de familiarisation conformément à l'ORO.CC.135.
- b) Le programme de formation de remise à niveau pour chaque type d'aéronef couvre au moins:
 - 1) les procédures d'urgence;
 - 2) les procédures d'évacuation;
 - 3) l'actionnement et l'ouverture effective, par chaque membre d'équipage de cabine, des portes et des issues normales et de secours, ainsi que de la porte de sécurité du compartiment de l'équipage de conduite de chacun des types ou de chacune des variantes d'aéronef, en modes normal et d'urgence;
 - 4) une démonstration du fonctionnement de toutes les autres issues, dont les fenêtres du compartiment de l'équipage de conduite, et
 - 5) l'emplacement et la manipulation de tous les équipements de sécurité-sauvetage installés ou transportés à bord.
- c) L'exploitant peut choisir de remplacer une formation de remise à niveau par une formation de maintien des compétences si le retour en service du membre d'équipage de cabine commence au cours de la période de validité de la dernière formation de remise à niveau et du contrôle associé. Si ladite période de validité a expiré, une formation de remise à niveau ne peut être remplacée que par une formation propre à un type d'aéronef et un stage d'adaptation, comme défini à l'ORO.CC.125.

Section 2 – Exigences additionnelles pour l'exploitation à des fins de transport aérien commercial

ORO.CC.200 Nombre de membres d'équipage de cabine et composition de l'équipage

Lorsque plusieurs membres d'équipage de cabine sont nécessaires, la composition de l'équipage de cabine inclut un chef de cabine désigné par l'exploitant et qualifié conformément à l'ORO.CC.260.

ORO.CC.205 Opérations normales au sol et circonstances imprévues

- a) Chaque fois que des passagers se trouvent à bord d'un aéronef, le nombre minimum de membres d'équipage de cabine requis en vertu de l'ORO.CC.100 est présent dans la cabine.
- b) Sous réserve des conditions définies au point c), ce nombre peut être réduit:
 - 1) pendant des opérations normales au sol qui n'impliquent pas de ravitaillement/reprise de carburant lorsque l'aéronef se trouve sur son aire de stationnement, ou
 - 2) dans le cas de circonstances imprévues, si le nombre de passagers transportés à bord de l'aéronef est réduit. Dans ce cas, un compte-rendu est soumis à l'autorité compétente au terme du vol.

- c) Conditions:
- 1) des procédures garantissant qu'un niveau équivalent de sécurité est atteint avec le nombre réduit de membres d'équipage de cabine, particulièrement en ce qui concerne l'évacuation des passagers, sont établies dans le manuel d'exploitation;
 - 2) l'équipage de cabine réduit inclut un chef de cabine comme spécifié à l'ORO.CC.260;
 - 3) au moins un membre d'équipage de cabine est nécessaire par 50, ou fraction de 50, sièges passagers installés sur le même pont de l'aéronef exploité, et
 - 4) dans le cas d'opérations normales au sol avec des aéronefs qui demandent plus d'un membre d'équipage de cabine, le nombre déterminé conformément au point c), paragraphe 3), est augmenté pour inclure un membre d'équipage de cabine par paire d'issues de secours pour chaque niveau.

ORO.CC.210 Conditions pour l'affectation à des tâches

Les membres d'équipage de cabine ne se voient attribuer des tâches et n'exercent leurs activités sur un type ou une variante d'aéronef que si:

- a) ils sont titulaires d'un certificat valide délivré conformément à la partie-CC;
- b) ils sont qualifiés sur le type d'aéronef ou la variante conformément à la présente sous-partie;
- c) ils satisfont aux autres exigences applicables de la présente sous-partie et de la partie-CAT, et
- d) ils portent l'uniforme d'équipage de cabine de l'exploitant.

ORO.CC.215 Conduite de cours de formation et contrôles associés

- a) Les programmes de formation et de contrôle, dont les plans de cours exigés par la présente sous-partie, sont agréés par l'autorité compétente et définis dans le manuel d'exploitation.
- b) Une fois qu'un membre d'équipage de cabine a accompli un cours de formation et a réussi le contrôle associé, l'exploitant:
 - 1) met à jour le dossier de formation du membre d'équipage de cabine conformément à l'ORO.MLR.115, et
 - 2) lui fournit une liste indiquant les périodes de validité mises à jour, applicables aux types d'aéronefs et aux variantes sur lesquels le membre d'équipage de cabine est qualifié pour exercer ses fonctions.

ORO.CC.250 Exercice des activités sur plusieurs types ou variantes d'aéronefs

- a) Un membre d'équipage de cabine ne peut être affecté sur plus de trois types d'aéronefs pour exercer ses fonctions. En revanche, moyennant l'autorisation de l'autorité compétente, le membre d'équipage de cabine peut se voir affecté sur quatre types d'aéronefs pour exercer ses fonctions, si pour au moins deux des types d'aéronefs:
 - 1) le matériel de sécurité-sauvetage et les procédures normales et d'urgence propres au type d'aéronef sont similaires, et
 - 2) les procédures normales et d'urgence qui ne sont pas propres à un type d'aéronef sont identiques.

- b) aux fins du point a) et en ce qui concerne la formation et la qualification des membres d'équipage de cabine, l'exploitant détermine:
- 1) chaque aéronef comme un type ou une variante, compte tenu, lorsqu'elles sont disponibles, des normes applicables des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission en ce qui concerne le type ou la variante d'aéronef applicable, et
 - 2) des variantes d'un type d'aéronef comme types différents si elles ne sont pas similaires dans les domaines suivants:
 - i) actionnement des issues de secours;
 - ii) emplacement et type d'équipements portatifs de sécurité-sauvetage;
 - iii) procédures d'urgence propres à un type d'aéronef.

ORO.CC.255 Exploitation avec un seul membre d'équipage de cabine

- a) L'exploitant sélectionne, recrute, forme et évalue la compétence des membres d'équipage de cabine qui seront affectés à une exploitation avec un seul membre d'équipage de cabine en fonction des critères appropriés à ce type d'exploitation.
- b) Les membres d'équipage de cabine qui ne disposent d'aucune expérience préalable dans l'exercice de leurs fonctions en tant que membre unique d'équipage de cabine ne se voient affectés à des opérations de ce type qu'une fois qu'ils ont:
- 1) accompli une formation comme exigé au point c), en plus d'autres formations et évaluation applicables exigées par la présente sous-partie;
 - 2) réussi les contrôles visant à vérifier leurs compétences lorsqu'ils s'acquittent de leurs tâches et exercent leurs responsabilités conformément aux procédures définies dans le manuel d'exploitation, et
 - 3) entrepris une familiarisation en vol d'au moins 20 heures et 15 secteurs sur le type d'aéronef applicable et sous la supervision d'un membre d'équipage de cabine disposant d'une expérience adéquate.
- c) Les matières suivantes sont en outre couvertes lors de la formation, en mettant plus particulièrement l'accent sur des activités reflétant une exploitation avec un seul membre d'équipage de cabine:
- 1) responsabilité vis-à-vis du commandant de bord dans l'exécution de procédures normales et d'urgence;
 - 2) importance de la coordination et de la communication avec l'équipage de conduite de vol, plus particulièrement dans la gestion de passagers indisciplinés ou perturbateurs;
 - 3) examen des conditions imposées par l'exploitant et des obligations légales;
 - 4) documentation;
 - 5) comptes rendus d'accidents et d'incidents;
 - 6) limitations des temps de vol et de service et exigences en matière de repos.

ORO.CC.260 Chef de cabine

- a) L'exploitant ne nomme des membres d'équipage de cabine au poste de chef de cabine que s'ils:

- 1) ont au moins un an d'expérience en tant que membres d'équipage de cabine exerçant leurs fonctions, et
 - 2) ont accompli et réussi un cours de chef de cabine et son contrôle associé.
- b) Le cours de chef de cabine couvre toutes les tâches et les responsabilités d'un chef de cabine et doit inclure au moins les éléments suivants:
- 1) *briefing* avant le vol;
 - 2) collaboration avec l'équipage;
 - 3) examen des conditions imposées par l'exploitant et des obligations légales;
 - 4) comptes rendus d'accidents et d'incidents;
 - 5) facteurs humains et gestion des ressources de l'équipage (CRM), et
 - 6) limitations des temps de vol et de service et exigences en matière de repos.
- c) Le chef de cabine est chargé auprès du commandant de bord de la conduite et de la coordination des procédures normales et d'urgence spécifiées dans le manuel d'exploitation, y compris de l'interruption des tâches non liée à la sûreté à des fins de sûreté ou de sécurité.
- d) L'exploitant établit des procédures aux fins de sélectionner le membre d'équipage de cabine le plus qualifié pour qu'il remplisse la fonction de chef de cabine si le responsable désigné n'est plus en mesure d'exercer ses fonctions. Les modifications apportées à ces procédures sont notifiées à l'autorité compétente.

Sous-partie TC – Équipage technique lors d'opérations SMUH, HHO ou NVIS

ORO.TC.100 Objet

La présente sous-partie établit les exigences que doit satisfaire l'exploitant lorsqu'il exploite un aéronef à des fins de transport aérien commercial avec des membres d'équipage technique dans le cadre de services médicaux d'urgence par hélicoptère (SMUH), d'opérations avec système d'imagerie nocturne (NVIS) ou d'opérations d'hélicoptère (HHO).

ORO.CC.105 Conditions pour l'affectation à des tâches

- a) Les membres d'équipage technique pour l'exploitation à des fins de transport aérien commercial de type SMUH, HHO ou NVIS ne se voient affectés à une fonction que s'ils:
- 1) ont au moins 18 ans révolus;
 - 2) sont physiquement et mentalement aptes à s'acquitter des tâches qui leur sont dévolues et à exercer leurs responsabilités;
 - 3) ont suivi toutes les formations applicables exigées par la présente sous-partie aux fins d'exécuter les tâches qui leur sont attribuées, et
 - 4) ont subi une évaluation qui démontre leur aptitude à s'acquitter de toutes les tâches qui leur sont dévolues conformément aux procédures spécifiées dans le manuel d'exploitation.
- b) Avant d'attribuer des tâches à des membres d'équipage technique ayant un statut d'indépendant ou travaillant à temps partiel, l'exploitant vérifie que toutes les exigences applicables de la présente sous-partie sont satisfaites, en prenant en compte tous les services rendus par le membre d'équipage technique à d'autres exploitants aux fins de déterminer plus particulièrement:

- 1) le nombre total de types d'aéronefs ou de variantes qui sont exploités, et
- 2) les limitations des temps de vol et de service, ainsi que les exigences en matière de repos.

ORO.TC.110 Formation et contrôle

- a) L'exploitant établit un plan de formation conformément aux exigences applicables de la présente sous-partie aux fins de couvrir les tâches et les responsabilités dont doivent s'acquitter les membres du personnel technique.
- b) Au terme de la formation initiale, du stage d'adaptation, de la formation aux différences et de la formation de maintien des compétences, chaque membre d'équipage technique subit un contrôle aux fins de démontrer son aptitude à exécuter des procédures normales et d'urgence.
- c) La formation et le contrôle sont exécutés pour chaque cours de formation par du personnel disposant des qualifications requises et de l'expérience dans les matières à couvrir. L'exploitant informe l'autorité compétente sur le personnel qui effectue le contrôle.

ORO.TC.115 Formation initiale

Avant de commencer un stage d'adaptation prévu par l'exploitant, chaque membre d'équipage technique accomplit une formation initiale, comprenant:

- a) une connaissance générale et théorique de l'aviation et des règles de l'aviation couvrant tous les sujets pertinents aux tâches et/ou responsabilités exigées d'un membre d'équipage technique;
- b) une formation à la lutte contre le feu et la fumée;
- c) une formation à la survie sur terre et en milieu aquatique, adaptée au type et la zone d'exploitation;
- d) les aspects aéromédicaux et les premiers secours, et
- e) la communication et les éléments CRM applicables de l'ORO.FC.115 et l'ORO.FC.215.

ORO.FC.120 Stage d'adaptation prévu par l'exploitant

Chaque membre d'équipage technique accomplit:

- a) un stage d'adaptation, comprenant des éléments CRM pertinents,
 - 1) avant de se voir affecter pour la première fois par l'exploitant à une fonction de membre d'équipage technique, ou
 - 2) lors d'un passage à un type ou une classe d'aéronef différents, en cas de différence dans l'un des équipements ou l'une des procédures mentionnés au point b).
- b) Le stage d'adaptation de l'exploitant inclut:
 - 1) l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité et de survie transportés à bord de l'aéronef;
 - 2) toutes les procédures normales et d'urgence, et
 - 3) le matériel embarqué utilisé pour s'acquitter de ses tâches dans l'aéronef ou au sol aux fins d'assister le pilote lors d'opérations SMUH, HHO ou NVIS.

ORO.TC.125 Formation aux différences

- a) Chaque membre d'équipage technique accomplit une formation aux différences lors d'un changement dans les équipements ou les procédures utilisés sur les types ou variantes d'aéronefs exploités.
- b) L'exploitant indique dans le manuel d'exploitation quand une telle formation aux différences est nécessaire.

ORO.TC.130 Vols de familiarisation

Au terme du stage d'adaptation de l'exploitant, chaque membre d'équipage technique entreprend des vols de familiarisation avant d'exercer ses fonctions en tant que membre d'équipage technique dans des opérations SMUH, HHO ou NVIS.

ORO.TC.135 Formation de maintien des compétences

- a) Au cours de chaque période de 12 mois, chaque membre d'équipage technique suit une formation de maintien des compétences relative au type ou la classe d'aéronef sur lequel le membre d'équipage technique exerce ses fonctions et aux équipements qu'il utilise. Des rubriques du CRM sont intégrées à toutes les phases correspondantes de la formation de maintien des compétences.
- b) La formation de maintien des compétences inclut un enseignement théorique et pratique, ainsi qu'un entraînement pratique.

ORO.TC.140 Formation de remise à niveau

- a) Chaque membre d'équipage technique qui n'a pas exercé ses fonctions au cours des six mois précédents accomplit la formation de remise à niveau spécifiée dans le manuel d'exploitation.
- b) Le membre d'équipage technique qui n'a pas exercé d'activités en vol sur un type ou une classe spécifique d'aéronef au cours des six mois précédents accomplit, avant de se voir affecter à une fonction sur le type ou la classe d'aéronef, soit:
 - 1) une formation de remise à niveau sur le type ou la classe d'aéronef, soit
 - 2) une familiarisation sur deux secteurs dans le type ou la classe d'aéronef.

Appendice I à l'annexe III

DECLARATION	
conformément au règlement (CE) n° XXX/XXXX de la Commission sur les opérations aériennes	
Exploitant	
Nom:	
Lieu d'établissement ou de résidence de l'exploitant:	
Nom et coordonnées de contact du cadre responsable:	
Opérations aériennes	
Date du début de l'exploitation/date de mise en application de la modification:	
Type(s) d'exploitation:	
<input type="checkbox"/> Partie-NCC: (spécifier s'il s'agit de passagers et/ou de fret)	
<input type="checkbox"/> Partie-SPO: (Spécifier la/les tâche(s) spécialisée(s))	
Type(s) d'aéronef(s), immatriculation(s) et base(s):	
Détail des agréments détenus (joindre à la déclaration une liste des agréments spécifiques, le cas échéant)	
Liste des autres moyens de conformité avec référence aux AMC qu'ils remplacent (joindre à la déclaration)	
Attestations	
<input type="checkbox"/> La documentation du système de gestion, y compris le manuel d'exploitation, reflète les exigences applicables établies à la partie-NCC, la partie-SPO, et la partie-SPA.	
<input type="checkbox"/> Tous les vols seront effectués conformément aux procédures et consignes spécifiées dans le manuel d'exploitation.	
<input type="checkbox"/> Tous les aéronefs exploités disposent d'un certificat de navigabilité valide et satisfont au règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission.	
<input type="checkbox"/> Tous les membres d'équipage de conduite de vol, les membres d'équipage de cabine et les membres d'équipage technique, selon le cas, sont formés conformément aux exigences applicables.	
<input type="checkbox"/> (Si applicable)	
L'exploitant a mis en œuvre et démontré la conformité à une norme industrielle officiellement reconnue.	
Référence de la norme:	
Entité de certification:	
Date du dernier audit de conformité:	
<input type="checkbox"/> Toute modification apportée à l'exploitation qui a une incidence sur les informations reprises dans la présente déclaration sera notifiée à l'autorité compétente.	

Annexe III «Partie-ORO»

L'exploitant confirme que les informations reprises dans la présente déclaration sont correctes.

Date, nom et signature du cadre responsable

UANNEXE IV
UPARTIE-CAT

Sous-partie A - Exigences générales

CAT.GEN.100 Autorité compétente

L'autorité compétente est l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement.

Section 1 – Aéronefs motorisés

CAT.GEN.MPA.100 Responsabilités de l'équipage

- a) Le membre d'équipage est responsable de l'exécution correcte de ses tâches qui sont:
 - 1) liées à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants, et
 - 2) spécifiées dans les consignes et procédures du manuel d'exploitation.
- b) Le membre d'équipage:
 - 1) informe le commandant de bord, s'il n'a pas encore été informé par un autre membre d'équipage, de toute panne, défaillance, anomalie ou défaut qui, selon lui/elle, pourrait affecter la navigabilité ou l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef, y compris les systèmes d'urgence;
 - 2) 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;
 - 3) satisfait aux exigences relatives aux procédures de compte-rendu d'événements établies par l'exploitant;
 - 4) respecte 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, et
 - 5) lorsqu'il/elle exerce des fonctions pour plusieurs exploitants:
 - i) maintient son dossier individuel à jour en ce qui concerne les heures de vol et de service, ainsi que les périodes de repos, comme mentionné à l'ORO.OPS.FTL;
 - ii) fournit à chaque exploitant les données nécessaires pour planifier les activités conformément aux exigences FTL applicables.
- c) Le membre d'équipage n'exerce pas de fonctions à bord d'un aéronef:
 - 1) lorsqu'il est sous l'influence de substances psychotropes ou de l'alcool ou pour toute autre raison mentionnée au paragraphe 7.g. de l'annexe IV au règlement (CE) n° 216/2008;
 - 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/elle doute d'être en état d'accomplir les tâches qui lui ont été attribuées, ou
- 5) s'il/elle sait qu'il/elle est fatigué(e) ou estime être fatigué(e) comme mentionné au point 7, sous f), de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008, ou s'il/elle ne se sent pas en état, au point que le vol puisse être mis en danger.

CAT.GEN.MPA.105 Responsabilités du commandant de bord

- a) Le commandant de bord, en plus de satisfaire au CAT.GEN.MPA.100:
 - 1) est responsable, dès qu'il arrive à bord et jusqu'à ce qu'il quitte l'aéronef à la fin du vol, 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'aéronef:
 - i) dans le cas des avions, à partir du moment où l'avion est prêt à effectuer le roulage au sol avant le décollage jusqu'à l'immobilisation de l'avion à la fin du vol et l'arrêt du/des moteur(s) utilisé(s) comme unité(s) de propulsion principale(s);
 - ii) dans le cas des hélicoptères, 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'aéronef et des personnes et/ou biens transportés à bord conformément au point 7, sous c), de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008;
 - 4) a autorité pour débarquer toute personne ou toute partie du chargement, dont il estime qu'elle peut constituer un risque potentiel pour la sécurité de l'avion ou de ses occupants;
 - 5) n'autorise pas le transport à bord de l'avion 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'aéronef 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 conformément au manuel d'exploitation;
 - 9) n'autorise aucun membre d'équipage à se livrer à une quelconque activité pendant les phases critiques du vol, à l'exception des tâches requises pour assurer la sécurité de l'exploitation de l'avion;
 - 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 aéronef 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 été effectuée conformément aux exigences de la partie-M, et
 - 13) a la certitude que les équipements de secours pertinents restent facilement accessibles pour 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/elle estime nécessaire dans ces circonstances conformément au point 7, sous d), de l'annexe IV au règlement (CE) n° 216/2008. Il/elle peut, dans un tel cas, s'écarter des règles, ainsi que des procédures et méthodes opérationnelles dans l'intérêt de la sécurité.
 - c) Lorsqu'un aéronef 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 compétente.
 - d) Risques et collisions aviaires
 - 1) En cas de danger aviaire potentiel, 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 de vol le permet.
 - 2) Lorsqu'une collision aviaire s'est produite avec l'aéronef dont il a la responsabilité, le commandant de bord soumet à l'autorité compétente, après l'atterrissage, un compte-rendu écrit de collision aviaire, si la collision a causé des dommages significatifs à l'aéronef ou la perte ou la défaillance de toute fonction essentielle.

CAT.GEN.MPA.110 Autorité du commandant de bord

L'exploitant prend toutes les mesures raisonnables nécessaires afin de s'assurer que toutes les personnes transportées à bord de l'aéronef obéissent à tous les ordres licites donnés par le commandant de bord aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens qu'il transporte.

CAT.GEN.MPA.115 Personnel ou membres d'équipage autres que l'équipage de cabine présents dans la cabine

L'exploitant s'assure que le personnel ou les membres d'équipage autres que les membres d'équipage qui exercent leurs fonctions et sont en train de s'acquitter de leurs tâches dans la cabine d'un aéronef:

- a) ne sont pas pris pour des membres d'équipage de cabine en fonction par les passagers;
- b) n'occupent pas les postes réservés aux membres d'équipage de cabine, et
- c) n'empêchent pas l'exécution des tâches par les membres d'équipage de cabine qui exercent leurs fonctions.

CAT.GEN.MPA.120 Langue commune

L'exploitant s'assure que tous les membres d'équipage peuvent communiquer dans une même langue.

CAT.GEN.MPA.125 Roulage des avions

L'exploitant s'assure qu'un avion n'effectue une opération de roulage sur l'aire de mouvements d'un aérodrome que si la personne aux commandes:

- a) est un pilote correctement qualifié, ou
- b) a été désignée par l'exploitant et:
 - 1) est formée à faire rouler l'aéronef au sol;
 - 2) est formée pour utiliser la radiotéléphonie;
 - 3) a reçu une formation concernant le plan de l'aérodrome, les routes, la signalisation, les marques, le balisage lumineux, la signalisation et les instructions du contrôle de la circulation aérienne (ATC), la phraséologie et les procédures, et
 - 4) est capable de se conformer aux normes opérationnelles requises pour déplacer de manière sûre l'avion sur l'aérodrome.

CAT.GEN.MPA.130 Mise en route du rotor – Hélicoptères

Le rotor d'un hélicoptère n'est mis en route à l'aide des moteurs en vue d'un vol qu'avec un pilote qualifié aux commandes.

CAT.GEN.MPA.135 Accès au compartiment de l'équipage de conduite

- a) L'exploitant veille à ce qu'aucune personne, autre qu'un membre de l'équipage de conduite affecté à un vol, ne soit admise ou présente dans le compartiment de l'équipage de conduite, sauf si cette personne est:
 - 1) un membre de l'équipage en service;
 - 2) un représentant de l'autorité compétente ou de l'autorité chargée des inspections, pour autant que cette présence soit nécessaire à l'exécution de ses responsabilités officielles, ou
 - 3) autorisée par les instructions figurant au manuel d'exploitation et transportée conformément à celles-ci.
- b) Le commandant de bord veille à ce que:
 - 1) l'accès au compartiment de l'équipage de conduite n'entraîne pas de distraction et ne nuise pas au déroulement du vol, et
 - 2) toutes les personnes présentes dans le compartiment de l'équipage de conduite soient familiarisées avec les procédures de sécurité pertinentes.
- c) La décision finale d'accès au compartiment de l'équipage de conduite incombe au commandant de bord.

CAT.GEN.MPA.140 Appareils électroniques portatifs

Un exploitant n'autorise personne à utiliser, à bord d'un avion, un appareil électronique portatif (PED) susceptible de perturber le bon fonctionnement des systèmes et équipements de l'aéronef, et prend toutes les mesures raisonnables à cette fin.

CAT.GEN.MPA.145 Informations relatives au matériel de secours et de survie embarqué

L'exploitant s'assure qu'il existe en permanence des listes contenant des informations sur le matériel de secours et de survie transporté à bord de tous ses avions pouvant être communiquées immédiatement aux centres de coordination des opérations de sauvetage (RCC).

CAT.GEN.MPA.150 Amerrissage – Avions

L'exploitant n'exploite pas un avion dont la configuration approuvée en sièges passagers dépasse 30 passagers sur des vols au-dessus de l'eau à une distance d'un lieu permettant d'effectuer un atterrissage d'urgence sur le sol, supérieure à celle correspondant à 120 minutes de vol à la vitesse de croisière ou à 400 NM, si celle-ci est inférieure, à moins que cet avion ne soit conforme aux exigences d'amerrissage prévues par le code de navigabilité applicable.

CAT.GEN.MPA.155 Transport d'armes et de munitions de guerre

- a) L'exploitant ne transporte des armes ou des munitions de guerre que s'il y a été autorisé par tous les États dont l'espace aérien va être utilisé pour le vol ou tout déroutement potentiel.
- b) Lorsqu'une autorisation a été octroyée, l'exploitant s'assure que les armes et munitions de guerre:
 - 1) sont rangées dans l'avion dans un endroit inaccessible aux passagers durant le vol, et
 - 2) ne sont pas chargées, dans le cas des armes à feu.
- c) L'exploitant veille à ce que, avant le début du vol, le commandant de bord reçoive des informations détaillées sur les armes et munitions de guerre devant être transportées, ainsi que sur leur emplacement à bord de l'aéronef.

CAT.GEN.MPA.160 Transport d'armes et de munitions de sport

- a) L'exploitant prend toutes les mesures raisonnables pour s'assurer d'être informé de toute arme de sport destinée à être transportée par air.
- b) L'exploitant qui accepte de transporter des armes de sport s'assure qu'elles:
 - 1) sont rangées dans l'avion dans un endroit inaccessible aux passagers durant le vol, et
 - 2) ne sont pas chargées, dans le cas des armes à feu ou de toute autre arme à munitions.
- c) Les munitions des armes de sport peuvent être transportées dans les bagages enregistrés des passagers, sous réserve de certaines limitations, conformément aux instructions techniques.

CAT.GEN.MPA.161 Transport d'armes et de munitions de sport - Assouplissements

Nonobstant le CAT.GEN.MPA.160, point b, dans le cas d'hélicoptères ayant une masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) inférieure ou égale à 3 175 kg, exploités de jour sur des routes navigables par repérage visuel au sol, une arme de sport peut être transportée dans un lieu 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.

CAT.GEN.MPA.165 Mode de transport des personnes

L'exploitant prend toutes les mesures pour s'assurer que, durant le vol, personne ne se trouve dans une quelconque partie de l'avion qui n'a pas été conçue pour accueillir des personnes, sauf si le commandant a autorisé l'accès provisoire à une quelconque partie de l'avion:

- a) afin de prendre des mesures nécessaires à la sécurité de l'avion ou de toute personne, animal ou des marchandises qui s'y trouvent, ou
- b) transportant du fret ou des chargements, et conçue pour permettre à une personne d'y accéder pendant que l'avion est en vol.

CAT.GEN.MPA.170 Alcool et drogues

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 l'alcool ou de drogues au point de risquer de compromettre la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants.

CAT.GEN.MPA.175 Mise en danger de la sécurité

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

- a) de mettre un aéronef ou ses occupants en danger, ou
- b) que l'aéronef constitue un danger pour des personnes ou des biens.

CAT.GEN.MPA.180 Document, manuels et informations devant se trouver à bord

a) Les documents, manuels et informations suivants sont transportés à bord de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies sauf indication contraire:

- 1) le manuel de vol de l'aéronef (AFM), ou document(s) équivalent(s);
- 2) l'original du certificat d'immatriculation;
- 3) l'original du certificat de navigabilité (CDN);
- 4) l'original du certificat acoustique, y compris la traduction anglaise, si un tel certificat a été délivré par l'autorité chargée de la délivrance du certificat acoustique;
- 5) une copie certifiée conforme du certificat de transporteur aérien (CTA);
- 6) les spécifications techniques applicables au type d'aéronef, délivrées avec le CTA;
- 7) l'original de la licence radio de l'aéronef, le cas échéant;
- 8) le/les certificat(s) d'assurance de responsabilité civile;
- 9) le carnet de route de l'aéronef, ou équivalent;

- 10) le compte-rendu matériel de l'aéronef, conformément à la partie-M;
 - 11) les données détaillées du plan de vol ATS déposé, si applicable;
 - 12) les cartes actualisées pour la route suivie par le vol proposé et toutes les routes sur lesquelles on peut raisonnablement penser que le vol pourrait être dérouté;
 - 13) les procédures et informations relatives aux signaux visuels utilisés par un aéronef d'interception et un aéronef intercepté;
 - 14) les informations relatives aux services de recherche et de sauvetage pour la zone du vol prévu, aisément accessibles dans le compartiment de l'équipage de conduite;
 - 15) les parties du manuel d'exploitation nécessaires aux membres d'équipage pour exercer leurs fonctions, qui sont facilement accessibles aux membres d'équipage;
 - 16) la LME;
 - 17) la documentation relative aux avis aux navigateurs (NOTAM)/services d'information aéronautique (AIS) appropriée pour la préparation du vol;
 - 18) les informations météorologiques appropriées;
 - 19) le manifeste des marchandises et/ou des passagers, si applicable;
 - 20) la documentation de masse et centrage;
 - 21) le plan de vol exploitation, si applicable;
 - (22) la notification des catégories spéciales de passagers (SCP) et des chargements spéciaux, si applicable, et
 - (23) toute autre documentation pouvant être pertinente pour le vol ou qui est exigée par les États concernés par ce vol.
- b) Nonobstant le point a), dans le cas de l'exploitation d'aéronefs à motorisation non complexe en VFR de jour, qui décollent et atterrissent sur le même aérodrome ou site d'exploitation au cours d'une période de 24 heures, ou restent dans une zone locale spécifiée dans le manuel d'exploitation, les documents et informations suivants peuvent être conservés à l'aérodrome ou au site d'exploitation:
- 1) le certificat acoustique;
 - 2) la licence radio de l'aéronef;
 - 3) le carnet de route, ou équivalent;
 - 4) le compte-rendu matériel de l'aéronef;
 - 5) la documentation NOTAM et AIS pour la préparation du vol;
 - 6) les informations météorologiques;
 - 7) la notification des SCP et des chargements spéciaux, si applicable, et
 - 8) la documentation de masse et centrage.
- c) Nonobstant le point a), dans le cas de la perte ou du vol des documents spécifiés au point a), paragraphes 2) à 8), l'exploitation peut se poursuivre jusqu'à ce que le vole atteigne sa destination ou un lieu où des documents de remplacement peuvent être fournis.

CAT.GEN.MPA.185 Informations à conserver au sol

- a) L'exploitant s'assure, au moins pour la durée de chaque vol ou série de vols:
- 1) que les informations relatives au vol, compte tenu du type d'exploitation, sont conservées au sol;
 - 2) que les informations sont conservées jusqu'à ce qu'elles aient été copiées là où elles vont être archivées, ou, si ce n'est pas faisable
 - 3) que ces mêmes informations sont transportées dans un conteneur à l'épreuve du feu à bord de l'avion.
- b) Les informations visées au point a) comprennent:
- 1) une copie du plan de vol exploitation, le cas échéant;
 - 2) une copie de la ou des parties pertinentes du compte-rendu matériel de l'aéronef;
 - 3) les NOTAM concernant la route s'ils sont spécifiquement édités par l'exploitant;
 - 4) la documentation relative à la masse et au centrage lorsqu'elle est exigée, et
 - 5) les notifications concernant les chargements spéciaux.

CAT.GEN.MPA.190 Fourniture de documents et de dossiers

Dans un délai raisonnable après que la demande lui en a été faite par une personne mandatée par une autorité, le commandant de bord transmet à ladite personne les documents devant se trouver à bord.

CAT.GEN.MPA.195 Conservation, transmission et usage des enregistrements des enregistreurs de vol

- a) À la suite d'un accident ou d'un incident qui fait l'objet d'une obligation de compte-rendu, l'exploitant d'un avion équipé d'un enregistreur de vol conserve pendant une période de 60 jours les données originales enregistrées, sauf indication contraire de l'autorité chargée de l'enquête.
- b) L'exploitant effectue des contrôles et des évaluations opérationnels des enregistrements provenant des enregistreurs des paramètres de vol (FDR), des enregistrements provenant des enregistreurs de conversation du poste de pilotage (CVR), ainsi que des enregistrements des liaisons de données pour garantir le fonctionnement continu des enregistreurs.
- c) L'exploitant conserve les enregistrements effectués pendant la durée de fonctionnement du FDR conformément au CAT.IDE.A.190, sauf pour des besoins d'essais et d'entretien des FDR, auquel cas il est possible d'effacer jusqu'à une heure des enregistrements les plus anciens au moment de l'essai.
- d) L'exploitant conserve et tient à jour les documents qui reprennent les informations nécessaires à la conversion des données brutes du FDR en paramètres exprimés en unités exploitables.
- e) L'exploitant transmet tout enregistrement provenant d'un enregistreur de vol ayant été conservé, si l'autorité compétente en décide ainsi.
- f) Sans préjudice du droit pénal national applicable:

- 1) Les enregistrements obtenus avec le CVR ne peuvent être utilisés à des fins autres que celles de l'enquête consécutive à un accident ou à un incident devant faire l'objet d'un compte-rendu obligatoire, que moyennant accord de tous les membres d'équipage concernés.
- 2) Les enregistrements obtenus avec le FDR ou provenant de liaison de données ne peuvent être utilisés à des fins autres que celles de l'enquête consécutive à un accident ou à un incident devant faire l'objet d'un compte-rendu obligatoire, que si ces enregistrements sont:
 - i) utilisés par l'exploitant uniquement pour des questions de navigabilité ou d'entretien, ou
 - ii) rendus anonymes, ou
 - iii) divulgués dans des conditions assorties de garanties.

CAT.GEN.MPA.200 Transport de marchandises dangereuses

- a) Sauf autorisation en vertu de la présente partie, le transport aérien de marchandises dangereuses est effectué conformément à l'annexe 18 de la Convention de Chicago à sa dernière version 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.
- b) Des marchandises dangereuses sont exclusivement transportées par un exploitant agréé conformément au SPA.DG, sauf lorsque:
 - 1) elles ne sont pas soumises aux instructions techniques conformément à la partie 1 desdites instructions, ou
 - 2) 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.
- c) Un exploitant établit des procédures pour veiller à ce que toutes les mesures raisonnables soient prises pour empêcher le transport malencontreux à bord de marchandises dangereuses.
- d) L'exploitant fournit au personnel les informations nécessaires leur permettant d'exercer leurs responsabilités, comme exigé par les instructions techniques.
- e) Conformément aux instructions techniques, l'exploitant rapporte sans délai à l'autorité compétente 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 chargement 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, lorsqu'il n'y a pas conformité avec la partie 8 des instructions techniques.
- f) L'exploitant veille à ce que les passagers soient informés sur les marchandises dangereuses conformément aux instructions techniques.
- g) L'exploitant s'assure 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.

Sous-partie B - Procédures opérationnelles

Section 1 – Aéronefs motorisés

CAT.OP.MPA.100 Utilisation des services de la circulation aérienne

- a) L'exploitant s'assure que:
- 1) les services de la circulation aérienne (ATS) adaptés à l'espace aérien et les règles aériennes applicables sont utilisés pour tous les vols, partout où ils sont disponibles;
 - 2) les instructions opérationnelles en vol impliquant une modification du plan de vol ATS sont, dans la mesure du possible, coordonnées avec les unités ATS appropriées avant transmission vers un aéronef.
- b) Nonobstant le point a), et sauf si requis par les exigences de l'espace aérien, l'utilisation des ATS n'est pas nécessaire pour:
- 1) une exploitation d'avions à motorisation non complexe en VFR de jour;
 - 2) les hélicoptères disposant d'une MCTOM inférieure ou égale à 3 175 kg, exploités de jour et sur des routes navigables par repérage visuel au sol, ou
 - 3) l'exploitation locale d'hélicoptères,
- pour autant que les dispositions relatives aux services de recherche et de sauvetage puissent être maintenues.

CAT.OP.MPA.105 Utilisation d'aérodromes et de sites d'exploitation

- a) L'exploitant utilise exclusivement des aérodromes et des sites d'exploitation qui sont adaptés au(x) type(s) d'aéronef(s) et d'exploitation concernés.
- b) L'utilisation de sites d'exploitation s'applique exclusivement aux
- 1) avions à motorisation non complexe, et
 - 2) hélicoptères.

CAT.OP.MPA.106 Utilisation d'aérodromes isolés – Avions

- a) L'utilisation d'un aérodrome isolé comme aérodrome de destination pour des avions nécessite l'approbation préalable de l'autorité compétente.
- b) Un aérodrome isolé est un aérodrome pour lequel la réserve de carburant de dégagement et la réserve finale nécessaire pour rejoindre l'aérodrome de dégagement adéquat le plus proche à destination est supérieure aux valeurs suivantes:
- 1) pour les avions équipés de moteurs à pistons, le carburant nécessaire pour voler 45 minutes, plus 15 % du temps de vol prévu en croisière ou deux heures, la valeur retenue étant la moins élevée, ou
 - 2) pour les avions équipés de moteurs à turbine, le carburant nécessaire pour voler deux heures en consommation de croisière normale au-dessus de l'aéroport de destination, y compris la réserve finale de carburant.

CAT.OP.MPA.107 Aéroport adéquat

L'exploitant juge un aéroport adéquat si, au moment prévu de son utilisation, l'aéroport est disponible et équipé des services auxiliaires nécessaires, tels que des services de la circulation aérienne (ATS), un éclairage suffisant, des moyens de communication, des services météo, des aides à la navigation et des services de secours.

CAT.OP.MPA.110 Minimums opérationnels d'aéroport

- a) L'exploitant prévoit des minimums opérationnels d'aéroport pour chaque aéroport de départ, de destination, ou de décollage, qu'il a l'intention d'utiliser. Ces minimums opérationnels ne sont pas inférieurs à ceux établis pour de tels aéroports par l'État dans lequel l'aéroport est situé, sauf lorsque spécifiquement approuvé par ledit État. Toute exigence supplémentaire spécifiée par l'autorité compétente est ajoutée aux minimums.
- b) L'utilisation d'un collimateur de pilotage tête haute (HUD), d'un système d'atterrissage par guidage tête haute (HUDLS) ou d'un système à vision augmentée (EVS) peut permettre l'exploitation avec une visibilité plus faible que les minimums opérationnels établis pour l'aéroport, si elle est approuvée conformément au SPA.LVO.
- c) Lors de l'établissement de minimums opérationnels pour l'aéroport, l'exploitant prend en compte les éléments suivants:
 - 1) le type, les performances et les qualités de vol de l'aéronef;
 - 2) la composition, la compétence et l'expérience de l'équipage de conduite de vol;
 - 3) les dimensions et caractéristiques des pistes/aires d'approche finale et de décollage (FATO) susceptibles d'être sélectionnés pour utilisation;
 - 4) la conformité et les performances des aides visuelles et non visuelles disponibles au sol;
 - 5) les équipements disponibles à bord de l'aéronef pour assurer la navigation et/ou le contrôle de la trajectoire de vol lors des phases de décollage, d'approche, d'arrondi, d'atterrissage, de roulage à l'atterrissage et d'approche interrompue;
 - 6) aux fins de déterminer les marges de franchissement exigées, les obstacles situés dans les aires d'approche, les aires d'approche interrompue et les trouées d'envol nécessaires pour l'exécution des procédures d'urgence;
 - 7) la hauteur/altitude de franchissement d'obstacles pour les procédures d'approche aux instruments;
 - 8) les moyens de détermination et de transmission des conditions météorologiques, et
 - 9) la technique de vol à utiliser lors de l'approche finale.
- d) L'exploitant spécifie la méthode utilisée pour déterminer les minimums opérationnels d'un aéroport dans le manuel d'exploitation.
- e) Les minimums pour une procédure donnée d'approche et d'atterrissage ne sont utilisés que si toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - 1) les équipements au sol portés sur les cartes nécessaires pour la procédure envisagée sont en fonctionnement;
 - 2) les systèmes à bord de l'aéronef nécessaires pour ce type d'approche sont en fonctionnement;

- 3) les critères exigés pour les performances de l'aéronef sont remplis, et
- 4) l'équipage est qualifié en conséquence.

CAT.OP.MPA.115 Technique d'approche – Avions

- a) Toutes les approches sont effectuées en tant qu'approches stabilisées, sauf si l'autorité approuve une procédure différente pour une approche particulière vers une piste particulière.
- b) Approches classiques
 - 1) Toutes les approches classiques sont effectuées selon la technique des approches finales à descente continue (CDFA).
 - 2) Nonobstant le point 1), un autre type d'approche peut être utilisé pour une combinaison particulière d'approche/piste s'il est approuvé par l'autorité compétente. Dans ces cas, la portée visuelle minimale de piste (RVR) applicable:
 - i) est augmentée de 200 m pour les avions de catégories A et B et de 400 m pour les avions de catégories C et D, ou
 - ii) dans le cas d'aérodromes pour lesquels le maintien de l'exploitation actuelle présente un intérêt public et où la technique CDFa ne peut être appliquée, est établie et revue régulièrement par l'autorité compétente compte tenu de l'expérience de l'exploitant, du programme de formation et des qualifications de l'équipage de conduite de vol.

CAT.OP.MPA.120 Approche à l'aide d'un radar embarqué (ARAs) pour le survol de l'eau – hélicoptères

- a) Une ARA n'est entreprise que si:
 - 1) le radar fournit une aide à la navigation permettant le franchissement d'obstacles, et
 - 2) soit:
 - i) la hauteur minimale de descente (MDH) est déterminée à l'aide d'un radio altimètre, soit
 - ii) l'altitude minimale de descente (MDA) plus une marge adéquate est appliquée.
- b) Une ARA vers une plateforme ou un vaisseau en mouvement ne s'effectue que dans le cas d'opérations en équipage multiple.
- c) La distance de décision permet le franchissement d'obstacles dans le cas d'une approche interrompue vers la destination pour laquelle une ARA est prévue.
- d) L'approche n'est poursuivie au-delà de la distance de décision ou en dessous du MDA/H que lorsqu'une référence visuelle a été établie avec la destination.
- e) Dans le cas d'une exploitation monopilote, la MDA/H et la distance de décision sont accrues.

CAT.OP.MPA.125 Procédures de départ et d'approche aux instruments

- a) L'exploitant s'assure de l'utilisation des procédures de départ et d'approche aux instruments établies par l'État où se situe l'aérodrome.

- b) Nonobstant les dispositions du point a), un commandant de bord peut accepter une clairance ATC pour s'écarter de la route de départ ou d'arrivée publiée, à condition de respecter la marge de franchissement des obstacles et de prendre en compte toutes les conditions d'exploitation. Dans tous les cas, l'approche finale est effectuée à vue ou suivant les procédures d'approche aux instruments établies.
- c) Nonobstant les dispositions du point a), l'exploitant ne peut utiliser des procédures différentes de celles prévues au point a) que si elles ont été approuvées par l'État où se situe l'aérodrome et qu'elles sont spécifiées dans le manuel d'exploitation.

CAT.OP.MPA.130 Procédures antibruit – Avions

- a) À l'exception des vols en VFR d'aéronefs à motorisation non complexe, l'exploitant établit des procédures de départ et d'arrivée/approche pour chaque type d'avion en prenant en compte la nécessité de minimiser les effets du bruit produit par l'aéronef.
- b) Les procédures:
 - 1) garantissent que la sécurité est prioritaire par rapport à la lutte contre le bruit, et
 - 2) sont conçues de manière à rester simples et sûres à mettre en œuvre, sans augmentation significative de la charge de travail de l'équipage lors des phases critiques du vol.

CAT.OP.MPA.131 Procédures antibruit – Hélicoptères

- a) L'exploitant veille à ce que les procédures de décollage et d'atterrissage prennent en compte la nécessité de réduire 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 de manière à rester simples et sûres à mettre en œuvre, sans augmentation significative de la charge de travail de l'équipage lors des phases critiques du vol.

CAT.OP.MPA.135 Routes et zones d'exploitation – Généralités

- a) L'exploitant s'assure que ses opérations concernent uniquement des routes ou des zones pour lesquelles:
 - 1) des installations et des services au sol, y compris des services météorologiques, appropriés pour l'exploitation prévue, sont disponibles;
 - 2) les performances de l'aéronef permettent de se conformer aux exigences en matière d'altitude minimale de vol;
 - 3) les équipements de l'aéronef qu'il est prévu d'utiliser satisfont aux exigences minimales relatives à l'exploitation prévue, et
 - 4) les routiers et cartes d'approche appropriés sont disponibles.
- b) L'exploitant s'assure que l'exploitation est conduite en respectant toutes les restrictions de route ou de zone d'exploitation imposées par l'autorité compétente.

- c) Le point a), paragraphe 1), ne s'applique pas à l'exploitation d'aéronefs à motorisation non complexe pour des vols en VFR, de jour, au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation.

CAT.OP.MPA.136 Routes et zones d'exploitation – Avions monomoteurs

L'exploitant veille à ce que l'exploitation d'avions monomoteurs ne s'effectue que sur des routes ou dans des zones disposant d'aires qui permettent l'exécution d'un atterrissage forcé en toute sécurité.

CAT.OP.MPA.137 Routes et zones d'exploitation – Hélicoptères

L'exploitant s'assure que:

- a) dans le cas d'hélicoptères exploités en classe de performances 3, des aires sont disponibles qui permettent d'exécuter un atterrissage forcé en toute sécurité, sauf lorsque l'hélicoptère dispose d'une approbation permettant de l'exploiter conformément au CAT.POL.H.420;
- b) dans le cas d'hélicoptères exploités en classe de performances 3 effectuant des opérations de «transit côtier», le manuel d'exploitation contient des procédures aux fins de garantir que la largeur du couloir côtier et le matériel embarqué correspondent aux conditions du moment.

CAT.OP.MPA.140 Distance maximale d'éloignement d'un aéroport adéquat pour les avions bimoteurs sans approbation ETOPS

- a) Sauf approbation spécifique de l'autorité compétente, délivrée conformément au SPA.ETOPS, l'exploitant ne peut exploiter un avion bimoteur sur une route comportant un point éloigné d'un aéroport adéquat d'une distance supérieure à (dans des conditions normales et en air calme):
- 1) pour les avions de classe de performances A avec:
 - i) soit une configuration maximale approuvée en sièges passagers (MOPSC) supérieure ou égale à 20, soit
 - ii) une masse maximale au décollage supérieure ou égale à 45 360 kg,la distance parcourue par l'avion en 60 minutes à la vitesse de croisière avec un moteur à l'arrêt (OEI), déterminée conformément au point b);
 - 2) pour les avions de classe de performances A avec:
 - i) une MOPSC inférieure ou égale à 19, et
 - ii) une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 45 360 kg,la distance parcourue en 120 minutes ou, si approuvé par l'autorité, jusqu'à 180 minutes pour les avions à réaction, à la vitesse de croisière OEI, déterminée conformément au point b);
 - 3) pour les avions de classe de performances B ou C:
 - i) la distance parcourue en 120 minutes à la vitesse de croisière OEI, déterminée conformément au point b), ou
 - ii) 300 NM, la valeur la moins élevée étant retenue.

- b) L'exploitant détermine une vitesse pour le calcul de la distance maximale d'éloignement d'un aérodrome adéquat pour chaque type ou variante d'avion bimoteur exploité, ne dépassant pas V_{MO} (vitesse maximale d'exploitation) et fondée sur la vitesse vraie que l'avion peut maintenir avec un moteur à l'arrêt.
- c) L'exploitant inclut les données ci-après, propre à chaque type ou variante, dans le manuel d'exploitation:
 - 1) la vitesse de croisière OEI déterminée, et
 - 2) la distance maximale d'éloignement d'un aérodrome adéquat déterminée.
- d) Pour obtenir l'approbation mentionnée au point a), paragraphe 2), l'exploitant fournit la preuve de ce:
 - 1) que la combinaison avion/moteur possède une approbation quant à sa fiabilité et sa conception de type pour une exploitation long-courrier d'avion bimoteur (ETOPS) permettant l'exploitation prévue;
 - 2) qu'un ensemble de conditions a été mis en œuvre pour garantir que l'avion et ses moteurs sont entretenus aux fins de répondre aux critères de fiabilité nécessaire, et
 - 3) que l'équipage de conduite de vol et tout le personnel participant à l'exploitation sont formés et correctement qualifiés pour effectuer l'exploitation prévue.

CAT.OP.MPA.145 Détermination des altitudes minimales de vol

- a) L'exploitant établit, pour l'ensemble des segments de route devant être parcourus:
 - 1) des altitudes minimales de vol en respectant la marge de franchissement requise et compte tenu des exigences prévues dans le CAT.POL, et
 - 2) une méthode destinée à l'équipage de conduite de vol permettant de déterminer lesdites altitudes.
- b) La méthode de détermination des altitudes minimales de vol doit être approuvée par l'autorité compétente.
- c) Lorsque les altitudes minimales de vol établies par l'exploitant diffèrent de celles fixées par les États survolés, les valeurs les plus élevées sont appliquées.

CAT.OP.MPA.150 Politique de carburant

- a) L'exploitant établit une politique de carburant pour les besoins de la préparation du plan de vol et de la replanification en vol, et s'assure que, pour chaque vol, l'avion transporte une quantité de carburant suffisante pour le vol prévu, ainsi que des réserves pour couvrir les écarts par rapport au vol tel que planifié. La politique de carburant et toute modification qui est apportée demande l'approbation préalable de l'autorité compétente.
- b) L'exploitant s'assure que la préparation des plans de vol est fondée au moins:
 - 1) sur les procédures figurant dans le manuel d'exploitation et:
 - i) les données fournies par le constructeur de l'avion, ou
 - ii) les données actualisées propres à l'aéronef fournies par un système de suivi de la consommation de carburant;
 - et

- 2) sur les conditions dans lesquelles le vol doit être effectué, notamment:
 - i) les données relatives à la consommation de carburant de l'aéronef;
 - ii) les masses prévues;
 - iii) les conditions météorologiques attendues, et
 - iv) les restrictions et procédures du ou des fournisseurs de services de navigation aérienne.
- c) L'exploitant s'assure que, lors de la préparation du vol, le calcul de la quantité minimale de carburant utilisable nécessaire pour le vol comprend:
 - 1) le carburant pour le roulage;
 - 2) la consommation d'étape;
 - 3) les réserves de carburant comprenant:
 - i) la réserve de route;
 - ii) la réserve de dégagement si un aérodrome de dégagement à destination est nécessaire;
 - iii) la réserve finale, et
 - iv) le carburant additionnel si le type d'exploitation l'exige,et
 - 4) le carburant supplémentaire, à la demande du commandant de bord.
- d) L'exploitant s'assure que les procédures de replanification en vol, concernant le calcul du carburant utilisable nécessaire lorsque le vol doit suivre une route ou se diriger vers un aérodrome de destination autre que l'un de ceux prévus initialement, comprennent:
 - 1) le carburant nécessaire pour le reste du vol, et
 - 2) les réserves de carburant comprenant:
 - i) la réserve de route;
 - ii) la réserve de dégagement si un aérodrome de dégagement à destination est nécessaire;
 - iii) la réserve finale, et
 - iv) le carburant additionnel si le type d'exploitation l'exige,et
 - 3) le carburant supplémentaire, à la demande du commandant de bord.

CAT.OP.MPA.151 Politique de carburant - assouplissements

- a) Nonobstant le CAT.OP.MPA, points b) à d), dans le cas de l'exploitation d'avions de classe de performances B:
 - 1) dans le cas de vol au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation, l'exploitant définit la réserve minimale de carburant à laquelle un vol doit se terminer. La réserve minimale finale de carburant n'est pas inférieure à la quantité nécessaire pour voler pendant 45 minutes.

- 2) pour d'autres vols, l'exploitant s'assure que, lors de la préparation du vol, le calcul de la quantité minimale de carburant utilisable nécessaire pour le vol comprend:
 - i) le carburant pour le roulage, s'il est important;
 - ii) la consommation d'étape;
 - iii) les réserves de carburant comprenant:
 - A) une réserve de route qui n'est pas inférieure à 5 % de la consommation d'étape prévue ou, dans le cas d'une replanification en vol, 5 % du carburant nécessaire pour le reste du vol, et
 - B) une réserve finale de carburant permettant de voler pendant 45 minutes supplémentaires dans le cas de moteurs à pistons ou 30 minutes pour les moteurs à turbine;
 - iv) une réserve de dégagement permettant d'atteindre un aéroport de dégagement à destination via un aéroport de destination, si un aéroport de dégagement à destination est nécessaire, et
 - v) du carburant supplémentaire, à la demande du commandant de bord.
- b) Nonobstant le CAT.OP.MPA.150, points b) à d), dans le cas d'hélicoptères ayant une MCTOM inférieure ou égale à 3 175 kg, volant de jour sur des routes navigables par repérage visuel au sol ou exploitées localement, la politique de carburant garantit qu'au terme du vol ou d'une série de vols, la réserve finale de carburant n'est pas inférieure à une quantité suffisante pour:
 - 1) 30 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale, ou
 - 2) 20 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale pour des opérations dans une zone qui dispose de sites d'atterrissage de précaution continus et adaptés.

CAT.OP.MPA.155 Transport de catégories spéciales de passagers (SCP)

- a) Les personnes nécessitant des conditions spéciales, une assistance et/ou des dispositifs particuliers lorsqu'elles sont transportées à bord d'un vol sont considérées comme des SCP, et notamment:
 - 1) les personnes à mobilité réduite (PRM) qui, sans préjudice du règlement (CE) n° 1107/2006, sont toute personne dont la mobilité est réduite en raison d'un handicap physique, sensoriel ou locomoteur, permanent ou temporaire, d'un handicap ou d'une déficience intellectuelle, ou de toute autre cause de déficience, ou de l'âge;
 - 2) les bébés et les enfants non accompagnés, et
 - 3) les personnes expulsées, les passagers non admissibles ou les personnes en état d'arrestation.
- b) Les SCP sont transportées dans des conditions qui garantissent la sécurité de l'aéronef et de ses occupants conformément aux procédures établies par l'exploitant.
- c) Les SCP ne se voient pas attribuer de sièges ou n'occupent pas de sièges qui permettent un accès direct aux issues de secours, voire où leur présence pourrait:
 - 1) gêner les membres de l'équipage dans leurs tâches;
 - 2) entraver l'accès à un équipement de secours, ou

- 3) gêner l'évacuation d'urgence de l'aéronef.
- d) Le commandant de bord est informé à l'avance lorsque des SCP doivent être transportées à bord.

CAT.OP.MPA.160 Arrimage des bagages et du fret

L'exploitant établit des procédures permettant de s'assurer que:

- a) seuls des bagages à main pouvant être rangés adéquatement et en toute sécurité sont introduits dans la cabine passagers, et
- b) les bagages et le fret embarqués qui, s'ils étaient déplacés, pourraient provoquer des blessures ou des dégâts, ou entraver les allées et les issues, sont rangés de manière à empêcher leur déplacement.

CAT.OP.MPA.165 Attribution des sièges aux passagers

L'exploitant établit des procédures permettant de s'assurer que les passagers sont assis là où, en cas d'évacuation d'urgence, ils peuvent au mieux contribuer à l'évacuation de l'aéronef et ne pas l'entraver.

CAT.OP.MPA.170 Information des passagers

L'exploitant s'assure que les passagers:

- a) sont informés et reçoivent des instructions visuelles relatives à la sécurité, selon une forme qui facilite l'application des procédures pertinentes dans le cas d'une situation d'urgence, et
- b) reçoivent une notice individuelle de sécurité sur laquelle des pictogrammes indiquent l'utilisation des équipements de secours, ainsi que l'emplacement des issues qu'ils sont susceptibles d'utiliser.

CAT.OP.MPA.175 Préparation du vol

- a) Un plan de vol exploitation est établi pour chaque vol prévu sur la base des performances de l'aéronef, d'autres limitations d'exploitation et les conditions attendues sur la route à suivre, ainsi que sur les aérodromes/sites d'exploitation concernés.
- b) Le vol n'est pas entamé tant que le commandant de bord n'a pas la certitude que:
 - 1) peuvent être satisfaites toutes les dispositions stipulées au point 2, sous a), 3^{ème} alinéa, de l'annexe IV au règlement (CE) n° 216/2008 concernant la navigabilité et l'immatriculation de l'aéronef, les instruments et les équipements, la masse et la position du centre de gravité (CG), les bagages et le chargement, ainsi que les limitations d'exploitation de l'aéronef;
 - 2) l'avion n'est pas exploité d'une manière allant à l'encontre des dispositions de la liste des déviations tolérées (CDL);
 - 3) les parties du manuel d'exploitation nécessaires à la conduite du vol sont disponibles à bord;
 - 4) les documents, l'information complémentaire et les formulaires qui doivent être disponibles, conformément au CAT.GEN.MPA.180, sont à bord;

- 5) les cartes actualisées, les graphiques et la documentation associée ou des données équivalentes sont disponibles pour réaliser l'exploitation prévue de l'aéronef, y compris tout déroutement qu'il est raisonnable d'envisager;
 - 6) des installations et des services au sol nécessaires pour le vol prévu, sont disponibles et appropriés;
 - 7) 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 minimums opérationnels d'aérodrome et à l'accessibilité d'aérodromes de dégagement, si nécessaire, peuvent être respectées pour le vol prévu, et
 - 8) toute limitation opérationnelle additionnelle peut être respectée.
- c) Nonobstant le point a), un plan de vol exploitation n'est pas exigé pour les opérations en VFR:
- 1) des avions à motorisation non complexe qui décollent et atterrissent sur le même aérodrome ou site d'exploitation, ou
 - 2) des hélicoptères ayant une MCTOM inférieure ou égale à 3 175 kg, exploités de jour et sur des routes navigables par repérage visuel au sol comme spécifié dans le manuel d'exploitation.

CAT.OP.MPA.180 Sélection des aérodromes – Avions

- a) Dans le cas où il s'avérerait impossible d'utiliser l'aérodrome de départ comme aérodrome de dégagement au décollage en raison de mauvaises conditions météorologiques ou pour des raisons liées aux performances, l'exploitant sélectionne un aérodrome de dégagement au décollage qui n'est pas éloigné de l'aérodrome de départ:
- 1) dans le cas des avions bimoteurs:
 - i) de plus d'une heure de vol à la vitesse de croisière avec un moteur à l'arrêt, en conditions standard sans vent, figurant au manuel de vol de l'aéronef (AFM), en se fondant sur la masse réelle au décollage, ou
 - ii) de plus du temps d'éloignement ETOPS approuvé conformément au SPA.ETOPS, sous réserve de toute restriction liée à la LME, jusqu'à un maximum de deux heures, à la vitesse de croisière OEI, en conditions standard sans vent, figurant à l'AFM, en se fondant sur la masse réelle au décollage;
 - 2) dans le cas des avions trimoteurs et quadrimoteurs, de plus de deux heures de vol à la vitesse de croisière OEI, en conditions standard sans vent, figurant à l'AFM, en se fondant sur la masse réelle au décollage.
- Si l'AFM ne mentionne pas de vitesse de croisière OEI, la vitesse à utiliser est celle obtenue en réglant le(s) moteur(s) restant(s) à la puissance maximale continue.
- b) Pour tous les vols effectués selon les règles de vol aux instruments (IFR), l'exploitant sélectionne au moins un aérodrome de dégagement à destination, sauf si l'aérodrome de destination est isolé ou:
- 1) la durée du vol prévu, du décollage à l'atterrissage, ou, en cas de replanification en vol conformément au CAT.OP.MPA.150, point d), le temps de vol restant jusqu'à la destination ne dépasse pas six heures, et

- 2) l'aérodrome de destination dispose de deux pistes distinctes utilisables et les observations et/ou les prévisions météorologiques pertinentes pour l'aérodrome de destination indiquent que, pour la période débutant une heure avant l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome de destination et se terminant une heure après, le plafond sera au moins égal à la plus élevée des valeurs suivantes, 2 000 ft ou 500 ft au-dessus de la hauteur de circuit et la visibilité au sol d'au moins 5 Km.
- c) L'exploitant choisit deux aérodromes de dégagement à destination, lorsque:
- 1) les observations et/ou les prévisions météorologiques pertinentes, concernant l'aérodrome de destination, indiquent que, pour la période débutant une heure avant l'heure estimée d'arrivée et se terminant une heure après, les conditions météorologiques seront en dessous des minimums applicables pour la préparation du vol, ou
 - 2) aucune information météorologique n'est disponible.
- d) L'exploitant fait figurer au plan de vol exploitation tout aérodrome de dégagement requis.

CAT.OP.MPA.181 Sélection d'aérodromes et de sites d'exploitation - Hélicoptères

- a) Dans le cas de vols effectués en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), le commandant de bord sélectionne un aérodrome de dégagement au décollage qui n'est pas éloigné de plus d'une heure de vol à la vitesse de croisière normale, dans le cas où il n'est pas possible de revenir vers le site de départ en raison des conditions météorologiques.
- b) Dans le cas de vols en IFR ou lors de vols en VFR et de navigation par d'autres méthodes que le repérage visuel au sol, le commandant de bord définit au moins un aérodrome de dégagement à destination dans le plan de vol exploitation sauf si:
- 1) l'aérodrome de destination est un aérodrome côtier et que l'hélicoptère suit une route en mer;
 - 2) dans le cas d'un vol vers toute autre destination sur terre, la durée du vol et les conditions météorologiques présentes sont telles que, à l'heure estimée d'arrivée au site prévu d'atterrissage, une approche et un atterrissage sont possibles en conditions météorologiques de vol à vue (VMC), ou
 - 3) le site prévu d'atterrissage est isolé et aucun site de dégagement n'est disponible; dans ce cas un point de non retour (PNR) est déterminé.
- c) L'exploitant choisit deux aérodromes de dégagement à destination, lorsque:
- 1) les observations et/ou les prévisions météorologiques pertinentes, concernant l'aérodrome de destination, indiquent que, pour la période débutant une heure avant l'heure estimée d'arrivée et se terminant une heure après, les conditions météorologiques seront en dessous des minimums applicables pour la préparation du vol, ou
 - 2) aucune information météorologique n'est disponible pour l'aérodrome de destination.
- d) l'exploitant peut sélectionner des aérodromes de dégagement à destination situés en mer lorsque les critères suivants sont appliqués:
- 1) un aérodrome de dégagement à destination situé en mer est utilisé exclusivement après un PNR. Avant le PNR, des aérodromes de dégagement à terre sont utilisés;

- 2) un atterrissage OEI peut être effectué à l'aérodrome de dégagement;
 - 3) dans la mesure du possible, la disponibilité d'une héli-plate-forme est garantie. Les dimensions, la configuration et le franchissement d'obstacles des héli-plates-formes ou d'autres sites sont évalués aux fins d'établir l'adéquation opérationnelle pour une utilisation en tant qu'aérodrome de dégagement par chaque type d'hélicoptère que l'on se propose d'utiliser;
 - 4) les minimums météorologiques sont établis compte tenu de la précision et de la fiabilité des informations météo;
 - 5) la LME contient des dispositions spécifiques pour ce type d'exploitation, et
 - 6) un aérodrome de dégagement en mer n'est sélectionné que si l'exploitant a établi une procédure dans le manuel d'exploitation.
- e) L'exploitant fait figurer au plan de vol exploitation tout aérodrome de dégagement requis.

CAT.OP.MPA.185 Minimums pour la préparation des vols IFR – Avions

- a) Minimums de préparation des vols pour un aérodrome de dégagement au décollage

L'exploitant ne sélectionne un aérodrome comme aérodrome de dégagement au décollage que si les observations et/ou prévisions météorologiques pertinentes indiquent que, pour la période débutant une heure avant l'heure estimée d'arrivée et se terminant une heure après celle-ci, les conditions météorologiques sur cet aérodrome seront égales ou supérieures aux minimums d'atterrissage établis conformément au CAT.OP.MPA.110. Le plafond est pris en compte lorsque les seules approches possibles sont les approches classiques (NPA) et/ou manœuvres à vue. Toute limitation liée à l'arrêt d'un moteur doit être également prise en compte.

- b) Minimums de préparation des vols pour un aérodrome de destination autre qu'un aérodrome isolé

L'exploitant ne choisit l'aérodrome de destination que lorsque:

- 1) les observations et/ou les prévisions météorologiques pertinentes indiquent que, pour la période débutant une heure avant l'heure estimée d'arrivée à l'aérodrome et se terminant une heure après, les conditions météorologiques seront égales ou supérieures aux minimums applicables pour la préparation du vol, à savoir:

- i) RVR/visibilité établie conformément au CAT.OP.MPA.110, et
- ii) pour les approches classiques ou les manœuvres à vue, le plafond est égal ou supérieur à la MDH,

ou

- 2) deux aérodromes de dégagement à destination sont sélectionnés.

- c) Minimums de planification des vols pour un aérodrome de dégagement à destination, un aérodrome isolé, un aérodrome ERA-carburant, un aérodrome de dégagement en route (ERA).

L'exploitant ne sélectionne un aérodrome pour l'un de ces usages que si les observations et/ou prévisions météorologiques pertinentes indiquent que, pour la période débutant une heure avant l'heure estimée d'arrivée et se terminant une heure après celle-ci, les

Annexe IV «Partie-CAT»

conditions météorologiques sur cet aéroport seront égales ou supérieures aux minimums de préparation du vol figurant dans le tableau 1.

Tableau 1: Minimums de planification des vols. Aéroport de dégagement à destination, aéroport de destination isolé, aéroport ERA-carburant et aéroport de dégagement en route

Type d'approche	Minimums de préparation des vols
Catégories II et III	Catégorie I RVR
Catégorie I	Approche classique RVR/VIS Le plafond est égal ou supérieur à la MDH
Approche classique	Approche classique RVR/VIS + 1 000 m Le plafond est égal ou supérieur à la MDH + 200 ft
Manceuvres à vue	Manceuvres à vue

CAT.OP.MPA.186 Minimums pour la préparation des vols IFR – Hélicoptères

- a) Minimums de préparation des vols pour un/des aéroport(s) de dégagement au décollage

L'exploitant ne sélectionne un aéroport ou un site d'atterrissage comme aéroport de dégagement au décollage que si les observations et/ou prévisions météorologiques pertinentes indiquent que, pour la période débutant une heure avant l'heure estimée d'arrivée et se terminant une heure après celle-ci, les conditions météorologiques sur cet aéroport seront égales ou supérieures aux minimums d'atterrissage établis conformément au CAT.OP.MPA.110. Le plafond est pris en compte lorsque les seules approches possibles sont les approches classiques. Toute limitation liée à l'arrêt d'un moteur doit également être prise en compte.

- b) Minimums de préparation des vols pour un aéroport de destination et un/des aéroport(s) de dégagement à destination

L'exploitant ne sélectionne l'aéroport de destination et/ou un/des aéroport(s) de dégagement à destination que lorsque les observations et/ou les prévisions météorologiques pertinentes indiquent que, pour la période débutant une heure avant l'heure estimée d'arrivée à l'aéroport et se terminant une heure après, les conditions météorologiques seront égales ou supérieures aux minimums applicables pour la préparation du vol, à savoir:

- 1) à l'exception des dispositions visées au CAT.OP.MPA.181, point d), les minimums de préparation des vols pour un aéroport de destination sont:
 - i) RVR/VIS établie conformément au CAT.OP.MPA.110, et
 - ii) pour les approches classiques, le plafond est égal ou supérieur à la MDH;
- 2) les minimums de préparation des vols pour le ou les aéroports de dégagement à destination sont repris au tableau 1.

Tableau 1: Minimum de préparation des vols pour un aéroport de dégagement à destination

Type d'approche	Minimums de préparation des vols
Catégories II et III	Catégorie I RVR
Catégorie I	Catégorie 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

CAT.OP.MPA.190 Soumission d'un plan de vol circulation aérienne

- a) Si un plan de vol sécurité aérienne (ATS) n'est pas soumis parce qu'il n'est pas exigé par les règles aériennes, des informations appropriées sont transmises afin de permettre la mise en œuvre des services d'alerte, si nécessaire.
- b) Dans le cas d'une exploitation depuis un site où il est impossible de soumettre un plan de vol ATS, ce dernier est transmis dès que possible après le décollage par le commandant de bord ou l'exploitant.

CAT.OP.MPA.195 Avitaillement/reprise de carburant avec passagers à bord ou en cours de débarquement

- a) Un aéronef ne subit aucune opération d'avitaillement/reprise de carburant avec de l'essence avion (Avgas) ou de l'essence ou un carburant volatil (par exemple Jet B), ou un mélange éventuel de ces types de carburant, lorsque des passagers embarquent, sont à bord, ou débarquent.
- b) Pour tous les autres types de carburant, des précautions indispensables sont prises et l'aéronef est correctement servi par du personnel qualifié prêt à déclencher et diriger une évacuation de l'aéronef par les moyens les plus pratiques et rapides disponibles.

CAT.OP.MPA.200 Avitaillement/reprise de carburant avec du carburant volatil

L'avitaillement/la reprise de carburant avec du carburant volatil ne s'effectue que si l'exploitant a établi des procédures adéquates qui prennent en compte le risque élevé d'utiliser des carburants volatils.

CAT.OP.MPA.205 Repoussage et tractage – Avions

Les procédures de repoussage et de tractage définies par l'exploitant sont exécutées conformément aux normes et procédures aéronautiques établies.

CAT.OP.MPA.210 Membres de l'équipage à leurs postes

- a) Membres de l'équipage de conduite de vol
 - 1) Pendant le décollage et l'atterrissage, chacun des membres de l'équipage de conduite devant se trouver dans le compartiment de l'équipage de conduite occupe son poste.

- 2) Pendant toutes les autres phases du vol, chacun des membres de l'équipage de conduite devant se trouver dans le compartiment de l'équipage de conduite reste à son poste, à moins que son absence ne soit justifiée par l'exercice de ses tâches liées au vol ou la nécessité de satisfaire des besoins physiologiques, à condition qu'au moins un pilote dûment qualifié demeure à tout moment aux commandes de l'aéronef.
- 3) Pendant toutes les phases du vol, chacun des membres de l'équipage de conduite devant se trouver en service dans le compartiment de l'équipage de conduite doit demeurer vigilant. Dans le cas contraire, des mesures visant à remédier à cette situation doivent être prises. En cas de fatigue imprévue, une procédure de repos contrôlé, organisée par le commandant de bord, peut être mise en œuvre, si la charge de travail le permet. Le repos contrôlé pris de cette manière n'est en aucun cas considéré comme une période de repos aux fins du calcul des limitations de temps de vol ni invoqué pour justifier une quelconque prolongation de la période de service.

b) Membres d'équipage de cabine

Pendant les phases critiques du vol, chacun des membres d'équipage de cabine est assis au poste qui lui a été assigné et n'effectue aucune activité autre que celles requises pour assurer une exploitation sûre de l'aéronef.

CAT.OP.MPA.215 Utilisation des casques radio – Avions

- a) Chacun des membres de l'équipage de conduite devant se trouver en service dans le compartiment de l'équipage de conduite porte un microcasque ou un dispositif équivalent. Le casque est utilisé comme principal équipement pour les communications vocales avec les services de la circulation aérienne:
 - 1) au sol:
 - i) pour la réception de la clairance de départ de l'ATC par communication vocale, et
 - ii) lorsque les moteurs tournent;
 - 2) en vol:
 - i) en dessous de l'altitude de transition, ou
 - ii) à 10 000 ft, selon la valeur la plus élevée,
et
 - 3) lorsque le commandant de bord le juge nécessaire.
- b) Dans les conditions visées au point a), le microcasque ou équivalent se trouve dans une position permettant son utilisation pour des communications radio bidirectionnelles.

CAT.OP.MPA.216 Utilisation des casques radio – Hélicoptères

Chacun des membres de l'équipage de conduite devant se trouver en service dans le compartiment de l'équipage de conduite porte un microcasque ou un dispositif équivalent et l'utilise comme principal équipement pour communiquer avec les services de la circulation aérienne.

CAT.OP.MPA.220 Moyens d'aide à l'évacuation d'urgence

L'exploitant établit des procédures pour assurer qu'avant le roulage, le décollage et l'atterrissage, et dès que cela devient possible et sans danger, les équipements d'évacuation à déploiement automatique sont armés.

CAT.OP.MPA.225 Sièges, ceintures et harnais de sécurité

a) Membres d'équipage

- 1) Pendant le décollage et l'atterrissage, et dès lors que le commandant de bord l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, chacun des membres de l'équipage est correctement attaché au moyen des ceintures et harnais de sécurité prévus.
- 2) Pendant toutes les autres phases du vol, chacun des membres de l'équipage de conduite présent dans le compartiment de l'équipage de conduite garde sa ceinture de sécurité attachée, aussi longtemps qu'il/elle occupe son poste.

b) Passagers

- 1) Avant le décollage et l'atterrissage, et pendant le roulage au sol, et dès qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, le commandant de bord s'assure que chaque passager à bord occupe un siège ou un berceau et a sa ceinture de sécurité ou, le cas échéant, son harnais correctement attaché.
- 2) L'exploitant prend des dispositions pour que l'occupation d'un siège d'avion par plusieurs personnes ne soit autorisée que pour certains sièges déterminés. Le commandant de bord s'assure que l'occupation par plusieurs personnes ne se fasse que dans le cas d'un adulte et d'un bébé correctement attaché par une ceinture supplémentaire supplémentaire ou un autre système de retenue.

CAT.OP.MPA.230 Préparation de la cabine et des offices

- a) L'exploitant établit des procédures pour s'assurer qu'avant le roulage au sol, le décollage et l'atterrissage, l'ensemble des issues et des parcours d'évacuation sont dégagés.
- b) Le commandant de bord s'assure qu'avant le décollage et l'atterrissage, et lorsqu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, tous les équipements et bagages sont dûment arrimés.

CAT.OP.MPA.235 Gilets de sauvetage – Hélicoptères

L'exploitant établit des procédures pour s'assurer que, lors de l'exploitation en classe de performances 3 d'un hélicoptère au-dessus de l'eau, la durée du vol et les conditions qui seront rencontrées sont prises en compte lorsque la décision est prise du port de gilets de sauvetage par tous les occupants.

CAT.OP.MPA.240 Interdiction de fumer à bord

Le commandant de bord n'autorise personne à fumer à bord:

- a) lorsqu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité;
- b) pendant l'avitaillement et la reprise de carburant de l'aéronef;

- c) lorsque l'avion se trouve sur la piste, sauf si l'exploitant a déterminé des procédures pour limiter les risques pendant les opérations au sol;
- d) en dehors des zones pour fumeurs désignées, dans le/les couloir(s) et les toilettes;
- e) dans la soute et/ou dans toute autre zone où des marchandises sont transportées sans être conditionnées dans des conteneurs résistants au feu ou recouvertes d'une bâche résistante au feu, et
- f) dans toute partie de la cabine où de l'oxygène est fourni.

CAT.OP.MPA.245 Conditions météorologiques – Tous aéronefs

- a) Lors de vols IFR, le commandant:
 - 1) n'entreprend le décollage, ou
 - 2) ne poursuit son trajet au-delà du point à partir duquel un plan de vol ATS modifié entre en vigueur, dans le cas d'une replanification en vol,que s'il dispose d'informations indiquant qu'à l'heure d'arrivée, les conditions météorologiques prévues à l'aérodrome de destination et/ou à l'aérodrome/aux aérodromes de dégagement sont égales ou supérieures aux minimums de préparation du vol.
- b) Lors de vols IFR, le commandant de bord ne poursuit le vol vers l'aérodrome de destination prévu que si les informations les plus récentes indiquent que, à l'heure d'arrivée prévue, les conditions météorologiques à destination, ou du moins à un aérodrome de dégagement à destination, sont supérieures ou égales aux minimums opérationnels applicables de l'aérodrome.
- c) Lors de vols VFR, le commandant de bord n'entreprend le décollage que si les observations et/ou prévisions météorologiques pertinentes indiquent que les conditions météorologiques, sur la route ou la partie de route devant être suivie en VFR, seront, le moment venu, égales ou supérieures aux limites VFR.

CAT.OP.MPA.246 Conditions météorologiques – Avions

Outre le CAT.OP.MPA.245, lors d'un vol IFR, le commandant de bord ne poursuit au-delà:

- a) du point de décision lorsque la procédure de la réserve de route réduite (RCF) est appliquée, ou
 - b) du point prédéterminé lorsque la procédure du point prédéterminé (PDP) est appliquée,
- que s'il dispose d'informations indiquant qu'à l'heure d'arrivée les conditions météorologiques prévues à l'aérodrome de destination et/ou à l'aérodrome/aux aérodromes de dégagement seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels applicables de l'aérodrome.

CAT.OP.MPA.247 Conditions météorologiques – Hélicoptères

Outre le CAT.OP.MPA.245:

- a) Dans le cas de vol en VFR en hélicoptère au-dessus de l'eau sans que la terre soit visible, le commandant de bord n'entreprend le décollage que si les observations et/ou les prévisions météorologiques indiquent que le plafond nuageux sera au-dessus de 600 ft de jour ou 1 200 ft de nuit.

- b) Nonobstant le point a), lors d'un vol entre des héli-plates-formes situées dans un espace aérien de classe G dans lequel le secteur au-dessus de l'eau est inférieur à 10 NM, les vols en VFR peuvent être effectués lorsque les limites équivalent ou dépassent les valeurs suivantes:

Tableau 1: Minimums pour voler entre des héli-plates-formes situées dans un espace aérien de classe G

	Jour		Nuit	
	Hauteur *	Visibilité	Hauteur *	Visibilité
Monopilote	300 ft	3 Km	500 ft	5 Km
Deux pilotes	300 ft	2 Km **	500 ft	5 Km ***

*: La base des nuages est telle que le vol est autorisé à la hauteur spécifiée, en dessous et hors des nuages.

**: Les hélicoptères peuvent être exploités avec une visibilité en vol réduite à 800 m dans la mesure où la structure de destination ou intermédiaire est visible en permanence.

***: Les hélicoptères peuvent être exploités avec une visibilité en vol réduite à 1 500 m dans la mesure où la structure de destination ou intermédiaire est visible en permanence.

- c) Un vol en hélicoptère vers une héli-plate-forme ou une FATO en terrasse n'est exécuté que lorsque la vitesse moyenne du vent observée à l'héli-plate-forme ou à la FATO en terrasse est inférieure à 60 kt.

CAT.OP.MPA.250 Givre et autres contaminants – procédures au sol

- a) L'exploitant établit des procédures à suivre lorsque des opérations de dégivrage et d'antigivrage au sol, ainsi que les inspections de l'aéronef liées à celles-ci, sont nécessaires pour permettre une exploitation sûre de l'aéronef.
- b) Le commandant de bord n'entreprend un décollage que si les surfaces externes sont dégagées de tout dépôt susceptible d'avoir une incidence négative sur les performances et/ou la maniabilité de l'aéronef, sauf dans les limites spécifiées au point a) et dans le manuel de vol de l'aéronef.

CAT.OP.MPA.255 Givre et autres contaminants – procédures de vol

- a) L'exploitant établit des procédures pour les vols se déroulant dans des conditions de givrage attendues ou réelles.
- b) Le commandant de bord n'entreprend un vol ou ne vole sciemment en conditions de givrage réelles ou attendues que si l'aéronef est certifié et équipé pour faire face à de telles conditions.
- c) Si les conditions de givrage dépassent celles pour lesquelles l'aéronef est certifié ou si un aéronef n'étant pas certifié pour voler dans des conditions de givrage connues doit faire face à des conditions de givrage, le commandant de bord sort sans attendre de la zone

soumise aux conditions de givrage en changeant de niveau et/ou de route, et si nécessaire en déclarant une urgence à l'ATC.

CAT.OP.MPA.260 Carburant et lubrifiant

Un commandant de bord n'entreprend un vol ou, dans le cas d'une re planification en vol, ne poursuit le vol qu'après avoir vérifié que l'aéronef emporte au moins la quantité calculée de carburant et d'huile utilisable lui permettant d'effectuer le vol en sécurité, compte tenu des conditions opérationnelles prévues.

CAT.OP.MPA.265 Conditions de décollage

Avant d'entreprendre le décollage, le commandant de bord a la certitude que:

- a) selon les informations dont il/elle dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome, ainsi que l'état de la piste ou de la FATO devant être utilisée, n'empêchent pas un décollage et un départ en sécurité, et
- b) les minimums opérationnels définis pour l'aérodrome seront respectés.

CAT.OP.MPA.270 Altitudes minimales de vol

Le commandant de bord ou le pilote investi de la conduite du vol ne vole pas en dessous des altitudes minimales indiquées sauf:

- a) pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou
- b) en cas de descente conformément aux procédures approuvées par l'autorité compétente.

CAT.OP.MPA.275 Simulation en vol de situations inhabituelles

L'exploitant s'assure que, dans le cas de transport de passagers ou de fret, les situations suivantes ne sont pas simulées:

- a) des situations anormales ou d'urgence nécessitant l'application des procédures inhabituelles ou d'urgence, ou
- b) des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) à l'aide de moyens artificiels.

CAT.OP.MPA.280 Gestion en vol du carburant – avions

L'exploitant établit des procédures garantissant que des vérifications et une gestion du carburant sont effectuées pendant le vol en respectant les critères ci-après.

- a) Suivi en vol du carburant
 - 1) Le commandant de bord s'assure que, pendant le vol, le carburant est contrôlé à intervalles réguliers. Le carburant utilisable restant doit être évalué et noté en vue de:
 - i) comparer la consommation réelle à la consommation prévue;
 - ii) vérifier si le carburant utilisable restant est suffisant pour achever le vol, conformément au point b), et
 - iii) évaluer le carburant utilisable qui restera à l'arrivée à l'aérodrome de destination.

- 2) Les données relatives au carburant sont enregistrées.
- b) Gestion en vol du carburant
- 1) Le vol doit être effectué de manière à ce que la quantité prévue de carburant utilisable restant à l'arrivée à l'aérodrome de destination ne soit pas inférieure:
 - i) à la somme du carburant nécessaire pour atteindre l'aérodrome de décollage et de la réserve finale, ou
 - ii) à la réserve finale si aucun aérodrome de décollage n'est requis.
 - 2) Si le suivi en vol du carburant montre que le carburant utilisable qui restera à l'arrivée à l'aérodrome de destination est inférieur:
 - i) à la somme du carburant nécessaire pour atteindre l'aérodrome de décollage et de la réserve finale, le commandant de bord tient compte du trafic, ainsi que des conditions opérationnelles régnant sur l'aérodrome de destination, sur l'aérodrome de décollage à destination et sur tout autre aérodrome adéquat pour décider de poursuivre vers l'aérodrome de destination ou de se dérouter, de manière à se poser en toute sécurité avec, au minimum, la réserve finale, ou
 - ii) à la réserve finale si aucun aérodrome de décollage n'est requis, le commandant de bord prend des mesures appropriées et se dirige vers un aérodrome adéquat, de manière à se poser en toute sécurité avec, au minimum, la réserve finale.
 - 3) Le commandant de bord déclare une situation d'urgence lorsque la quantité calculée de carburant utilisable à l'atterrissage sur l'aérodrome adéquat le plus proche permettant un atterrissage en toute sécurité est inférieure à la réserve finale.
 - 4) Conditions supplémentaires concernant des procédures spécifiques
 - i) Lors d'un vol en procédure «réserve de route réduite», pour poursuivre vers l'aérodrome de destination 1, le commandant de bord s'assure que le carburant utilisable restant au point de décision n'est pas inférieur au total:
 - A) du carburant nécessaire depuis le point de décision jusqu'à l'aérodrome de destination 1;
 - B) de la réserve de route, à savoir 5 % du carburant nécessaire depuis le point de décision jusqu'à l'aérodrome de destination 1;
 - C) de la réserve de décollage vers l'aérodrome de destination 1 si un aérodrome de décollage de destination 1 est requis, et
 - D) de la réserve finale.
 - ii) Lors d'un vol selon la procédure du point prédéterminé (PDP), pour poursuivre vers l'aérodrome de destination, le commandant de bord s'assure que le carburant utilisable restant au PDP n'est pas inférieur au total:
 - A) du carburant nécessaire depuis le PDP jusqu'à l'aérodrome de destination;
 - B) de la réserve de route depuis le PDP jusqu'à l'aérodrome de destination, et
 - C) du carburant supplémentaire.

CAT.OP.MPA.281 Gestion en vol du carburant – hélicoptères

- a) L'exploitant établit des procédures garantissant que des vérifications et une gestion du carburant sont effectuées pendant le vol.
- b) Le commandant de bord veille à ce que la quantité de carburant utilisable restant en vol ne soit pas inférieure à la quantité de carburant nécessaire pour se rendre à un aéroport ou un site d'exploitation permettant d'effectuer un atterrissage en sécurité, et qu'il reste une réserve finale.
- c) Le commandant de bord déclare une situation d'urgence lorsque la quantité réelle utilisable de carburant à bord est inférieure à la réserve finale.

CAT.OP.MPA.285 Utilisation de l'oxygène de subsistance

Le commandant de bord s'assure que, pendant l'exécution des tâches essentielles au fonctionnement sûr de l'aéronef en vol, les membres de l'équipage de conduite utilisent de manière continue l'équipement d'oxygène de subsistance lorsque l'altitude-pression de la cabine dépasse 10 000 ft pendant plus de 30 minutes, et chaque fois que l'altitude cabine est supérieure à 13 000 ft.

CAT.OP.MPA.290 Détection de proximité du sol

Dès qu'un membre de l'équipage de conduite ou un dispositif avertisseur de proximité du sol détecte une trop grande proximité du sol, le pilote aux commandes réagit immédiatement pour rétablir des conditions de vol sûres.

CAT.OP.MPA.295 Utilisation d'un système anticollision embarqué (ACAS) – avions

- a) L'exploitant établit des procédures pour s'assurer que lorsqu'un système ACAS est installé et est en état de marche, il est utilisé en vol dans un mode qui permet l'émission d'avis de résolution (RA) destinés à l'équipage de conduite lorsqu'une trop grande proximité est détectée par rapport à un autre aéronef, excepté si un arrêt du mode RA et l'utilisation exclusive d'avis de trafic (TA) ou d'un système équivalent sont la conséquence d'une procédure inhabituelle, ou sont dus à des conditions qui limitent les performances.
- b) Lorsqu'un RA est émis par le système ACAS:
 - 1) le pilote aux commandes se conforme immédiatement aux indications du RA, même si cela diffère des instructions de l'ATC, sauf dans le cas où ces indications mettraient en danger la sécurité de l'aéronef;
 - 2) dès que la charge de travail de l'équipage de conduite le permet, il notifie l'unité ATC adéquate de tout RA qui nécessite une dérogation par rapport aux instructions ou à l'autorisation ATC applicables à ce moment, et
 - 3) dès que le conflit est résolu, l'avion:
 - i) est rapidement remis en conformité avec les instructions ou l'autorisation ATC reçue, et l'ATC est informé de la manœuvre, ou
 - ii) se conforme à toute autorisation ou instruction ATC modifiée qui est émise.

CAT.OP.MPA.296 Utilisation d'un système anticollision embarqué (ACAS) – hélicoptères

L'exploitant établit des procédures garantissant qu'un système ACAS installé et en état de marche est utilisé pendant le vol dans un mode qui permette l'affichage de TA.

CAT.OP.MPA.300 Conditions à l'approche et à l'atterrissage

Avant d'amorcer l'approche en vue de l'atterrissage, le commandant de bord s'assure que, compte tenu des informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome et l'état de la piste ou 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 relatives aux performances contenues dans le manuel d'exploitation.

CAT.OP.MPA.305 Commencement et poursuite de l'approche

- 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 transmise.
- b) Si la RVR/visibilité transmise est inférieure aux minimums, l'approche n'est pas poursuivie:
 - 1) en dessous de 1 000 ft au-dessus de l'aérodrome, ou
 - 2) dans le segment d'approche finale, dans le cas où l'altitude/hauteur de décision (DA/H) ou l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) est supérieure à 1 000 ft au-dessus de l'aérodrome.
- c) Lorsqu'il n'y a pas de RVR disponible, des valeurs équivalentes de RVR peuvent être obtenues en convertissant la visibilité transmise.
- d) Si, après avoir dépassé une position de 1 000 ft au-dessus de l'aérodrome, la RVR/visibilité transmise passe sous les minimums applicables, l'approche peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H.
- e) L'approche peut être poursuivie en dessous de la DA/H ou de la MDA/H jusqu'à l'atterrissage complet, pour autant que les repères visuels applicables au type d'opération d'approche et à la piste prévue soient acquises à la DA/H ou à la MDA/H et maintenues.
- f) La RVR de l'aire de toucher des roues est toujours déterminante. Si elles sont transmises et applicables, la RVR médiane et celle d'extrémité de piste sont également déterminantes. La valeur minimale de RVR médiane est de 125 m ou la valeur de RVR nécessaire pour l'aire de toucher des roues si celle-ci est inférieure, et de 75 m pour la RVR d'extrémité de piste. Dans le cas d'aéronefs dotés d'un système de guidage ou de commande de maintien d'axe au roulement, la valeur minimale de RVR médiane est de 75 m.

CAT.OP.MPA.310 Procédures opérationnelles – hauteur de franchissement du seuil de piste – avions

L'exploitant établit des procédures opérationnelles destinées à garantir qu'un avion utilisé pour effectuer des approches de précision franchit le seuil de piste avec une marge sûre, l'avion étant en configuration d'atterrissage avec l'assiette correspondante.

CAT.OP.MPA.315 Transmission des heures de vol – hélicoptères

L'exploitant met à la disposition de l'autorité compétente les heures de vol effectuées par chaque hélicoptère exploité au cours de l'année civile précédente.

CAT.OP.MPA.320 Catégories d'aéronefs

- a) Les catégories d'aéronefs reposent sur la vitesse air indiquée au seuil (V_{AT}), qui équivaut à la vitesse de décrochage (V_{SO}) multipliée par 1,3 ou la vitesse de décrochage 1g (gravité) (V_{S1g}) multipliée par 1,23 dans la configuration d'atterrissage à la masse maximale certifiée à l'atterrissage. Si tant la vitesse V_{SO} que la vitesse V_{S1g} sont disponibles, la V_{AT} la plus élevée qui a été obtenue est utilisée.
- b) Les catégories d'aéronefs définies dans le tableau ci-dessous sont utilisées.

Tableau 1: catégories d'aéronefs correspondant aux valeurs de V_{AT}

Catégorie d'aéronefs	VAT
A	Moins de 91 kt
B	De 91 à 120 kt
C	De 121 à 140 kt
D	De 141 à 165 kt
E	De 166 à 210 kt

- c) La configuration d'atterrissage à prendre en compte est définie dans le manuel d'exploitation.
- d) L'exploitant peut appliquer une masse à l'atterrissage inférieure pour déterminer la V_{AT} pour autant que l'autorité compétente l'ait autorisé. Une telle masse à l'atterrissage inférieure devient une valeur permanente, indépendante des conditions variables des opérations quotidiennes.

Sous-partie C- Performances de l'aéronef et limitations opérationnelles

Section 1 – Avions

Chapitre 1 – Exigences générales

CAT.POL.A.100 Classes de performances

- a) L'avion est exploité conformément aux exigences applicables de classe de performances.
- b) Dans le cas où la conformité totale avec les exigences applicables de la présente section ne peut être démontrée en raison de caractéristiques spécifiques de conception, l'exploitant applique des normes de performances agréées qui assurent un niveau de sécurité équivalent à celui du chapitre correspondant.

CAT.POL.A.105 Généralités

- a) La masse de l'avion:
 - 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,n'excède pas la masse à laquelle les exigences du chapitre approprié peuvent être satisfaites, pour le vol à entreprendre. Des réductions prévues de la masse au cours du vol peuvent être prises en compte, ainsi que le cas d'une vidange rapide de carburant.
- 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 du chapitre approprié, complétées, si nécessaire, par d'autres données prévues au chapitre correspondant. L'exploitant spécifie les autres données dans le manuel d'exploitation. Lors de l'application des facteurs prévus dans le chapitre approprié, tous les facteurs opérationnels figurant déjà dans les données de performances du manuel de vol de l'aéronef peuvent être pris en compte pour éviter la double application des facteurs.
- c) Il convient de prendre dûment en compte la configuration de l'avion, l'environnement et le fonctionnement des systèmes pouvant avoir un effet défavorable sur les performances.
- d) Pour le calcul des performances, une piste humide peut être considérée comme piste sèche s'il ne s'agit pas d'une piste en herbe.
- e) L'exploitant tient compte de la précision des cartes lors de l'évaluation des exigences en matière de décollage figurant aux chapitres applicables.

Chapitre 2 – Classe de performances A

CAT.POL.A.200 Généralités

- a) Les données approuvées relatives aux performances figurant dans le manuel de vol de l'aéronef sont complétées, si nécessaire, par d'autres données si les données approuvées relatives aux performances figurant dans le manuel de vol de l'aéronef sont insuffisantes en ce qui concerne les points suivants:
 - 1) prise en compte de conditions d'exploitation défavorables, raisonnablement prévisibles, telles qu'un décollage et un atterrissage sur des pistes contaminées, et
 - 2) prise en considération d'une panne de moteur dans toutes les phases du vol.
- b) Dans le cas de pistes mouillées et contaminées, les données relatives aux performances déterminées conformément aux normes applicables en matière de certification des avions lourds ou à des dispositions équivalentes sont utilisées.
- c) L'utilisation d'autres données auxquelles il est fait référence au point a) et d'exigences équivalentes mentionnées au point b) est définie dans le manuel d'exploitation.

CAT.POL.A.205 Décollage

- a) La masse au décollage ne dépasse pas la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol de l'aéronef, compte tenu de l'altitude-pression et de la température ambiante sur l'aérodrome de départ.
- b) Les exigences suivantes sont satisfaites pour définir la masse maximale autorisée au décollage:
 - 1) la distance accélération-arrêt ne doit pas être supérieure à la distance accélération-arrêt utilisable (ASDA);
 - 2) la distance de décollage ne doit pas être supérieure à la distance de décollage utilisable, avec un prolongement dégagé utilisable ne devant pas dépasser la moitié de la longueur de roulement au décollage utilisable (TORA);
 - 3) la longueur de roulement au décollage ne doit pas être supérieure à la TORA;
 - 4) une seule valeur de V_1 est utilisée en cas d'interruption et de poursuite du décollage, et
 - 5) sur une piste mouillée ou contaminée, la masse au décollage ne doit pas être supérieure à celle autorisée pour un décollage sur une piste sèche effectué dans les mêmes conditions.
- c) Lors de la mise en conformité avec les dispositions figurant au point b), les éléments suivants sont pris en compte:
 - 1) l'altitude-pression de l'aérodrome;
 - 2) la température ambiante à l'aérodrome;
 - 3) l'état et le type de surface de la piste;
 - 4) la pente de la piste dans le sens du décollage;

- 5) pas plus de 50 % de la composante de face du vent transmis, ni moins de 150 % de la composante arrière du vent transmis, et
- 6) la réduction, le cas échéant, de la longueur de piste due à l'alignement de l'avion avant le décollage.

CAT.POL.A.210 Franchissement d'obstacles au décollage

- a) La trajectoire nette de décollage est déterminée de manière à ce que l'avion franchisse tous les obstacles avec une marge verticale d'au moins 35 ft ou une marge horizontale d'au moins $90\text{ m} + 0,125 \times D$, D représentant la distance horizontale que l'avion a parcourue depuis la fin de la distance de décollage utilisable ou depuis la fin de la distance de décollage, si un virage est prévu avant la fin de la TODA. Dans le cas des avions dont l'envergure est inférieure à 60 m, une marge horizontale de franchissement d'obstacles égale à la moitié de l'envergure de l'avion plus $60\text{ m} + 0,125 \times D$ peut être utilisée.
- b) Lors de la démonstration de conformité avec le point a):
 - 1) les éléments suivants sont pris en compte:
 - i) la masse de l'avion au début du roulement au décollage;
 - ii) l'altitude-pression de l'aérodrome;
 - iii) la température ambiante à l'aérodrome, et
 - iv) pas plus de 50 % de la composante de face du vent transmis, ni moins de 150 % de la composante arrière du vent transmis.
 - 2) les changements de trajectoire ne sont pas autorisés avant d'avoir atteint, sur la trajectoire nette de décollage, une hauteur égale à la moitié de l'envergure, qui n'est pas inférieure à 50 ft au-dessus de l'extrémité de la TORA. Ensuite, jusqu'à une hauteur de 400 ft, l'avion n'est pas supposé effectuer de virage de plus de 15 °. Au-delà de 400 ft, des virages de plus de 15 ° peuvent être prévus, mais sans dépasser un angle de 25 °.
 - 3) toute partie de la trajectoire nette de décollage sur laquelle l'avion est incliné à plus de 15 ° doit franchir tous les obstacles situés à moins de la distance horizontale indiquée au point a) et au point b), paragraphes 6 et 7, avec une marge verticale d'au moins 50 ft.
 - 4) dans le cas d'opérations demandant des virages avec un angle d'inclinaison latérale plus élevé mais inférieur à 20 °, entre 200 ft et 400 ft, ou de 30 ° maximum au-dessus de 400 ft, les dispositions du CAT.POL.A.240 sont applicables.
 - 5) l'influence de l'angle d'inclinaison latérale sur les vitesses de fonctionnement et la trajectoire de vol, y compris l'augmentation de la distance résultant d'une vitesse de fonctionnement accrue, doit être dûment prise en considération.
 - 6) dans les cas où la trajectoire de vol prévue ne doit pas être modifiée avec un angle supérieur à 15 °, l'exploitant n'est pas tenu de prendre en considération les obstacles situés à une distance latérale supérieure à:
 - i) 300 m, si le pilote est en mesure de maintenir la précision de navigation requise dans la zone de prise en compte des obstacles, ou
 - ii) 600 m, pour les vols effectués dans toutes les autres conditions.

- 7) dans les cas où la trajectoire de vol prévue doit être modifiée avec un angle supérieur à 15 °, l'exploitant n'est pas tenu de prendre en considération les obstacles situés à une distance latérale supérieure à:
- i) 600 m, si le pilote est en mesure de maintenir la précision de navigation requise dans la zone de prise en compte des obstacles, ou
 - ii) 900 m, pour les vols effectués dans toutes les autres conditions.
- c) L'exploitant établit des procédures d'urgence pour se conformer aux exigences des points a) et b), et pour fournir une route sûre évitant les obstacles, qui permette à l'avion soit de répondre aux exigences en route du CAT.POL.A.215, soit de se poser sur l'aérodrome de départ ou sur un aérodrome de dégagement au décollage.

CAT.POL.A.215 En route – Un moteur en panne (OEI)

- a) Les données relatives à la trajectoire nette avec un moteur en panne (OEI) en route figurant dans le manuel de vol, compte tenu des conditions météorologiques prévues pour le vol, sont conformes au point b) ou c) tout au long de la route. La trajectoire nette de vol doit présenter une pente positive à une hauteur de 1 500 ft au-dessus de l'aérodrome prévu pour l'atterrissage à la suite d'une panne de moteur. Si les conditions météorologiques demandent l'utilisation de systèmes de protection contre le givrage, l'incidence de leur utilisation sur la trajectoire nette de vol doit être prise en compte.
- b) La pente de la trajectoire nette de vol doit être positive à une altitude d'au moins 1 000 ft au-dessus du sol et de tous les obstacles situés le long de la route, jusqu'à une distance de 9,3 Km (5 NM) de part et d'autre de la route prévue.
- c) La trajectoire nette de vol doit permettre à l'avion de poursuivre son vol depuis son altitude de croisière jusqu'à un aérodrome où un atterrissage peut être effectué conformément aux dispositions du CAT.POL.A.225 ou du CAT.POL.A.230, selon le cas. La trajectoire nette de vol présentant une marge verticale d'au moins 2 000 ft, au-dessus du sol et de tous les obstacles situés le long de la route, jusqu'à une distance de 9,3 Km (5 NM) de part et d'autre de la route à suivre conformément aux points suivants:
 - 1) le moteur est supposé tomber en panne au point le plus critique 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'avion puisse atteindre l'aérodrome avec les réserves de carburant requises, à condition qu'une procédure sûre soit utilisée, et
 - 4) l'aérodrome où l'avion est supposé atterrir après une panne de moteur doit répondre aux critères suivants:
 - i) les exigences en matière de performances en fonction de la masse prévue à l'atterrissage sont satisfaites, et
 - ii) les bulletins et/ou les prévisions météorologiques, ainsi que les informations sur l'état du terrain, indiquent que l'avion peut se poser en toute sécurité à l'heure estimée d'atterrissage.
- d) L'exploitant porte les marges latérales indiquées aux points b) et c) à 18,5 Km (10 NM), si la précision de navigation ne correspond pas au minimum aux performances de navigation 5 requises (RNP5).

CAT.POL.A.220 En route – avions à trois moteurs ou plus, ayant deux moteurs en panne

- a) À aucun point sur la route prévue un avion possédant trois moteurs ou plus ne se trouve - à une vitesse de croisière en régime économique tous moteurs en fonctionnement, à une température standard et en air calme - à plus de 90 minutes d'un aérodrome où les exigences en matière de performances applicables à la masse prévue à l'atterrissage sont satisfaites, à moins qu'il ne respecte les dispositions des points b) à f).
- b) Les données relatives à la trajectoire nette avec deux moteurs en panne en route doivent permettre à l'avion de poursuivre son vol dans les conditions météorologiques prévues, depuis le point où deux moteurs sont supposés tomber en panne simultanément jusqu'à un aérodrome où il peut atterrir et s'immobiliser en appliquant la procédure prévue en cas d'atterrissage avec deux moteurs en panne. La trajectoire nette de vol doit respecter une marge verticale au moins égale à 2 000 ft 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. Si les conditions météorologiques ou l'altitude exigent l'utilisation de systèmes de protection contre le givrage, l'incidence de leur utilisation sur la trajectoire nette de vol doit être prise en compte. Si la précision de navigation n'atteint pas au moins RNP5, l'exploitant porte les marges latérales indiquées ci-dessus à 18,5 Km (10 NM).
- c) Les deux moteurs sont supposés tomber en panne au point le plus critique de la partie de la route où l'avion — volant à une vitesse de croisière en régime économique tous moteurs en fonctionnement, à la température standard et en air calme — se situe à plus de 90 minutes d'un aérodrome où les exigences en matière de performances applicables à la masse prévue pour l'atterrissage sont satisfaites.
- d) La trajectoire nette de vol doit présenter une pente positive à une hauteur de 1 500 ft au-dessus de l'aérodrome prévu pour l'atterrissage à la suite d'une panne de deux moteurs.
- e) La vidange du carburant est autorisée pour autant que l'avion puisse atteindre l'aérodrome avec les réserves de carburant requises, à condition qu'une procédure sûre soit appliquée.
- f) La masse prévue de l'avion à l'instant où les deux moteurs sont supposés tomber en panne ne doit pas être inférieure à celle qui inclurait une quantité de carburant suffisante pour atteindre l'aérodrome prévu pour l'atterrissage à une altitude d'au moins 1 500 ft directement au-dessus de l'aire d'atterrissage, et voler ensuite en palier pendant 15 minutes.

CAT.POL.A.225 Atterrissage – aérodromes de destination et de dégagement

- a) La masse de l'avion à l'atterrissage, déterminée conformément au CAT.POL.A.105, point a), ne dépasse pas la masse maximale à l'atterrissage déterminée compte tenu de l'altitude et de la température ambiante prévue à l'heure estimée d'atterrissage sur l'aérodrome de destination ou l'aérodrome de dégagement.

CAT.POL.A.230 Atterrissage – pistes sèches

- a) La masse de l'avion à l'atterrissage déterminée conformément aux dispositions du CAT.POL.A.105, point a), pour l'heure estimée d'atterrissage à l'aérodrome de destination et à tout aérodrome de dégagement, permet d'effectuer un atterrissage depuis une hauteur de 50 ft au-dessus du seuil avec arrêt complet de l'avion:
 - 1) dans les 60 % de la distance d'atterrissage utilisable (LDA), pour les avions à réaction, et

- 2) dans les 70 % de la LDA, pour les avions à turbopropulseurs.
- b) En ce qui concerne les procédures d'approche à forte pente, l'exploitant utilise la distance d'atterrissage affectée d'un facteur conformément au point a), sur la base d'une hauteur au seuil comprise entre 60 ft et 35 ft au moins, et satisfait aux dispositions du CAT.POL.A.245.
- c) Dans le cas d'atterrissages courts, l'exploitant utilise la distance d'atterrissage affectée d'un facteur conformément au point a) et se conforme aux dispositions du CAT.POL.A.250.
- d) Lors de l'établissement de la masse à l'atterrissage, l'exploitant prend en compte les éléments suivants:
 - 1) l'altitude de l'aérodrome;
 - 2) pas plus de 50 % de la composante de face du vent, ni moins de 150 % de la composante arrière du vent, et
 - 3) la pente de la piste dans le sens de l'atterrissage si elle est supérieure à ± 2 %.
- e) Pour orienter l'avion à l'atterrissage, il y a lieu de considérer que:
 - 1) l'avion atterrit sur la piste la plus favorable et en air calme, et
 - 2) l'avion atterrit sur la piste qui sera le plus probablement attribuée compte tenu de la direction et de la force probables du vent, de la manœuvrabilité de l'avion au sol et d'autres conditions, telles que les aides à l'atterrissage et le relief.
- f) Si l'exploitant n'est pas en mesure de se conformer au point e), paragraphe 1, pour un aérodrome de destination équipé d'une seule piste faisant dépendre l'atterrissage d'une composante de vent précise, l'avion peut être dirigé ailleurs, à condition que deux aérodromes de dégivrage permettant de se conformer pleinement aux points a) à e) soient désignés. Avant d'entreprendre une approche en vue de l'atterrissage sur l'aérodrome de destination, le commandant de bord s'assure qu'un atterrissage est possible en respectant totalement les dispositions des points a) à d), ainsi que du CAT.POL.A.225.
- g) Si l'exploitant n'est pas en mesure de se conformer au point e), paragraphe 2, pour l'aérodrome de destination, l'avion ne peut être dirigé ailleurs que si un aérodrome de dégivrage permettant de se conformer pleinement aux points a) à e) est désigné.

CAT.POL.A.235 Atterrissage – Pistes mouillées et contaminées

- a) Lorsque les observations et/ou les prévisions météorologiques appropriées indiquent qu'à l'heure estimée d'arrivée la piste pourrait être mouillée, la distance d'atterrissage utilisable est au minimum égale à 115 % de la distance d'atterrissage requise, déterminée conformément au CAT.POL.A.230.
- b) Lorsque les observations et/ou les prévisions météorologiques appropriées indiquent qu'à l'heure estimée d'arrivée la piste pourrait être contaminée, la distance d'atterrissage utilisable est au minimum égale à la plus grande des deux valeurs suivantes: la distance d'atterrissage déterminée conformément au point a) ci-dessus, ou au moins 115 % de la distance d'atterrissage déterminée sur la base des données approuvées relatives à la distance d'atterrissage sur une piste contaminée, ou de données équivalentes. L'exploitant indique dans le manuel d'exploitation si des données équivalentes relatives à la distance d'atterrissage doivent être appliquées.

- c) Une distance d'atterrissage sur une piste mouillée plus courte que celle prévue au point a), mais non inférieure à celle prévue au CAT.POL.A.230, point a), peut être utilisée, si le manuel de vol de l'aéronef comporte des informations spécifiques supplémentaires relatives aux distances d'atterrissage sur pistes mouillées.
- d) Une distance d'atterrissage sur une piste contaminée spécialement préparée et plus courte que celle prévue au point b), mais non inférieure à celle requise au CAT.POL.A.230, point a), peut être utilisée, si le manuel de vol de l'aéronef comporte des informations spécifiques complémentaires relatives aux distances d'atterrissage sur pistes contaminées.
- e) Dans le cas des dispositions des points b), c) et d), les critères définis au CAT.POL.A.230 sont appliqués en conséquence, à l'exception du point a), qui ne s'applique pas au point b) ci-dessus.

CAT.POL.A.240 Approbation des angles d'inclinaison latérale élevés

- a) L'utilisation d'angles d'inclinaison latérale élevés demande l'approbation préalable de l'autorité compétente.
- b) Aux fins d'obtenir ladite approbation, l'exploitant fait la preuve que les conditions suivantes sont respectées:
 - 1) le manuel de vol comporte des données approuvées relatives à l'accroissement nécessaire de la vitesse de fonctionnement et des données, en vue de permettre la construction de la trajectoire de vol compte tenu de l'accroissement des vitesses et des angles d'inclinaison;
 - 2) le suivi à vue de la trajectoire doit être disponible pour une navigation précise;
 - 3) les minima météorologiques et les limitations de vent doivent être spécifiés pour chaque piste, et
 - 4) l'équipage de conduite doit connaître suffisamment la route à parcourir, ainsi que les procédures à utiliser conformément à l'ORO.OPS.FC.

CAT.POL.A.245 Approbation des opérations d'approche à forte pente

- a) Les opérations d'approche à forte pente avec des angles de descente de 4,5° voire plus, et des hauteurs au seuil comprises entre 60 ft et 35 ft minimum, demandent l'approbation préalable de l'autorité compétente.
- b) Aux fins d'obtenir ladite approbation, l'exploitant fait la preuve que les conditions suivantes sont respectées:
 - 1) le manuel de vol de l'aéronef inclut l'angle de descente maximal approuvé, toute autre limitation, les procédures normales, inhabituelles ou d'urgence pour l'approche à forte pente, ainsi que les modifications des données de longueur de piste en cas d'utilisation des critères d'approche à forte pente;
 - 2) à chaque aérodrome où des procédures d'approche à forte pente doivent être suivies:
 - i) un système de référence de trajectoire de descente approprié, composé d'au moins un système de référence visuelle, doit être disponible;
 - ii) les minima météorologiques doivent être spécifiés, et
 - iii) les éléments suivants sont pris en compte:

- A) la configuration des obstacles;
- B) le type de référence de trajectoire de descente et de guidage de piste;
- C) la référence visuelle minimale exigée à la hauteur de décision (DH) et la MDA;
- D) l'équipement embarqué disponible;
- E) la qualification des pilotes et la familiarisation avec des aérodromes spéciaux;
- F) les procédures et limitations prévues dans le manuel de vol de l'aéronef, et
- G) les critères d'approche interrompue.

CAT.POL.A.250 Approbation des opérations avec atterrissage court

- a) Les opérations avec atterrissage court demandent l'approbation préalable de l'autorité compétente.
- b) Aux fins d'obtenir ladite approbation, l'exploitant fait la preuve que les conditions suivantes sont respectées:
 - 1) la distance utilisée pour le calcul de la masse autorisée à l'atterrissage peut être constituée de la longueur disponible de la zone de sécurité déclarée plus la LDA déclarée;
 - 2) l'État dans lequel se trouve l'aérodrome a déterminé un intérêt général manifeste et une nécessité pour de telles opérations en raison de l'éloignement de l'aérodrome ou des contraintes physiques concernant l'extension de la piste;
 - 3) la distance verticale entre la trajectoire du regard du pilote et la trajectoire de la partie la plus basse des roues ne dépasse pas trois mètres, lorsque l'avion se trouve sur une trajectoire de descente normale;
 - 4) la RVR/visibilité n'est pas inférieure à 1 500 m et les limitations en matière de vent sont spécifiées dans le manuel d'exploitation;
 - 5) les exigences en matière d'expérience minimale des pilotes, de formation et de familiarisation avec l'aérodrome spécial doivent être spécifiées et satisfaites;
 - 6) la hauteur de franchissement au début de la longueur disponible de l'aire de sécurité déclarée doit être de 50 ft;
 - 7) l'utilisation de l'aire de sécurité déclarée est approuvée par l'État dans lequel se trouve l'aérodrome;
 - 8) la longueur disponible de l'aire de sécurité déclarée ne dépasse pas 90 m;
 - 9) la largeur de l'aire de sécurité déclarée centrée sur le prolongement de l'axe de piste ne peut pas être inférieure à la plus grande des deux valeurs suivantes: le double de la largeur de la piste ou le double de l'envergure;
 - 10) l'aire de sécurité déclarée doit être exempte d'obstacles ou de creux qui mettraient en danger un avion se posant avant la piste et aucun objet mobile ne peut être autorisé sur l'aire de sécurité déclarée lorsque la piste est utilisée pour des opérations avec atterrissage court;

Annexe IV «Partie-CAT»

- 11) la pente de l'aire de sécurité déclarée ne doit pas dépasser 5 % ascendant et 2 % descendant dans le sens de l'atterrissage, et
- 12) des conditions supplémentaires, si elles sont spécifiées par l'autorité compétente, compte tenu des caractéristiques du type de l'avion, des caractéristiques orographiques de la zone d'approche, des aides à l'approche disponibles et des éléments liés à l'approche interrompue/atterrissage manqué.

Chapitre 3 – Classe de performances B

CAT.POL.A.300 Généralités

- a) L'exploitant n'exploite pas d'avion monomoteur:
 - 1) de nuit, ou
 - 2) en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), sauf s'il applique des règles du vol à vue spéciales.
- b) Les bimoteurs non conformes aux exigences de montée du CAT.POL.A.340 sont considérés par l'exploitant comme des monomoteurs.

CAT.POL.A.305 Décollage

- a) La masse au décollage ne dépasse pas la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol de l'aéronef, compte tenu de l'altitude-pression et de la température ambiante sur l'aérodrome de départ.
- b) La distance de décollage sans facteurs, indiquée dans le manuel de vol, ne dépasse pas:
 - 1) lorsqu'elle est multipliée par un facteur de 1,25, la longueur de roulement au décollage utilisable (TORA), ou
 - 2) dans le cas où un prolongement d'arrêt et/ou un prolongement dégagé est utilisable:
 - i) la TORA;
 - ii) lorsqu'elle est multipliée par un facteur de 1,15, la distance de décollage utilisable (TODA), ou
 - iii) lorsqu'elle est multipliée par un facteur de 1,3, l'ASDA.
- c) Lors de la mise en conformité avec les dispositions figurant au point b), les éléments suivants sont pris en compte:
 - 1) la masse de l'avion au début du roulement au décollage;
 - 2) l'altitude-pression de l'aérodrome;
 - 3) la température ambiante à l'aérodrome;
 - 4) l'état et le type de surface de la piste;
 - 5) la pente de la piste dans le sens du décollage, et
 - 6) pas plus de 50 % de la composante de face du vent transmis, ni moins de 150 % de la composante arrière du vent transmis.

CAT.POL.A.310 Franchissement d'obstacles au décollage - avions multimoteurs

- a) Pour les avions ayant deux moteurs ou plus, la trajectoire de décollage est déterminée de manière à ce que l'avion franchisse tous les obstacles avec une marge verticale d'au moins 50 ft ou une marge horizontale d'au moins $90 \text{ m} + 0,125 \times D$, D représentant la distance horizontale que l'avion a parcourue depuis la fin de la distance de décollage utilisable ou depuis la fin de la distance de décollage, si un virage est prévu avant la fin de la TODA, à

l'exception des dispositions des points b) et c). Pour les avions dont l'envergure est inférieure à 60 m, une marge horizontale de franchissement d'obstacles égale à la moitié de l'envergure de l'avion plus $60 \text{ m} + 0,125 \times D$ peut être utilisée. On considère que:

- 1) la trajectoire de décollage commence à une hauteur de 50 ft au-dessus de l'aire située à la fin de la distance de décollage requise par le CAT.POL.A.305, point b) et se termine à une hauteur de 1 500 ft du sol;
 - 2) l'avion n'est pas incliné tant qu'il n'a pas atteint une hauteur de 50 ft au-dessus du sol, et, par la suite, l'angle d'inclinaison latérale ne dépasse pas 15° ;
 - 3) une panne du moteur critique intervient au point de la trajectoire de décollage tous moteurs en fonctionnement où la référence visuelle qui permet d'éviter les obstacles est susceptible d'être perdue;
 - 4) la pente de la trajectoire de décollage de 50 ft jusqu'à la hauteur présumée de la panne moteur est égale à la pente moyenne tous moteurs en fonctionnement durant les phases de montée et de transition pour atteindre la configuration en route, multipliée par un facteur de 0,77, et
 - 5) la pente de la trajectoire de décollage à partir de la hauteur atteinte conformément au point a), paragraphe 4, jusqu'à la fin de la trajectoire de décollage est égale à la pente de montée avec un moteur en panne en route indiquée dans le manuel de vol de l'aéronef.
- b) Dans les cas où la trajectoire de vol prévue ne doit pas être modifiée avec un angle supérieur à 15° , l'exploitant n'est pas tenu de prendre en compte les obstacles situés à une distance latérale supérieure à:
- 1) 300 m, si le vol est effectué dans des conditions qui permettent une navigation à vue, ou si des aides à la navigation sont disponibles pour permettre au pilote de maintenir la trajectoire prévue avec la même précision, ou
 - 2) 600 m, pour les vols effectués dans toutes les autres conditions.
- c) Dans les cas où la trajectoire de vol prévue doit être modifiée avec un angle supérieur à 15° , l'exploitant n'est pas tenu de prendre en considération les obstacles situés à une distance latérale supérieure à:
- 1) 600 m, si les conditions du vol permettent une navigation à vue, ou
 - 2) 900 m, pour les vols effectués dans toutes les autres conditions.
- d) Lors de la mise en conformité avec les dispositions figurant aux points a) à c), les éléments suivants sont pris en compte:
- 1) la masse de l'avion au début du roulement au décollage;
 - 2) l'altitude-pression de l'aérodrome;
 - 3) la température ambiante à l'aérodrome, et
 - 4) pas plus de 50 % de la composante de face du vent transmis, ni moins de 150 % de la composante arrière du vent transmis.

CAT.POL.A.315 En route – Avions multimoteurs

- a) Compte tenu des conditions météorologiques prévues pour le vol et en cas de panne d'un moteur, l'avion peut, avec les autres moteurs fonctionnant dans les conditions spécifiées de puissance maximale continue, poursuivre son vol à ou au-dessus des altitudes minimales de sécurité appropriées indiquées dans le manuel d'exploitation, jusqu'à un point situé à 1 000 ft au-dessus d'un aérodrome où les exigences en matière de performances peuvent être satisfaites.
- b) Il y a lieu de considérer que, au point de panne moteur:
 - 1) l'avion ne doit pas être en train de voler à une altitude supérieure à celle où la vitesse ascensionnelle est de 300 ft/min, tous moteurs fonctionnant dans les conditions spécifiées de puissance maximale continue, et
 - 2) la pente en route avec un moteur en panne est égale à la pente brute de descente ou de montée, selon le cas, respectivement augmentée ou diminuée, de 0,5 %.

CAT.POL.A.320 En route – avions monomoteurs

- a) Compte tenu des conditions météorologiques prévues pour le vol et en cas de panne moteur, l'avion peut atteindre un lieu permettant un atterrissage forcé en sécurité.
- b) Il y a lieu de considérer que, au point de panne moteur:
 - 1) l'avion ne doit pas être en train de voler à une altitude supérieure à celle où la vitesse ascensionnelle est de 300 ft/min, le moteur fonctionnant dans les conditions spécifiées de puissance maximale continue, et
 - 2) la pente en route supposée est égale à la pente brute de descente augmentée de 0,5 %.

CAT.POL.A.325 Atterrissage – Aérodromes de destination et de dégagement

La masse de l'avion à l'atterrissage, déterminée conformément au CAT.POL.A.105, point a), ne dépasse pas la masse maximale à l'atterrissage déterminée compte tenu de l'altitude et de la température ambiante prévue à l'heure estimée d'atterrissage sur l'aérodrome de destination ou l'aérodrome de dégagement.

CAT.POL.A.330 Atterrissage – Pistes sèches

- a) La masse de l'avion à l'atterrissage, déterminée conformément aux dispositions du CAT.POL.A.105, point a), à l'heure estimée d'atterrissage, permet d'effectuer un atterrissage depuis une hauteur de 50 ft, au-dessus du seuil avec arrêt complet de l'avion dans les 70 % de la distance d'atterrissage utilisable à l'aérodrome de destination et à tout aérodrome de dégagement, en tenant compte de:
 - 1) l'altitude de l'aérodrome;
 - 2) pas plus de 50 % de la composante de face du vent, ni moins de 150 % de la composante arrière du vent;
 - 3) l'état et le type de surface de la piste, et
 - 4) la pente de la piste dans le sens de l'atterrissage.

- b) En ce qui concerne les procédures d'approche à forte pente, l'exploitant utilise la distance d'atterrissage affectée d'un facteur conformément au point a), sur la base d'une hauteur au seuil comprise entre 60 ft et 35 ft au minimum, et satisfait aux dispositions du CAT.POL.A.345.
- c) Dans le cas d'atterrissages courts, l'exploitant utilise la distance d'atterrissage affectée d'un facteur conformément au point a), et se conforme aux dispositions du CAT.POL.A.350.
- d) Pour orienter l'avion pour l'atterrissage conformément aux points a) à c), il y a lieu de considérer que:
 - 1) l'avion atterrit sur la piste la plus favorable et en air calme, et
 - 2) l'avion atterrit sur la piste qui sera le plus probablement attribuée compte tenu de la direction et de la force probables du vent, de la manœuvrabilité de l'avion au sol et d'autres conditions, telles que les aides à l'atterrissage et le relief.
- e) Si l'exploitant n'est pas en mesure de se conformer au point d), paragraphe 2, en ce qui concerne l'aérodrome de destination, l'avion ne peut être dirigé ailleurs que si un aérodrome de dégagement permettant de se conformer pleinement aux points a) à d) est désigné.

CAT.POL.A.335 Atterrissage – Pistes mouillées et contaminées

- a) Lorsque les observations et/ou les prévisions météorologiques appropriées, indiquent qu'à l'heure estimée d'arrivée la piste pourrait être mouillée, la LDA est égale ou supérieure à la distance d'atterrissage requise, déterminée conformément au CAT.POL.A.330 et multipliée par un facteur de 1,15.
- b) Lorsque les observations et/ou les prévisions météorologiques appropriées indiquent que la piste pourrait être contaminée à l'heure estimée d'arrivée, la distance d'atterrissage ne dépasse pas la distance d'atterrissage utilisable. L'exploitant indique dans le manuel d'exploitation les données relatives à la distance d'atterrissage qui doivent être appliquées.
- c) Une distance d'atterrissage sur une piste mouillée plus courte que celle prévue au point a), mais non inférieure à celle prévue au CAT.POL.A.330, point a), peut être utilisée, si le manuel de vol comporte des informations spécifiques supplémentaires relatives aux distances d'atterrissage sur pistes mouillées.

CAT.POL.A.340 Montée au décollage et en remise des gaz

L'exploitant d'un avion bimoteur satisfait aux exigences suivantes en termes de montée au décollage et en remise des gaz.

- a) Montée au décollage
 - 1) Tous les moteurs en fonctionnement
 - i) La pente de montée stabilisée après le décollage est de 4 % au minimum avec:
 - A) la puissance de montée sur chaque moteur;
 - B) le train d'atterrissage sorti sauf s'il est rétractable en sept secondes maximum, auquel cas il peut être considéré comme rentré;
 - C) les volets en position de décollage, et

- D) une vitesse de montée au moins égale à la plus élevée des deux valeurs suivantes: $1,1 V_{MC}$ (vitesse minimale de commande au sol ou près du sol) ou $1,2 V_{S1}$ (vitesse de décrochage ou vitesse minimale stabilisée en vol en configuration d'atterrissage).

(2) Un moteur en panne (OEI)

- i) La pente de montée stabilisée à 400 ft au-dessus de l'aire de décollage doit être positive avec:
 - A) le moteur critique en panne et son hélice en position de traînée minimale;
 - B) le moteur restant à la puissance de décollage;
 - C) le train d'atterrissage rentré;
 - D) les volets en position de décollage, et
 - E) une vitesse de montée égale à la vitesse atteinte en passant 50 ft.
- ii) La pente de montée stabilisée à 1 500 ft au-dessus de l'aire de décollage doit être au moins de 0,75 % avec:
 - A) le moteur critique en panne et son hélice en position de traînée minimale;
 - B) le moteur restant ne dépassant pas la puissance maximale continue;
 - C) le train d'atterrissage rentré;
 - D) les volets rentrés, et
 - E) une vitesse de montée au moins égale à $1,2 V_{S1}$.

b) Montée en remise des gaz

1) Tous les moteurs en fonctionnement

- i) La pente de montée stabilisée après décollage doit être de 2,5 % au minimum avec:
 - A) une puissance n'excédant pas la puissance produite huit secondes après le début de l'action sur les commandes de puissance, en partant de la position ralenti en vol minimale;
 - B) le train d'atterrissage sorti;
 - C) les volets en position d'atterrissage, et
 - D) une vitesse de montée égale à V_{REF} (vitesse d'atterrissage de référence).

(2) Un moteur en panne (OEI)

- i) La pente de montée stabilisée à 1 500 ft au-dessus de l'aire d'atterrissage doit être au moins de 0,75 % avec:
 - A) le moteur critique en panne et son hélice en position de traînée minimale;
 - B) le moteur restant ne dépassant pas la puissance maximale continue;
 - C) le train d'atterrissage rentré;
 - D) les volets rentrés, et
 - E) une vitesse de montée au moins égale à $1,2 V_{S1}$.

CAT.POL.A.345 Approbation des opérations d'approche à forte pente

- a) Les opérations d'approche à forte pente avec des angles de descente de 4,5 ° voire plus, et des hauteurs au seuil comprises entre 60 ft et 35 ft minimum, demandent l'approbation préalable de l'autorité compétente.
- b) Aux fins d'obtenir ladite approbation, l'exploitant fait la preuve que les conditions suivantes sont respectées:
 - 1) le manuel de vol de l'avion de l'aéronef inclut l'angle de descente maximal approuvé, toute autre limitation, les procédures normales, inhabituelles ou d'urgence pour l'approche à forte pente, ainsi que les modifications des données de longueur de piste en cas d'utilisation des critères d'approche à forte pente, et
 - 2) à chaque aéroport où des procédures d'approche à forte pente doivent être suivies:
 - i) un système de référence de trajectoire de descente approprié, composé d'au moins un système de référence visuelle, doit être disponible;
 - ii) les minima météorologiques doivent être spécifiés, et
 - iii) les éléments suivants sont pris en compte:
 - A) la configuration des obstacles;
 - B) le type de référence de trajectoire de descente et de guidage de piste;
 - C) la référence visuelle minimale exigée à la DH et la MDA;
 - D) l'équipement embarqué disponible;
 - E) la qualification des pilotes et la familiarisation avec des aéroports spéciaux;
 - F) les procédures et limitations prévues dans le manuel de vol de l'aéronef, et
 - G) les critères d'approche interrompue.

CAT.POL.A.350 Approbation des opérations avec atterrissage court

- a) Les opérations avec atterrissage court demandent l'approbation préalable de l'autorité compétente.
- b) Aux fins d'obtenir ladite approbation, l'exploitant fait la preuve que les conditions suivantes sont respectées:
 - 1) la distance utilisée pour le calcul de la masse autorisée à l'atterrissage peut être constituée de la longueur disponible de la zone de sécurité déclarée plus la LDA déclarée;
 - 2) l'utilisation de l'aire de sécurité déclarée est approuvée par l'État dans lequel se trouve l'aéroport;
 - 3) l'aire de sécurité déclarée doit être exempte d'obstacles ou de creux qui mettraient en danger un avion se posant avant la piste et aucun objet mobile ne peut être autorisé sur l'aire de sécurité déclarée lorsque la piste est utilisée pour des opérations avec atterrissage court;

Annexe IV «Partie-CAT»

- 4) la pente de l'aire de sécurité déclarée ne doit pas dépasser 5 % ascendant et 2 % descendant dans le sens de l'atterrissage;
- 5) la longueur disponible de l'aire de sécurité déclarée ne dépasse pas 90 m;
- 6) la largeur de l'aire de sécurité déclarée centrée sur le prolongement de l'axe de piste ne peut pas être inférieure à la plus grande des deux valeurs suivantes: le double de la largeur de la piste ou le double de l'envergure;
- 7) la hauteur de franchissement au début de la longueur disponible de l'aire de sécurité déclarée est au moins de 50 ft;
- 8) les minima météorologiques doivent être spécifiés pour chaque piste devant être utilisée et ne doivent pas être inférieurs aux minima les plus élevés de VFR ou d'approche classique;
- 9) les exigences en matière d'expérience minimale des pilotes, de formation et de familiarisation spéciale avec les aérodromes spéciaux être spécifiées et satisfaites;
- 10) des conditions supplémentaires, si elles sont spécifiées par l'autorité compétente, compte tenu des caractéristiques du type de l'avion, des caractéristiques orographiques de la zone d'approche, des aides à l'approche disponibles et d'éléments liés à l'approche interrompue/atterrissage manqué.

Chapitre 4 – Classe de performances C

CAT.POL.A.400 Décollage

- a) La masse au décollage ne dépasse pas la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol de l'aéronef, compte tenu de l'altitude-pression et de la température ambiante sur l'aérodrome de départ.
- b) Dans le cas des avions dont le manuel de vol contient des données relatives à la longueur de piste au décollage ne tenant pas compte d'une panne moteur, la distance, à compter du début du roulement au décollage, nécessaire à l'avion pour atteindre une hauteur de 50 ft au-dessus du sol, tous moteurs fonctionnant dans les conditions spécifiées de puissance maximale au décollage, multipliée par un coefficient de:
 - 1) 1,33 dans le cas des avions bimoteurs;
 - 2) 1,25 dans le cas des avions trimoteurs, ou
 - 3) 1,18 dans le cas des avions quadrimoteurs,ne dépasse pas la longueur de roulement au décollage utilisable (TORA) sur l'aérodrome de décollage.
- c) Pour les avions dont le manuel de vol contient des données relatives à la longueur de piste au décollage tenant compte d'une panne moteur, l'exploitant s'assure que les exigences ci-après sont satisfaites conformément aux spécifications du manuel de vol:
 - 1) la distance accélération-arrêt ne doit pas dépasser la distance accélération-arrêt utilisable;
 - 2) la distance de décollage ne doit pas être supérieure à la distance de décollage utilisable (TODA), avec un prolongement dégagé utilisable ne devant pas dépasser la moitié de la longueur de roulement au décollage utilisable (TORA);
 - 3) la longueur de roulement au décollage ne doit pas être supérieure à la TORA;
 - 4) une seule valeur de V_1 est utilisée en cas d'interruption et de poursuite du décollage, et
 - 5) sur une piste mouillée ou contaminée, la masse au décollage ne doit pas être supérieure à celle autorisée pour un décollage sur une piste sèche effectué dans les mêmes conditions.
- d) Les éléments suivants sont pris en compte:
 - 1) l'altitude-pression sur l'aérodrome;
 - 2) la température ambiante à l'aérodrome;
 - 3) l'état et le type de surface de la piste;
 - 4) la pente de la piste dans le sens du décollage;
 - 5) pas plus de 50 % de la composante de face du vent transmis, ni moins de 150 % de la composante arrière du vent transmis, et
 - 6) la réduction, le cas échéant, de la longueur de piste due à l'alignement de l'avion avant le décollage.

CAT.POL.A.405 Franchissement d'obstacles au décollage

- a) La trajectoire de décollage avec un moteur en panne permet à l'avion de franchir tous les obstacles avec une marge verticale d'au moins $50 \text{ ft} + 0,01 \times D$, ou une marge horizontale d'au moins $90 \text{ m} + 0,125 \times D$, D représentant la distance horizontale que l'avion a parcourue depuis la fin de la TODA. Pour les avions dont l'envergure est inférieure à 60 m, une marge horizontale de franchissement d'obstacles égale à la moitié de l'envergure de l'avion plus $60 \text{ m} + 0,125 \times D$ peut être utilisée.
- b) La trajectoire de décollage commence à une hauteur de 50 ft au-dessus de l'aire située à la fin de la distance de décollage requise par le CAT.POL.A.405, points b) ou c) et se termine à 1 500 ft au-dessus du sol.
- c) Lors de la mise en conformité avec les dispositions figurant au point a), les éléments suivants sont pris en compte:
 - 1) la masse de l'avion au début du roulement au décollage;
 - 2) l'altitude-pression de l'aérodrome;
 - 3) la température ambiante à l'aérodrome, et
 - 4) pas plus de 50 % de la composante de face du vent transmis, ni moins de 150 % de la composante arrière du vent transmis.
- d) Les changements de trajectoire ne sont pas autorisés avant d'avoir atteint, sur la trajectoire de décollage, une hauteur de 50 ft au-dessus du sol. Ensuite, jusqu'à une hauteur de 400 ft, l'avion n'est pas supposé effectuer de virage de plus de 15° . Au-delà de 400 ft, des virages de plus de 15° peuvent être prévus, mais sans dépasser un angle de 25° . L'influence de l'angle d'inclinaison latérale sur les vitesses de fonctionnement et la trajectoire de vol, y compris l'augmentation de la distance résultant d'une vitesse de fonctionnement accrue, est dûment prise en considération.
- e) Dans les cas où il ne faut pas modifier la trajectoire de vol d'un angle supérieur à 15° , l'exploitant n'est pas tenu de prendre en considération les obstacles situés à une distance latérale supérieure à:
 - 1) 300 m, si le pilote est en mesure de maintenir la précision de navigation requise dans la zone de prise en compte des obstacles, ou
 - 2) 600 m, pour les vols effectués dans toutes les autres conditions.
- f) Dans les cas où il faut modifier la trajectoire de vol d'un angle supérieur à 15° , l'exploitant n'est pas tenu de prendre en considération les obstacles situés à une distance latérale supérieure à:
 - 1) 600 m, si le pilote est en mesure de maintenir la précision de navigation requise dans la zone de prise en compte des obstacles, ou
 - 2) 900 m, pour les vols effectués dans toutes les autres conditions.
- g) L'exploitant établit des procédures d'urgence pour se conformer aux exigences des points a) à f) et pour fournir une route sûre évitant les obstacles, qui permette à l'avion soit de répondre aux exigences en route du CAT.POL.A.410, soit de se poser sur l'aérodrome de départ ou sur un aérodrome de dégagement au décollage.

CAT.POL.A.410 En route – tous moteurs en fonctionnement

- a) Compte tenu des conditions météorologiques prévues pour le vol, l'avion peut, tout au long de son itinéraire ou de tout itinéraire de déroutement programmé, atteindre une vitesse ascensionnelle d'au moins 300 ft/min avec tous les moteurs fonctionnant dans les conditions spécifiées de puissance maximale continue:
- 1) aux altitudes minimales de sécurité en chaque point de l'itinéraire à parcourir ou de tout itinéraire de déroutement programmé, spécifiées ou calculées sur la base des informations relatives à l'avion contenues dans le manuel d'exploitation, et
 - 2) aux altitudes minimales requises pour se conformer aux exigences des CAT.POL.A.415 et 420, selon le cas.

CAT.POL.A.415 En route – un moteur en panne

- a) Compte tenu des conditions météorologiques prévues pour le vol, et en cas de panne de l'un de ses moteurs survenant en un point quelconque de son itinéraire ou de tout itinéraire de déroutement programmé, l'autre ou les autres moteurs fonctionnant dans les conditions spécifiées de puissance maximale continue, l'avion peut poursuivre son vol du niveau de croisière jusqu'à un aéroport où un atterrissage peut être effectué conformément aux dispositions du CAT.POL.A.430 ou CAT.POL.A.435 selon le cas. L'avion franchit tous les obstacles situés à moins de 9,3 km (soit 5 NM) de part et d'autre de la route prévue, avec une marge verticale d'au moins:
- 1) 1 000 ft lorsque la vitesse ascensionnelle est supérieure ou égale à zéro, ou
 - 2) 2 000 ft lorsque la vitesse ascensionnelle est inférieure à zéro.
- b) La pente de la trajectoire de vol doit être positive à une altitude de 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'aéroport où l'avion est supposé atterrir après la panne d'un moteur.
- c) La vitesse ascensionnelle disponible de l'avion est supposée inférieure de 150 ft/min à la vitesse ascensionnelle brute spécifiée.
- d) L'exploitant porte les marges latérales indiquées au point a) à 18,5 km (10 NM), si la précision de navigation ne correspond pas au minimum aux performances de navigation 5 requises (RNP5).
- e) La vidange de carburant en vol est autorisée, dans la mesure où elle permet de rejoindre l'aéroport avec les réserves de carburant requises, à condition qu'une procédure sûre soit utilisée.

CAT.POL.A.420 En route – avions à trois moteurs ou plus, ayant deux moteurs en panne

- a) À aucun point sur la route prévue un avion possédant trois moteurs ou plus ne se trouve — à une vitesse de croisière en régime économique tous moteurs en fonctionnement, à une température standard et en air calme — à plus de 90 minutes d'un aéroport où les exigences en matière de performances applicables à la masse prévue à l'atterrissage sont satisfaites, à moins qu'il ne respecte les dispositions des points b) à e).
- b) La trajectoire deux moteurs en panne indiquée doit permettre à l'avion de poursuivre son vol, dans les conditions météorologiques prévues, en franchissant tous les obstacles situés à moins de 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la route prévue avec une marge verticale d'au moins 2 000 ft, jusqu'à un aéroport où les exigences en matière de performances applicables à la masse prévue à l'atterrissage sont satisfaites.

- c) Les deux moteurs sont supposés tomber en panne au point le plus critique de la partie de la route où l'avion — volant à une vitesse de croisière en régime économique tous moteurs en fonctionnement, à la température standard et en air calme — se situe à plus de 90 minutes d'un aérodrome où les exigences en matière de performances applicables à la masse prévue pour l'atterrissage sont satisfaites.
- d) La masse prévue de l'avion à l'instant où les deux moteurs sont supposés tomber en panne ne doit pas être inférieure à celle qui inclurait une quantité de carburant suffisante pour atteindre l'aérodrome prévu pour l'atterrissage à une altitude d'au moins 450 m (1 500 ft) directement au-dessus de l'aire d'atterrissage, et voler ensuite en palier pendant 15 minutes.
- e) La vitesse ascensionnelle disponible de l'avion est supposée inférieure de 150 ft/min à celle spécifiée.
- f) Les marges latérales indiquées au point b) sont portées à 18,5 km (10 NM), si la précision de navigation ne correspond pas au minimum aux performances de navigation 5 requises (RNP5).
- g) La vidange de carburant en vol est autorisée, dans la mesure où elle permet de rejoindre l'aérodrome avec les réserves de carburant requises, à condition qu'une procédure sûre soit utilisée.

CAT.POL.A.425 Atterrissage – Aérodrômes de destination et de dégagement

La masse de l'avion à l'atterrissage, déterminée conformément aux dispositions du CAT.POL.A.105, point a), ne dépasse pas la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol de l'aéronef, compte tenu de l'altitude, et s'il en est tenu compte dans le manuel de vol, de la température ambiante prévue à l'heure estimée d'atterrissage sur l'aérodrome de destination et de dégagement.

CAT.POL.A.430 Atterrissage – Pistes sèches

- a) La masse de l'avion à l'atterrissage, déterminée conformément aux dispositions du CAT.POL.A.105, point a), à l'heure estimée d'atterrissage, permet d'effectuer un atterrissage depuis une hauteur de 50 ft, au-dessus du seuil avec arrêt complet de l'avion dans les 70 % de la distance d'atterrissage utilisable à l'aérodrome de destination et à tout aérodrome de dégagement, en tenant compte de:
 - 1) l'altitude de l'aérodrome;
 - 2) pas plus de 50 % de la composante de face du vent, ni moins de 150 % de la composante arrière du vent;
 - 3) le type de surface de la piste, et
 - 4) la pente de la piste dans le sens de l'atterrissage.
- b) Pour orienter l'avion à l'atterrissage, il y a lieu de considérer que:
 - 1) l'avion atterrira sur la piste la plus favorable et en air calme, et
 - 2) l'avion atterrira sur la piste qui sera le plus probablement attribuée compte tenu de la direction et de la force probables du vent, de la manœuvrabilité de l'avion au sol et d'autres conditions, telles que les aides à l'atterrissage et le relief.

- c) Si l'exploitant n'est pas en mesure de se conformer au point b), paragraphe 2, en ce qui concerne l'aérodrome de destination, l'avion ne peut être dirigé ailleurs que si un aérodrome de décollage permettant de se conformer pleinement aux points a) et b) est désigné.

CAT.POL.A.435 Atterrissage – Pistes mouillées et contaminées

- a) Lorsque les observations et/ou les prévisions météorologiques appropriées indiquent qu'à l'heure estimée d'arrivée la piste pourrait être mouillée, la LDA est au minimum égale ou supérieure à la distance d'atterrissage requise, déterminée conformément au CAT.POL.A.430 et multipliée par un facteur de 1,15.
- b) Lorsque les observations et/ou les prévisions météorologiques appropriées indiquent que la piste pourrait être contaminée à l'heure estimée d'arrivée, la distance d'atterrissage ne dépasse pas la distance d'atterrissage utilisable. L'exploitant indique dans le manuel d'exploitation les données relatives à la distance d'atterrissage qui doivent être appliquées.

Section 2 – Hélicoptères

Chapitre 1 – Exigences générales

CAT.POL.H.100 Mise en application

- a) Les hélicoptères sont exploités conformément aux exigences applicables en matière de classe de performances.
- b) Les hélicoptères sont exploités en classe de performances 1:
 - 1) lorsqu'ils sont exploités à destination/au départ d'aérodromes ou de sites d'exploitation situés dans un environnement hostile habité, sauf lorsqu'ils sont exploités à destination/au départ d'un site d'intérêt public (PIS) conformément au CAT.POL.H.225, ou
 - 2) lorsque leur configuration maximale approuvée en sièges passagers (MOPSC) est supérieure à 19, sauf s'ils sont exploités à destination/au départ d'une héli-plate-forme en classe de performances 2 en vertu d'une autorisation relevant du CAT.POL.H.305.
- c) Sauf indication contraire au point b), les hélicoptères qui disposent d'une MOPSC située entre 9 et 19 au maximum sont exploités en classe de performances 1 ou 2.
- d) Sauf indication contraire au point b), les hélicoptères qui disposent d'une MOPSC inférieure ou égale à neuf sont exploités en classe de performances 1, 2 ou 3.

CAT.POL.H.105 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,

n'est pas supérieure à 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 attendues de la masse pendant le vol, ainsi que la vidange de carburant en vol comme prévu par les dispositions pertinentes.
- 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 prescrites 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) à l'exception des dispositions du point C), en ce qui concerne les exigences relatives au décollage, à la trajectoire de décollage et à celle d'atterrissage, la prise en compte du vent ne dépasse pas 50 % de toute composante constante de face du vent transmise de 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 transmise 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) l'utilisation de tout système qui a une influence néfaste sur les performances.

CAT.POL.H.110 Prise en compte des obstacles

- a) En vue de satisfaire aux exigences relatives au franchissement d'obstacles, un obstacle situé au-delà de la FATO, dans la trajectoire de décollage ou la trajectoire d'approche interrompue, est pris en compte si la distance latérale à laquelle il se trouve du point le plus proche sur la surface se trouvant sous la trajectoire de vol prévue n'est pas supérieure à:
 - 1) pour des opérations en VFR:
 - i) la moitié de la largeur minimale définie dans le manuel de vol - ou lorsque aucune largeur n'est définie, « $0,75 \times D$ », D étant la dimension la plus grande de l'hélicoptère lorsque ses rotors tournent,
 - ii) plus la valeur la plus élevée entre « $0,25 \times D$ » ou «3 m»,
 - iii) plus:
 - A) $0,10 \times$ distance DR pour les opérations en VFR de jour, ou
 - B) $0,15 \times$ distance DR pour les opérations en VFR de nuit.
 - 2) pour des opérations en IFR:
 - i) « $1,5 \times D$ » ou 30 m, la valeur la plus élevée étant sélectionnée, plus:
 - A) $0,10 \times$ distance DR pour des opérations en IFR avec une aide précise à la navigation;
 - B) $0,15 \times$ distance DR pour des opérations en IFR avec une aide classique à la navigation, ou
 - C) $0,30 \times$ distance DR pour des opérations en IFR sans aide à la navigation.

- ii) lorsque l'on considère la trajectoire d'approche interrompue, la zone de prise en compte des hauteurs d'obstacles ne commence qu'à la fin de la distance utilisable au décollage.
 - 3) dans le cas d'opérations avec décollage initial effectué visuellement et converti en IFR/IMC au point de transition, les critères exigés au point 1) s'appliquent jusqu'au point de transition et les critères exigés au point 2) s'appliquent après le point de transition. Le point de transition ne peut être situé avant la fin de la distance nécessaire au décollage pour les hélicoptères (TODRH) exploités en classe de performances 1 ou avant le point défini après le décollage (DPATO) pour les hélicoptères exploités en classe de performances 2.
- b) Dans le cas d'un décollage utilisant une procédure de recul ou de transition latérale, un obstacle situé dans la zone de recul ou de transition latérale est pris en compte, aux fins de satisfaire aux exigences relatives au franchissement d'obstacles, si la distance latérale à laquelle il se trouve du point le plus proche sur la surface sous la trajectoire de vol prévue n'est pas supérieure à:
- 1) la moitié de la largeur minimale définie dans le manuel de vol ou, lorsqu'aucune largeur n'est définie, $\langle 0,75 \times D \rangle$,
 - 2) plus la valeur la plus élevée entre $\langle 0,25 \times D \rangle$ ou $\langle 3 \text{ m} \rangle$,
 - 3) plus:
 - i) dans le cas d'opérations en VFR de jour $0,10 \times$ la distance parcourue depuis l'arrière de la FATO, ou
 - ii) dans le cas d'opérations en VFR de nuit $0,15 \times$ la distance parcourue depuis l'arrière de la FATO.
- c) Les obstacles situés au-delà des distances indiquées ci-après peuvent être ignorés:
- 1) $7 \times$ rayon du rotor (R) pour des opérations de jour, si l'on a la certitude de disposer de la précision de navigation requise en se référant à des repères visuels appropriés pendant la montée;
 - 2) $10 \times R$ pour des opérations de nuit, si l'on a la certitude de disposer de la précision de navigation requise en se référant à des repères visuels appropriés pendant la montée;
 - 3) 300 m si une précision suffisante de navigation est fournie par des aides à la navigation appropriées, ou
 - 4) 900 m dans tous les autres cas.

Chapitre 2 – Classe de performances 1

CAT.POL.H.200 Généralités

Les hélicoptères exploités en classe de performances 1 sont certifiés en catégorie A ou équivalente.

CAT.POL.H.205 Décollage

- a) La masse au décollage ne dépasse pas la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol pour la procédure à utiliser.
- b) La masse au décollage est telle que:
 - 1) le pilote est en mesure d'interrompre le décollage et d'atterrir sur la FATO en cas de panne du moteur critique identifiée au point de décision au décollage (PDD) ou avant celui-ci;
 - 2) la distance nécessaire pour le décollage interrompu (RTODRH) ne doit pas être supérieure à la distance utilisable pour le décollage interrompu (RTODAH), et
 - 3) la TODRH ne doit pas être supérieure à la distance utilisable au décollage (TODAH).
 - 4) Nonobstant le point b), paragraphe 3, la TODRH peut être supérieure à la TODAH si l'hélicoptère qui subit une panne du moteur critique identifiée au PDD 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 mise en conformité avec les points a) et b), il y a lieu de prendre en compte les paramètres du CAT.POL.H.105, point c), applicables à l'aérodrome ou au site d'exploitation de départ.
- d) La partie du décollage allant jusqu'au PDD 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 PDD ou avant ce dernier, l'hélicoptère franchit tous les obstacles présents dans la zone de recul ou de transition latérale avec une marge appropriée.

CAT.POL.H.210 Trajectoire de décollage

- a) À partir de la fin de la TODRH avec une panne du moteur critique identifiée au PDD:
 - 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 $10,7 \text{ m (35 ft)} + 0,01 \times \text{la distance DR}$ pour des opérations en IFR. Seuls les obstacles correspondant aux dispositions du CAT.POL.H.110 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 mise en conformité avec le point a), il y a lieu de prendre en compte les paramètres du CAT.POL.H.105, point c), applicables à l'aérodrome ou au site d'exploitation de départ.

CAT.POL.H.215 En route – Moteur 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 des obstacles se trouvant sur la route à une distance de 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la trajectoire 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 CAT.POL.H.220. La trajectoire de vol doit respecter 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 CAT.POL.H.220, 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 900 m de part et d'autre de la route.
- b) Lors de la démonstration de conformité avec le point a), paragraphes 2 ou 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 1 000 ft au-dessus du sol.
- c) Les marges latérales indiquées au point a), paragraphes 1 et 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.

CAT.POL.H.220 Atterrissage

- a) La masse à l'atterrissage de l'hélicoptère à l'heure estimée d'atterrissage ne dépasse pas 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 manqué 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 CAT.POL.H.110 doivent être pris en compte.
- c) Dans le cas d'une panne du moteur critique identifié 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 mise en conformité avec les points a) à c), il y a lieu de prendre en compte les paramètres applicables du CAT.POL.H.105, point 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 des opérations d'atterrissage entre le PDA et le toucher des roues est effectuée avec le sol en vue.

CAT.POL.H.225 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 dispositions du CAT.POL.H.310, point b), ou du CAT.POL.H.325, point b), dans la mesure où tous les points suivants sont respectés:
 - 1) le PIS a été établi avant le 1^{er} juillet 2002;
 - 2) la taille de l'environnement ou les obstacles qui y sont présents ne permettent pas la conformité avec une classe de performances 1;
 - 3) l'opération est effectuée avec un hélicoptère dont la MOSPC est inférieure ou égale à six;
 - 4) l'exploitant satisfait aux dispositions du CAT.POL.H.305, point b), paragraphes 2 et 3;
 - 5) 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_{TOSS}), avec le moteur critique en panne et les moteurs restants fonctionnant à une puissance appropriée, et
 - 6) l'exploitant a reçu l'autorisation préalable de l'autorité compétente et de l'État du PIS.
- b) Des procédures propres au site sont établies dans le manuel d'exploitation en vue de minimiser la période 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 la classe de performances 1, les risques principaux et le plan d'urgence en cas d'incident.

Chapitre 3 – Classe de performances 2

CAT.POL.H.300 Généralités

Les hélicoptères exploités en classe de performances 2 sont certifiés en catégorie A ou équivalente.

CAT.POL.H.305 Exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité

- 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 compétente.
- b) Pour obtenir et maintenir une telle autorisation, l'exploitant:
 - 1) effectue une évaluation des risques, spécifiant:
 - i) le type d'hélicoptère, et
 - ii) le type d'exploitation;
 - 2) met en œuvre l'ensemble de conditions suivantes:
 - i) atteindre et maintenir la norme de modification de l'hélicoptère/du moteur défini par le fabricant;
 - ii) exécuter les actions d'entretien préventif recommandées par le fabricant de l'hélicoptère ou du moteur;
 - iii) inclure des procédures de décollage et d'atterrissage dans le manuel d'exploitation, lorsqu'elles n'existent pas encore dans le manuel de vol;
 - iv) spécifier la formation de l'équipage de conduite, et
 - v) prévoir un système destiné à fournir au fabricant des comptes rendus d'événements relatifs aux pertes de puissance, aux coupures moteur ou aux pannes moteur;
- et
- 3) mettre en œuvre un système de surveillance UMS.

CAT.POL.H.310 Décollage

- 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 une puissance adéquate.
- b) Dans le cas d'opérations autres que celles spécifiées au CAT.POL.H.305, 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 en vertu du CAT.POL.H.305, 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), tous les moteurs en fonctionnement à une puissance adéquate, ou
- 2) pour une exploitation au départ d'une héli-plate-forme:
 - i) avec un hélicoptère ayant une MOPSC supérieure à 19, ou
 - ii) de tout hélicoptère au départ d'une héli-plate-forme située dans un environnement hostile,

la masse au décollage tient compte: de la procédure; de l'évitement du bord de la plateforme et d'un plongé d'une hauteur adaptée à celle de l'héli-plate-forme avec le ou les moteurs critiques en panne et les moteurs restants fonctionnant à une puissance appropriée.

- d) Lors de la mise en conformité avec les points a) à c), il y a lieu de prendre en compte, au point de départ, les paramètres applicables du CAT.POL.H.105, point c).
- e) La partie de l'opération de décollage antérieure à l'exigence du CAT.POL.H.315 est effectuée avec le sol en vue.

CAT.POL.H.315 Trajectoire de décollage

À partir du point défini après le décollage (DPATO) ou, comme possibilité alternative, au plus tard 200 ft au-dessus de l'aire de décollage, avec le moteur critique en panne, les exigences du CAT.POL.H.210, point a), paragraphes 1 et 2, et point b), sont satisfaites.

CAT.POL.H.320 En route – moteur critique en panne

Les dispositions du CAT.POL.H.215 sont respectées.

CAT.POL.H.325 Atterrissage

- 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 une puissance adéquate.
- b) En cas de panne du moteur critique en tout point de la trajectoire d'approche:
 - 1) un atterrissage manqué peut être effectué conformément aux exigences du CAT.POL.H.315, ou
 - 2) dans le cas d'opérations autres que celles spécifiées au CAT.POL.H.305, l'hélicoptère peut effectuer un atterrissage forcé en sécurité.
- c) Dans le cas d'opérations en vertu du CAT.POL.H.305, 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 les moteurs en fonctionnement, à une puissance adéquate, ou
 - 2) pour des opérations à destination d'une héli-plate-forme:
 - i) avec un hélicoptère ayant une MOPSC supérieure à 19, ou
 - ii) de tout hélicoptère à destination d'une héli-plate-forme située dans un environnement hostile,

Annexe IV «Partie-CAT»

la masse à l'atterrissage prend en compte la procédure et la perte de hauteur correspondant à la hauteur de l'héli-plate-forme avec le moteur critique en panne et le ou les moteurs restants fonctionnant à une puissance appropriée.

- d) Lors de la mise en conformité avec les points a) à c), il y a lieu de prendre en compte les paramètres applicables du CAT.POL.H.105, point c), à l'aérodrome de destination ou à tout aérodrome de dégagement, le cas échéant.
- e) La partie de l'opération de décollage après laquelle il n'est plus possible de satisfaire à l'exigence du point b), paragraphe 1, est effectuée avec le sol en vue.

Chapitre 4 – Classe de performances 3

CAT.POL.H.400 Généralités

- 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 exécutée que dans un environnement non hostile, à l'exception:
 - 1) d'une exploitation selon les dispositions du CAT.POL.H.420, ou
 - 2) d'une exploitation selon les dispositions du point c), pour les phases de décollage et d'atterrissage.
- c) Dans la mesure où l'exploitant dispose d'une autorisation conformément au CAT.POL.H.305, l'exploitation peut être exécutée au départ/à destination d'un aérodrome ou d'un site d'exploitation situé en dehors d'une zone hostile habitée 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 200 ft au-dessus de l'aire de décollage, ou
 - 2) pendant l'atterrissage, en dessous de 200 ft au-dessus de l'aire d'atterrissage.
- d) Aucune opération n'est effectuée:
 - 1) sans que le sol soit en vue;
 - 2) de nuit;
 - 3) lorsque le plafond est inférieur à 600 ft, ou
 - 4) lorsque la visibilité est inférieure à 800 m.

CAT.POL.H.405 Décollage

- a) La masse au décollage est la plus faible parmi les valeurs suivantes:
 - 1) la MCTOM, ou
 - 2) la masse maximale au décollage spécifiée pour un stationnaire dans l'effet de sol, tous les moteurs fonctionnant à la puissance de décollage. Si les conditions sont telles qu'un stationnaire dans l'effet de sol n'est pas susceptible d'être établi, la masse maximale au décollage spécifiée pour un stationnaire hors effet de sol, les moteurs fonctionnant à la puissance de décollage.
- b) À l'exception des dispositions du CAT.POL.H.400, point b), dans le cas d'une panne moteur, l'hélicoptère est capable d'exécuter un atterrissage forcé en sécurité.

CAT.POL.H.410 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) À l'exception des dispositions du CAT.POL.H.420, dans le cas d'une panne moteur, l'hélicoptère est capable d'exécuter un atterrissage forcé en sécurité.

CAT.POL.H.415 Atterrissage

- a) La masse à l'atterrissage de l'hélicoptère à l'heure estimée d'atterrissage est la plus faible parmi les valeurs suivantes:
- 1) la masse maximale certifiée à l'atterrissage, ou
 - 2) la masse maximale à l'atterrissage spécifiée pour un stationnaire dans l'effet de sol, tous les moteurs fonctionnant à la puissance de décollage, ou si les conditions sont telles qu'un stationnaire dans l'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) À l'exception des dispositions du CAT.POL.H.400, point b), dans le cas d'une panne moteur, l'hélicoptère est capable d'exécuter un atterrissage forcé en sécurité.

CAT.POL.H.420 Exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile se trouvant en dehors d'une zone habitée

- a) L'exploitation d'hélicoptères à turbine disposant d'une MOPSC inférieure ou égale à six 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 compétente.
- b) Pour obtenir et maintenir une telle autorisation, l'exploitant:
- 1) n'effectue l'exploitation que dans une zone montagneuse ou isolée, spécifiée et approuvée par l'autorité responsable de la zone;
 - 2) n'effectue pas ces opérations dans le cadre d'un agrément SMUH;
 - 3) justifie 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 CAT.POL.H.305, point b).
- c) Nonobstant les dispositions du CAT.IDE.H.240, une telle exploitation peut être exécutée sans disposer d'équipement d'oxygène de subsistance, pour autant que l'altitude cabine ne dépasse pas 10 000 ft pendant plus de 30 minutes, et ne dépasse jamais 13 000 ft d'altitude-pression.

Section 3 – Masse et centrage

Chapitre 1 – Aéronefs motorisés

CAT.POL.MAB.100 Chargement, masse et centrage

- a) Pendant toutes les phases des opérations, la charge, la masse et le centre de gravité (CG) de l'aéronef sont en conformité avec les limites spécifiées dans le manuel de vol, ou le manuel d'exploitation, si celui-ci est plus restrictif.
- b) L'exploitant établit la masse et le centrage de tout aéronef sur la base d'une pesée réelle préalablement à sa mise en service initiale, et ensuite tous les quatre ans, si des masses individuelles par aéronef sont utilisées, et tous les neuf ans, si des masses de flotte sont utilisées. Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse et le centrage doivent être pris en compte et dûment renseignés. Les aéronefs font l'objet d'une nouvelle pesée si l'effet des modifications sur la masse et le centrage n'est pas connu avec précision.
- c) La pesée est accomplie par le fabricant de l'aéronef ou par un organisme de maintenance agréé.
- d) L'exploitant détermine 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 sur le centrage de leur position dans l'aéronef doit être déterminée.
- e) L'exploitant établit la masse de la charge marchande, y compris tout ballast, par pesée réelle ou détermine la masse marchande par référence à des masses forfaitaires des passagers et des bagages.
- f) Outre les masses forfaitaires pour les passagers et les bagages enregistrés, l'exploitant peut utiliser des masses forfaitaires pour d'autres éléments de la charge, s'il démontre à l'autorité compétente que ces éléments ont la même masse ou que leur masse se trouve dans des tolérances définies.
- g) L'exploitant détermine la masse de la charge de carburant sur la base de la densité réelle ou, si celle-ci n'est pas connue, une densité calculée selon une méthode décrite dans le manuel d'exploitation.
- h) L'exploitant s'assure que le chargement de:
 - 1) ses aéronefs 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'aéronef.
- i) 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. Dans le cas des hélicoptères, l'exploitant prend également en compte les variations de charge pendant le vol.
- j) L'exploitant spécifie dans le manuel d'exploitation les principes et les méthodes utilisés pour le chargement et le système de masse et de centrage en répondant aux exigences des points a) à i). Ce système doit couvrir tous les types d'exploitations prévues.

CAT.POL.MAB.105 Données et documentation de masse et centrage

- a) Avant chaque vol, l'exploitant établit les données de masse et centrage et produit une documentation de masse et centrage spécifiant la charge et sa répartition. La documentation de masse et centrage permet au commandant de bord de déterminer si la charge et sa répartition sont telles que les limites de masse et de centrage de l'aéronef ne sont pas dépassées. La documentation de masse et centrage contient les informations suivantes:
- 1) immatriculation et type d'aéronef;
 - 2) identification, numéro et date du vol;
 - 3) nom du commandant de bord;
 - 4) nom de la personne qui a préparé le document;
 - 5) masse à vide en ordre d'exploitation et centrage correspondant de l'aéronef;
 - i) Dans le cas d'avions de classe de performances B et d'hélicoptères, il n'est pas nécessaire de reprendre la position du CG sur le document de masse et centrage si, par exemple, la répartition de la charge est conforme au tableau de centrage pré-calculé ou si l'on peut démontrer que, pour l'exploitation prévue, un centrage correct peut être assuré quelle que soit la charge réelle.
 - 6) la masse de carburant au décollage et la masse du carburant d'étape;
 - 7) la masse de produits consommables autres que le carburant, le cas échéant;
 - 8) la composition de la charge, comprenant passagers, bagages, fret et ballast;
 - 9) la masse au décollage, la masse à l'atterrissage et la masse sans carburant;
 - 10) les positions applicables du CG de l'aéronef, et
 - 12) les valeurs limites de masse et de centrage.
- Les informations ci-dessus sont disponibles dans les documents de préparation du vol ou dans les systèmes de masse et centrage. Certaines de ces informations peuvent être reprises dans d'autres documents aisément accessibles pour utilisation.
- b) Lorsque les données et les documents de masse et centrage sont générés par un système informatisé de masse et centrage, l'exploitant vérifie l'intégrité des données fournies.
- c) La personne responsable de la supervision du chargement de l'aéronef confirme par signature manuscrite ou marque équivalente que la charge et sa répartition sont conformes à la documentation de masse et de centrage transmise au commandant de bord. Le commandant de bord indique par signature manuscrite ou marque équivalente qu'il/elle l'accepte.
- d) L'exploitant prévoit des procédures applicables aux changements de dernière minute apportés à la charge, afin d'assurer que:
- 1) tout changement de dernière minute après l'établissement de la documentation de masse et de centrage doit être porté à la connaissance du commandant de bord et inscrit dans les documents de préparation du vol contenant la documentation de masse et de centrage;
 - 2) les modifications maximales de dernière minute tolérées concernant le nombre de passagers ou la charge admise en soute doivent être spécifiées, et

- 3) si ces maximums sont dépassés, une nouvelle documentation de masse et de centrage doit être établie.
- e) L'exploitant obtient l'autorisation de l'autorité compétente s'il/elle souhaite utiliser, comme source principale des données, un système informatisé embarqué de masse et de centrage ou un système informatisé indépendant de masse et de centrage. L'exploitant démontre la précision et la fiabilité dudit système.

Sous parties D - Instruments, données et équipements

Section 1 – Avions

CAT.IDE.A.100 Instruments et équipements – Généralités

- a) Les instruments et équipements exigés par la présente partie sont agréés conformément au règlement (CE) n° 1702/2003, à l'exception des éléments suivants:
- 1) fusibles de rechange;
 - 2) torches électriques;
 - 3) chronomètre de précision;
 - 4) porte-carte;
 - 5) trousse de premiers secours;
 - 6) trousse médicale d'urgence;
 - 7) mégaphones;
 - 8) équipements de survie et de signalisation;
 - 9) ancres flottantes et équipements permettant l'amarrage, et
 - 10) dispositifs de retenue pour enfants.
- c) Les instruments et équipements qui ne sont pas exigés par la présente partie et ne doivent pas être agréés conformément au règlement (CE) n° 1702/2003, mais qui sont transportés pendant un vol, sont en conformité avec ce qui suit:
- 1) les informations fournies par ces instruments, équipements ou accessoires ne sont pas utilisées par l'équipage de conduite aux fins de satisfaire aux exigences de l'annexe I du règlement (CE) n° 216/2008 ou des CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 et CAT.IDE.A.345, et
 - 2) les instruments et équipements n'ont pas d'incidence sur la navigabilité de l'avion, même en cas de panne ou de défaillance.
- d) Si un équipement doit être utilisé par un membre d'équipage à son poste pendant le vol, il doit pouvoir être facilement utilisable depuis ce poste. Lorsqu'un même équipement doit être utilisé par plus d'un membre de l'équipage de conduite, il doit être installé de manière à pouvoir être facilement utilisable depuis tout poste à partir duquel il doit être utilisé.
- e) Les instruments utilisés par tout membre de l'équipage de conduite doivent être disposés de façon à permettre au membre d'équipage de conduite de lire facilement les indications depuis son poste, en devant modifier le moins possible sa position et son axe de vision normaux lorsqu'il regarde en avant, dans le sens de la trajectoire de vol.
- f) Tous les équipements de secours nécessaires doivent être facilement accessibles pour une utilisation immédiate.

CAT.IDE.A.105 Équipements minimums pour le vol

Un vol ne peut être entamé lorsque tout instrument de l'avion, voire des équipements ou fonctions nécessaires pour le vol à effectuer, sont en panne ou manquants sauf:

- a) si l'avion est exploité conformément à la LME de l'exploitant, ou
- b) si l'exploitant est autorisé par l'autorité compétente à exploiter l'avion en respectant les contraintes de la liste minimale d'équipements de référence (LMER).

CAT.IDE.A.110 Fusibles de rechange

- a) les avions sont équipés de fusibles de rechange, du calibre requis pour une protection complète du circuit, et permettant le remplacement des fusibles qui peuvent être remplacés pendant le vol.
- b) Le nombre de fusibles de rechange devant être transporté à bord est le nombre le plus élevé entre:
 - 1) 10 % du nombre de fusibles de chaque calibre, ou
 - 2) trois fusibles de chaque calibre.

CAT.IDE.A.115 Feux opérationnels

- a) Les avions exploités de jour sont équipés:
 - 1) d'un système de feux anticollision;
 - 2) d'un éclairage alimenté par le circuit électrique de bord aux fins d'assurer un éclairage approprié de l'ensemble des instruments et des équipements indispensables à une exploitation sûre de l'avion;
 - 3) d'un éclairage alimenté par le circuit électrique de l'avion aux fins d'assurer l'éclairage de tous les compartiments occupés par les passagers, et
 - 4) d'une torche électrique pour chaque membre d'équipage requis à bord, facilement accessible depuis le poste qu'il occupe.
- b) Les avions exploités de nuit sont en outre équipés:
 - 1) de feux de navigation/position;
 - 2) de deux phares d'atterrissage, ou un seul phare avec deux filaments alimentés séparément, et
 - 3) des feux prévus par la réglementation internationale pour la prévention des collisions en mer s'il s'agit d'un avion exploité comme hydravion.

CAT.IDE.A.120 Équipements de nettoyage du pare-brise

Les avions dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 kg sont équipés, à chaque poste de pilotage, d'un dispositif permettant d'assurer la transparence d'une partie du pare-brise en cas de précipitations.

CAT.IDE.A.125 Exploitation en VFR de jour - Instruments de vol et de navigation et équipements associés

Les avions exploités de jour selon les règles de vol à vue (VFR) sont équipés des instruments suivants, utilisables depuis le poste du pilote:

- a) un dispositif de mesure et d'affichage:
 - 1) de la direction magnétique;
 - 2) du temps, en heures, minutes et secondes;
 - 3) de l'altitude-pression;
 - 4) de la vitesse air indiquée;
 - 5) de la vitesse ascensionnelle;
 - 6) du virage et du dérapage;
 - 7) de l'assiette, et
 - 8) de la direction.
- b) un dispositif d'affichage:
 - 1) de la température extérieure;
 - 2) du nombre de Mach chaque fois que les limites de vitesse sont exprimées en nombre de Mach, et
 - 3) de l'insuffisance d'alimentation des instruments de vol nécessaires.
- c) dans le cas où deux pilotes sont nécessaires pour l'exploitation, un dispositif additionnel séparé est disponible pour le deuxième pilote, aux fins d'afficher:
 - 1) l'altitude-pression;
 - 2) la vitesse air indiquée;
 - 3) la vitesse ascensionnelle;
 - 4) le virage et le dérapage;
 - 5) l'assiette, et
 - 6) la direction.
- d) un moyen destiné à prévenir des défaillances des systèmes anémométriques en raison de condensation ou de givrage est disponible pour:
 - 1) les avions ayant une MCTOM supérieure à 5 700 kg ou une MOPSC supérieure à neuf, et
 - 2) les avions pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré à partir du 1^{er} avril 1999.
- e) Les avions monomoteurs dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 22 mai 1995 peuvent être exemptés des exigences prévues au point a), paragraphes 6, 7 et 8, et point b), paragraphe 1, si pour y répondre ils devaient subir une modification de rattrapage.

CAT.IDE.A.130 Exploitation en IFR ou de nuit - Instruments de vol et de navigation et équipements associés

Les avions exploités en VFR de nuit ou en IFR sont équipés des instruments suivants, utilisables depuis le poste du pilote:

- a) un dispositif de mesure et d'affichage:
 - 1) de la direction magnétique;
 - 2) du temps, en heures, minutes et secondes;
 - 3) de la vitesse air indiquée;
 - 4) de la vitesse ascensionnelle;
 - 5) des virages et du dérapage ou, dans le cas d'avions équipés d'un dispositif de secours destiné à mesurer et afficher l'assiette, du dérapage;
 - 6) de l'assiette, et
 - 7) de la direction stabilisée;
- b) deux dispositifs de mesure et d'affichage de l'altitude-pression.
- c) un dispositif d'affichage:
 - 1) de la température extérieure;
 - 2) du nombre de Mach chaque fois que les limites de vitesse sont exprimées en nombre de Mach, et
 - 3) de l'insuffisance d'alimentation des instruments de vol nécessaires;
- d) un dispositif destiné à éviter les défaillances des systèmes anémométriques en raison de la condensation ou du givre, en vertu des dispositions du point a), paragraphe 3, et du point h), paragraphe 2;
- e) un moyen d'informer l'équipage de conduite de la panne des dispositifs exigés au point d) dans le cas des avions:
 - 1) pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré le 1^{er} avril 1998 ou après cette date, ou
 - 2) pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 1^{er} avril 1998, dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg, et la MOPSC est supérieure à neuf;
- f) à l'exception des avions à hélices disposant d'une MCTOM de 5 700 kg voire moins, deux systèmes indépendants de mesure de la pression statique;
- g) un dispositif de mesure de pression statique et une source alternative de pression statique pour les avions à hélices ayant une MCTOM inférieure ou égale à 5 700 kg;
- h) dans le cas où deux pilotes sont nécessaires pour l'exploitation, un dispositif séparé est disponible pour le deuxième pilote aux fins d'afficher:
 - 1) l'altitude-pression;
 - 2) la vitesse air indiquée;
 - 3) la vitesse ascensionnelle;
 - 4) le virage et le dérapage;

- 5) l'assiette, et
 - 6) la direction stabilisée;
- i) un dispositif de secours destiné à mesurer et afficher l'assiette, qui peut être utilisé depuis chacun des postes de pilotage pour les avions ayant une MCTOM supérieure à 5 700 kg ou une MOPSC supérieure à neuf, et qui:
- 1) est alimenté de manière continue en exploitation normale et, après une panne totale du circuit normal de génération électrique, est alimenté par une source indépendante du circuit normal de génération électrique;
 - 2) permet un fonctionnement fiable pendant au moins 30 minutes après une panne totale du circuit normal de génération électrique, compte tenu d'autres charges alimentées par le circuit électrique de secours et des procédures opérationnelles;
 - 3) fonctionne indépendamment de tout autre dispositif destiné à mesurer et afficher l'assiette;
 - 4) fonctionne automatiquement en cas de panne générale du circuit électrique normal;
 - 5) dispose d'un éclairage approprié durant toutes les phases d'exploitation, sauf pour les avions dont la MCTOM est inférieure ou égale à 5 700 kg, déjà immatriculés dans un État membre à la date du 1^{er} avril 1995, et équipés d'un horizon artificiel de secours placé sur la planche de bord gauche;
 - 6) indique clairement à l'équipage de conduite lorsque l'horizon artificiel de secours est alimenté par le système électrique de secours, et
 - 7) lorsque l'horizon artificiel de secours possède sa propre alimentation, il doit être indiqué sur l'instrument lui-même ou sur le tableau de bord que cette alimentation est utilisée;
- j) un porte-cartes placé de manière à permettre une lecture aisée et pouvant être éclairé pour les vols de nuit.

CAT.IDE.A.135 Équipements additionnels pour les vols en IFR avec un seul pilote

Les avions exploités en vol IFR monopilote sont équipés d'un pilote automatique pouvant maintenir au moins l'altitude et le cap.

CAT.IDE.A.140 Système avertisseur d'altitude

- a) Les avions suivants sont équipés d'un système avertisseur d'altitude:
- 1) les avions à turbopropulseurs ayant une MCTOM supérieure à 5 700 kg ou une MOPSC supérieure à neuf, et
 - 2) les avions à réaction.
- b) Le système avertisseur d'altitude est en mesure:
- 1) d'avertir l'équipage de conduite de l'approche d'une altitude présélectionnée, et
 - 2) d'alerter l'équipage de conduite, au moins par une alarme sonore, de tout écart par rapport à l'altitude présélectionnée.
- c) Nonobstant le point a), les avions dont la MCTOM est inférieure ou égale à 5 700 kg et dont la MOPSC est supérieure à neuf, dont le premier certificat individuel de navigabilité a

été délivré avant le 1^{er} avril 1972 et qui sont déjà immatriculés dans un État membre au 1^{er} avril 1995, sont exemptés de la présence à bord d'un système avertisseur d'altitude.

CAT.IDE.A.150 Système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS)

- a) Les avions à turbines dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg ou dont la MOPSC est supérieure à neuf sont équipés d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) qui satisfait aux exigences d'un équipement de classe A, comme spécifié dans une norme appropriée.
- b) Les avions à moteurs à pistons dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg ou dont la MOPSC est supérieure à neuf sont équipés d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) qui satisfait aux exigences d'un équipement de classe B, comme spécifié dans la norme appropriée.

CAT.IDE.A.155 Système anticollision embarqué (ACAS)

Les avions à turbine ayant une MCTOM supérieure à 5 700 kg ou une MOPSC supérieure à 19 sont équipés d'un système ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Équipement radar météorologique embarqué

Les avions suivants sont dotés d'un équipement radar météorologique embarqué lorsqu'ils sont exploités de nuit ou en conditions IMC dans des zones en route susceptibles de présenter des conditions météorologiques orageuses ou potentiellement dangereuses, considérées comme détectables par un équipement radar météorologique embarqué:

- a) les avions pressurisés;
- b) les avions non pressurisés ayant une MCTOM supérieure à 5 700 kg, et
- c) les avions non pressurisés ayant une MOPSC supérieure à neuf.

CAT.IDE.A.165 Équipements supplémentaires pour une exploitation en conditions givrantes de nuit

- a) Les avions exploités en conditions givrantes prévues ou réelles, de nuit, sont équipés d'un moyen permettant d'éclairer ou de détecter la formation de glace.
- b) 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.

CAT.IDE.A.170 Système d'interphone pour l'équipage de conduite

Les avions exploités par plus d'un membre d'équipage de conduite sont équipés d'un système d'interphone pour les membres de l'équipage de conduite, comportant des casques et des microphones utilisés par tous les membres de l'équipage de conduite.

CAT.IDE.A.175 Système d'interphone pour les membres de l'équipage

Les avions dont la MCTOM est supérieure à 15 000 kg ou dont la MOPSC est supérieure à 19, sont équipés d'un système d'interphone pour les membres d'équipage, à l'exception des avions possédant un certificat individuel de navigabilité délivré avant le 1^{er} avril 1965 et déjà immatriculés dans un État membre au 1^{er} avril 1995.

CAT.IDE.A.180 Système d'annonces publiques

Les avions ayant une MOPSC supérieure à 19 sont équipés d'un système d'annonces publiques.

CAT.IDE.A.185 Enregistreur de conversations du poste de pilotage

- a) Les avions suivants sont équipés d'un enregistreur de conversations du poste de pilotage (CVR):
- 1) les avions ayant une MCTOM supérieure à 5 700 kg, et
 - 2) les avions multimoteurs à turbine ayant une MCTOM inférieure ou égale à 5 700 kg et une MOPSC supérieure à neuf, pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité a été délivré à partir du 1^{er} janvier 1990.
- b) Le CVR est en mesure de garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins:
- 1) les deux dernières heures de fonctionnement dans le cas des avions mentionnés au point a), paragraphe 1, lorsque le certificat individuel de navigabilité a été délivré le 1^{er} avril 1998 ou après cette date;
 - 2) les 30 dernières minutes de fonctionnement dans le cas des avions mentionnés au point a), paragraphe 1, lorsque le certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 1^{er} avril 1998, ou
 - 3) les 30 dernières minutes de fonctionnement, dans le cas des avions mentionnés au point a), paragraphe 2.
- c) Le CVR enregistre les données par rapport à une échelle de temps:
- 1) les communications radiotéléphoniques transmises ou reçues dans le compartiment de l'équipage de conduite;
 - 2) les communications vocales des membres de l'équipage de conduite via le système d'interphone et via le système d'annonces publiques, si installé;
 - 3) l'environnement sonore du compartiment de l'équipage de conduite, y compris, et ce sans interruption:
 - i) dans le cas des avions pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité a été délivré le 1^{er} avril 1998 ou après cette date, les signaux sonores reçus via chaque microphone de casque ou de masque utilisé;
 - ii) dans le cas des avions mentionnés au point a), paragraphe 2, pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 1^{er} avril 1998, les signaux sonores reçus via chaque microphone de casque ou de masque, dans la mesure du possible,
- et
- 4) les signaux vocaux ou sonores identifiant les aides à la navigation ou à l'approche envoyés aux casques ou aux haut-parleurs.
- d) L'enregistreur de conversations commence à enregistrer avant que l'avion ne se déplace par ses propres moyens et poursuit cet enregistrement jusqu'à la fin du vol, lorsque l'avion n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens. En outre, dans le cas d'avions pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré le 1^{er} avril 1998 ou après cette date, l'enregistreur de conversations commence automatiquement à enregistrer avant

que l'avion ne se déplace par ses propres moyens et poursuit cet enregistrement jusqu'à la fin du vol, lorsque l'avion n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens.

- e) Outre les dispositions du point d), selon la disponibilité d'alimentation électrique, l'enregistreur de conversations doit commencer à enregistrer dès que possible pendant les vérifications faites dans le poste de pilotage avant la mise en route des moteurs au début du vol, et ce jusqu'aux vérifications faites dans le poste de pilotage immédiatement après l'arrêt des moteurs à la fin du vol, dans le cas:
 - 1) des avions mentionnés au point a), paragraphe 1, pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré après le 1^{er} avril 1998, ou
 - 2) des avions mentionnés au point a), paragraphe 2.
- f) L'enregistreur de conversations est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau.

CAT.IDE.A.190 Enregistreur de paramètres de vol

- a) Les avions suivants sont équipés d'un enregistreur de paramètres de vol (FDR) utilisant un mode numérique d'enregistrement et de stockage des données, et muni d'un système permettant d'extraire facilement ces données du support de mémorisation:
 - 1) les avions ayant une MCTOM supérieure à 5 700 kg et pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité a été délivré le 1^{er} juin 1990, ou après cette date;
 - 2) les avions à turbine ayant une MCTOM supérieure à 5 700 kg et pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 1^{er} juin 1990, et
 - 3) les avions multimoteurs à turbine ayant une MCTOM inférieure ou égale à 5 700 kg et une MOPSC supérieure à neuf, pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité a été délivré le 1^{er} janvier 1998, ou après cette date.
- b) Le FDR enregistre:
 - 1) le temps, l'altitude, la vitesse air, l'accélération normale et le cap et doit pouvoir garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins les 25 dernières heures de fonctionnement, pour les avions mentionnés au point a), paragraphe 2, dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 27 000 kg;
 - 2) les paramètres requis pour déterminer avec précision la trajectoire de vol de l'avion, la vitesse, l'assiette, la puissance du moteur et la configuration des dispositifs de portance et de traînée et doit pouvoir garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins les 25 dernières heures de fonctionnement, pour les avions mentionnés au point a), paragraphe 1, ayant une MCTOM inférieure à 27 000 kg et pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité est délivré avant le 1^{er} janvier 2016;
 - 3) les paramètres requis pour déterminer avec précision la trajectoire de vol de l'avion, la vitesse, l'assiette, la puissance du moteur et la configuration et le fonctionnement et doit pouvoir garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins les 25 dernières heures de fonctionnement, pour les avions mentionnés au point a), paragraphes 1 et 2, ayant une MCTOM supérieure à 27 000 kg et pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité est délivré avant le 1^{er} janvier 2016;
 - 4) les paramètres requis pour déterminer avec précision la trajectoire de vol de l'avion, la vitesse, l'assiette, la puissance du moteur et la configuration des dispositifs de

portance et de traînée et doit pouvoir garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins les 10 dernières heures de fonctionnement, pour les avions mentionnés au point a), paragraphe 3, pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité est délivré avant le 1^{er} janvier 2016, ou

- 5) les paramètres requis pour déterminer avec précision la trajectoire de vol de l'avion, la vitesse, l'assiette, la puissance du moteur et la configuration et le fonctionnement et doit pouvoir garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins les 25 dernières heures de fonctionnement, pour les avions mentionnés au point a), paragraphes 1 et 3, et pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité est délivré à partir du 1^{er} janvier 2016.
- c) Les données proviennent de sources de l'avion, permettant d'établir une corrélation précise avec les informations présentées à l'équipage de conduite.
- d) Le FDR commence automatiquement à enregistrer avant que l'avion ne se déplace par ses propres moyens et poursuit cet enregistrement jusqu'à ce que l'avion ne soit plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens. En outre, dans le cas d'avions pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré le 1^{er} avril 1998 ou après cette date, le FDR commence automatiquement à enregistrer avant que l'avion ne puisse se déplacer par ses propres moyens et arrête automatiquement cet enregistrement à la fin du vol, lorsque l'avion n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens.
- e) Le FDR est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau.

CAT.IDE.A.195 Enregistrement des liaisons de données

- a) Les avions pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité est délivré à partir du 8 avril 2014 qui disposent de la capacité d'utiliser des communications par liaisons de données et doivent être munis d'un CVR, enregistrent sur un enregistreur, selon le cas:
 - 1) les messages de communication par liaison de données relatifs aux communications ATS au départ et à destination de l'avion, y compris des messages relatifs aux applications suivantes:
 - i) établissement de la liaison de données;
 - ii) communications entre le contrôleur et le pilote;
 - iii) surveillance automatique;
 - iv) informations liées au vol;
 - v) dans la mesure du possible, en fonction de l'architecture du système, la surveillance automatique en mode diffusion;
 - vi) dans la mesure du possible, compte tenu de l'architecture du système, des données de contrôle opérationnel de l'aéronef, et
 - vii) dans la mesure du possible, compte tenu de l'architecture du système, des graphiques;
 - 2) les informations qui permettent la corrélation avec tout enregistrement associé aux communications par liaison de données et stocké en dehors de l'avion, et
 - 3) les informations relatives à la durée et à la priorité des messages de communication par liaison de données, compte tenu de l'architecture du système.

- b) L'enregistreur utilise un mode d'enregistrement et de stockage numérique des données et des informations et permet d'extraire lesdites données. La méthode d'enregistrement est telle qu'elle permet de faire correspondre les données à celles enregistrées au sol.
- c) L'enregistreur est capable de conserver les données enregistrées pendant au moins la même durée que celle définie pour les CVR au CAT.IDE.A.185.
- d) L'enregistreur est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau.
- e) Les exigences applicables à la logique de démarrage et d'arrêt de l'enregistreur sont les mêmes que celles applicables à la logique de démarrage et d'arrêt du CVR, reprises au CAT.IDE.A.185, points d) et e).

CAT.IDE.A.200 Enregistreur combiné

Il est possible de se conformer aux exigences relatives au CVR et au FDR avec:

- a) un enregistreur combiné pour les données de vol et les conversations du poste de pilotage si l'avion doit être équipé d'un CVR ou d'un FDR;
- b) un enregistreur combiné pour les données de vol et les conversations du poste de pilotage dans le cas d'avions ayant une MCTOM inférieure ou égale à 5 700 kg, qui doivent être équipés d'un CVR et d'un FDR, ou
- c) deux enregistreurs combinés pour les données de vol et les conversations du poste de pilotage dans le cas d'avions ayant une MCTOM supérieure à 5 700 kg, qui doivent être équipés d'un CVR et d'un FDR.

CAT.IDE.A.205 Sièges, ceintures de sécurité, harnais et dispositifs de retenue pour enfants

- a) Les avions sont équipés:
 - 1) d'un siège ou d'une couchette pour toute personne à bord âgée de deux ans révolus;
 - 2) de sièges pour les membres d'équipage de cabine;
 - 3) d'une ceinture de sécurité pour chaque siège passager et de ceintures de retenue pour chaque couchette, à l'exception du cas spécifié au point 4 ci-dessous;
 - 4) d'une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse pour chaque siège passager et des ceintures de retenue pour chaque couchette dans le cas d'avions ayant une MCTOM inférieure à 5 700 kg et une MOPSC inférieure à neuf, au-delà du 8 avril 2015;
 - 5) d'un dispositif de retenue enfant pour chaque personne à bord de moins de 24 mois;
 - 6) d'une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse intégrant un dispositif de retenue automatique du torse de l'occupant dans le cas d'une décélération rapide:
 - i) sur chaque siège de l'équipage de conduite, ainsi que tout siège adjacent à un siège pilote;
 - ii) sur chaque siège d'observateur situé dans le compartiment de l'équipage de cabine;
 - 7) d'une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse sur les sièges des membres d'équipage de cabine minimums requis.

- b) Une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse:
 - 1) dispose d'un point de déverrouillage unique;
 - 2) inclut un harnais et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisés séparément sur les sièges des membres d'équipage de conduite, et tout siège adjacent au siège pilote, ainsi que sur les sièges des membres d'équipage de cabine minimum requis.

CAT.IDE.A.210 Signaux «Attachez vos ceintures» et «Défense de fumer»

Les avions dans lesquels tous les sièges des passagers ne sont pas visibles depuis les sièges des membres d'équipage de conduite sont dotés d'un système de signalisation informant tous les passagers et les membres de l'équipage de cabine lorsque les ceintures doivent être attachées et lorsqu'il est interdit de fumer.

CAT.IDE.A.215 Portes intérieures et rideaux

Les avions sont équipés:

- a) dans le cas d'avions dont la MOPSC est supérieure à 19, d'une porte séparant le compartiment passagers du compartiment de l'équipage de conduite, portant un panneau «Réservé à l'équipage» et équipée d'un dispositif de verrouillage, afin d'empêcher les passagers d'ouvrir cette porte sans l'autorisation d'un membre d'équipage de conduite;
- b) d'un système facilement accessible permettant d'ouvrir chaque porte séparant un compartiment passagers d'un autre compartiment doté d'issues de secours;
- c) d'un dispositif permettant de maintenir ouverts une porte ou un rideau séparant le compartiment passagers d'autres zones auxquelles il faut accéder pour atteindre, d'un quelconque siège passager, toute issue de secours requise;
- d) d'une étiquette apposée sur chaque porte intérieure ou à proximité d'un rideau donnant accès à une issue de secours destinée aux passagers, pour indiquer que cette porte ou ce rideau doivent rester ouverts lors du décollage et de l'atterrissage, et
- e) d'un dispositif permettant à tout membre de l'équipage de déverrouiller toute porte normalement accessible aux passagers et pouvant être verrouillée par ceux-ci.

CAT.IDE.A.220 Trousse de premiers secours

- a) Les avions sont équipés de trousse de premiers secours, conformément au tableau 1.

Tableau 1: nombre requis de trousse de premiers secours

Nombre de sièges passagers installés	Nombre requis de trousse de premiers secours
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 ou plus	6

- b) Les trousse de premiers secours sont:
- 1) facilement accessibles pour utilisation, et
 - 2) tenues à jour.

CAT.IDE.A.225 Trousse médicale d’urgence

- a) Les avions dont la MOPSC est supérieure à 30 sont équipés d’une trousse médicale d’urgence, si un point quelconque de la route prévue se trouve à plus de 60 minutes de vol, à une vitesse de croisière normale, d’un aérodrome où une assistance médicale qualifiée serait susceptible d’être disponible.
- b) Le commandant de bord s’assure que les médicaments ne sont administrés que par des personnes dûment qualifiées.
- c) La trousse médicale d’urgence visée au point a) ci-dessus est:
 - 1) imperméable aux poussières et étanche;
 - 2) transportée de manière à empêcher tout accès non autorisé, et
 - 3) tenue à jour.

CAT.IDE.A.230 Oxygène de premiers secours

- a) Les avions pressurisés volant à des altitudes supérieures à 25 000 ft, dans le cas où un membre d’équipage de cabine est requis à bord, sont équipés d’une alimentation en oxygène non dilué pour les passagers qui, pour des raisons physiologiques, pourraient avoir besoin d’oxygène à la suite d’une dépressurisation de la cabine.
- b) La quantité d’oxygène mentionnée au point a) ci-dessus est calculée en tenant compte d’un débit moyen égal à au moins trois litres/minute/personne en conditions de température et pression normales avec un gaz déshydraté (STPD), et doit être suffisante pour alimenter pendant toute la durée de vol restante, après une dépressurisation de la cabine, à une

altitude cabine supérieure à 8 000 ft mais ne dépassant pas 15 000 ft, au moins 2 % des passagers transportés et, en tout état de cause, pas moins d'une personne.

- c) Les systèmes de distribution doivent être en nombre suffisant, en aucun cas moins de deux, et permettre à l'équipage de cabine d'utiliser l'oxygène.
- d) L'équipement d'oxygène de premiers secours fourni est capable de produire un débit d'au moins quatre litres par minute STPD pour chaque utilisateur.

CAT.IDE.A.235 Oxygène de subsistance - Avions pressurisés

- a) Les avions pressurisés exploités à des altitudes-pression supérieures à 10 000 ft sont équipés d'un système de stockage et de distribution d'oxygène de subsistance conformément au tableau 1.
- b) Les avions pressurisés exploités à des altitudes supérieures à 25 000 ft sont équipés:
 - 1) de masques à pose rapide destinés aux membres de l'équipage de conduite;
 - 2) d'un nombre suffisant de prises et de masques en excédent ou d'équipements portatifs munis de masques, répartis dans la cabine, permettant une disponibilité immédiate d'oxygène à l'usage de chaque membre d'équipage de cabine requis;
 - 3) d'un système distributeur d'oxygène relié à des terminaux d'alimentation en oxygène immédiatement utilisables par chaque membre de l'équipage de cabine, le membre d'équipage supplémentaire et les occupants des sièges passagers, quel que soit le siège qu'ils occupent, et
 - 4) d'un dispositif destiné à alerter l'équipage de conduite de toute perte de pressurisation.
- c) Dans le cas des avions dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré après le 8 novembre 1998 et qui sont exploités à des altitudes-pression supérieures à 25 000 ft, ou inférieures ou égales à 25 000 ft dans des conditions qui ne leur permettraient pas de descendre en toute sécurité à 13 000 ft en quatre minutes, les systèmes individuels de distribution d'oxygène visés au point b), paragraphe 3, se déploient automatiquement.
- d) Le nombre total d'unités de distribution et de prises d'oxygène mentionnées au point b), paragraphe 3, et au point c), doit être supérieur d'au moins 10 % au nombre de sièges. Les équipements supplémentaires sont répartis de manière uniforme dans tout le compartiment passagers.
- e) Nonobstant le point a), pour les avions non certifiés pour voler à des altitudes supérieures à 25 000 ft, les exigences en matière d'alimentation en oxygène prévues pour les membres d'équipage de cabine, les membres d'équipage supplémentaires et les passagers peuvent être réduites à tout le temps de vol à des altitudes-pression de la cabine comprises entre 10 000 et 13 000 ft, pour l'ensemble des membres de l'équipage de cabine requis et pour au moins 10 % des passagers, à condition qu'en tout point de la route à suivre l'avion puisse descendre en toute sécurité à une altitude-pression cabine de 13 000 ft en moins de quatre minutes.
- f) La quantité minimale à fournir reprise au tableau 1, ligne 1, élément (b)(1) et ligne 2, couvre la quantité d'oxygène nécessaire pour une descente en 10 minutes à une vitesse constante depuis l'altitude maximale certifiée d'exploitation de l'avion jusqu'à 10 000 ft, suivie de 20 minutes à 10 000 ft.

- g) La quantité minimale à fournir reprise au tableau 1, ligne 1, élément (b)(2), couvre la quantité d'oxygène nécessaire pour une descente en 10 minutes à une vitesse constante depuis l'altitude maximale certifiée d'exploitation de l'avion jusqu'à 10 000 ft, suivie de 110 minutes à 10 000 ft.
- h) La quantité minimale à fournir reprise au tableau 1, ligne 3, couvre la quantité d'oxygène nécessaire pour une descente en 10 minutes à une vitesse constante depuis l'altitude maximale certifiée d'exploitation de l'avion jusqu'à 15 000 ft.

Tableau 1: Besoins minimums en oxygène pour les avions pressurisés

Alimentation pour:	Durée et altitude-pression de la cabine
1) Occupants des sièges de l'équipage de conduite en train d'accomplir leurs tâches dans le compartiment de l'équipage de conduite	<p>a) La totalité du temps de vol lorsque l'altitude-pression de la cabine est supérieure à 13 000 ft.</p> <p>b) Le reste du temps de vol, lorsque l'altitude-pression de la cabine est supérieure à 10 000 ft mais ne dépasse pas 13 000 ft, après les 30 premières minutes à ces altitudes, mais en aucun cas une durée inférieure à:</p> <p>1) 30 minutes pour les avions certifiés pour voler jusqu'à 25 000 ft, et</p> <p>2) deux heures pour les avions certifiés pour voler à des altitudes égales ou supérieures à 25 000 ft.</p>
2) Membres d'équipage de cabine requis	<p>a) La totalité du temps de vol lorsque l'altitude-pression de la cabine est supérieure à 13 000 ft, mais pas moins de 30 minutes.</p> <p>b) Le reste du temps de vol, lorsque l'altitude-pression de la cabine est supérieure à 10 000 ft mais ne dépasse pas 13 000 ft, après les 30 premières minutes à ces altitudes.</p>
3) 100 % des passagers *	La totalité du temps de vol lorsque l'altitude-pression de la cabine est supérieure à 15 000 ft, mais en aucun cas moins de 10 minutes.
4) 30 % des passagers *	La totalité du temps de vol lorsque l'altitude-pression de la cabine est supérieure à 14 000 ft, mais inférieure à 15 000 ft.
5) 10 % des passagers *	Le reste du temps de vol, lorsque l'altitude-pression de la cabine est supérieure à 10 000 ft mais ne dépasse pas 14 000 ft, après les 30 premières minutes à ces altitudes.

* Le nombre de passagers repris au tableau 1 fait référence aux passagers réellement transportés à bord, ceux âgés de moins de 24 mois.

CAT.IDE.A.240 Oxygène de subsistance - Avions non pressurisés

Les avions non pressurisés exploités à des altitudes supérieures à 10 000 ft sont équipés d'un système de stockage et de distribution d'oxygène de subsistance conformément au tableau 1.

Tableau 1: Besoins minimums en oxygène pour les avions non pressurisés

Alimentation pour:	Durée et altitude-pression de la cabine
1) Occupants des sièges du compartiment de l'équipage de cabine qui exercent leur fonction et membres d'équipage qui assistent l'équipage de conduite dans ses tâches.	La totalité du temps de vol à des altitudes-pression supérieures à 10 000 ft.
2) Membres d'équipage de cabine requis	La totalité du temps de vol à des altitudes-pression supérieures à 13 000 ft et pour toute période de plus de 30 minutes à des altitudes-pression supérieures à 10 000 ft mais inférieures à 13 000 ft.
3) Membres d'équipage supplémentaires et 100 % des passagers *	La totalité du temps de vol à des altitudes-pression supérieures à 13 000 ft.
4) 10 % des passagers *	La totalité du temps de vol après 30 minutes à des altitudes-pression supérieures à 10 000 ft, mais inférieures à 13 000 ft.

* Le nombre de passagers repris au tableau 1 fait référence aux passagers réellement transportés à bord, ceux âgés de moins de 24 mois.

CAT.IDE.A.245 Équipement de protection respiratoire pour l'équipage

- a) Tous les avions pressurisés et les avions non pressurisés dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg ou ayant une MOPSC supérieure à 19 sont munis d'équipements de protection respiratoire (PBE) permettant de protéger les yeux, le nez et la bouche et de fournir, pendant une durée au moins égale à 15 minutes:
 - 1) de l'oxygène à chaque membre de l'équipage de conduite en service dans le compartiment de l'équipage de conduite;
 - 2) du gaz respirable à chaque membre d'équipage de cabine requis, à proximité de son poste désigné, et
 - 3) du gaz respirable fournit par un PBE portatif destiné à un membre de l'équipage de conduite, à proximité de son poste désigné, dans le cas d'avions exploités avec un équipage de conduite de plus d'une personne et sans équipage de cabine.
- b) Un PBE destiné aux membres d'équipage de conduite est placé dans le compartiment de l'équipage de conduite et est facilement accessible en vue d'une utilisation immédiate par chaque membre d'équipage de conduite requis, lorsqu'il/elle occupe son poste.
- c) Un PBE à l'usage des membres d'équipage de cabine est installé à proximité de chaque poste de membre d'équipage de cabine requis.

- d) Les avions sont équipés d'un équipement supplémentaire de protection respiratoire portatif, situé à proximité immédiate des extincteurs à main prévus au CAT.IDE.A.250, à proximité immédiate de l'entrée du compartiment fret, dans le cas où l'extincteur est situé à l'intérieur d'un compartiment fret.
- e) Lorsqu'ils sont employés, les PBE ne doivent pas empêcher l'utilisation des dispositifs de communication visés aux CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 et CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Extincteurs à main

- a) Les avions sont équipés d'au moins un extincteur à main placé dans le compartiment de l'équipage de conduite.
- b) Au moins un extincteur à main est placé, ou est facilement accessible pour utilisation, dans chaque office ne se trouvant pas dans la cabine principale.
- c) Au moins un extincteur à main est disponible et utilisable dans chaque compartiment cargo ou de bagages de classe A ou B et dans chaque compartiment fret de classe E accessible en vol aux membres de l'équipage.
- d) La nature et la quantité d'agent extincteur doivent être adaptées aux types d'incendies susceptibles de se déclarer dans le compartiment où l'extincteur est destiné à être utilisé, et réduire au minimum les risques de concentration de gaz toxiques dans les compartiments occupés par des personnes.
- e) Les avions sont équipés d'au moins un nombre d'extincteurs à main conforme au tableau 1, placés dans un endroit convenable pour qu'ils soient facilement accessibles dans chaque compartiment passagers.

Tableau 1: Nombre d'extincteurs à main

MOPSC	Nombre d'extincteurs
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3
201 – 300	4
301 – 400	5
401 – 500	6
501 – 600	7
601 ou plus	8

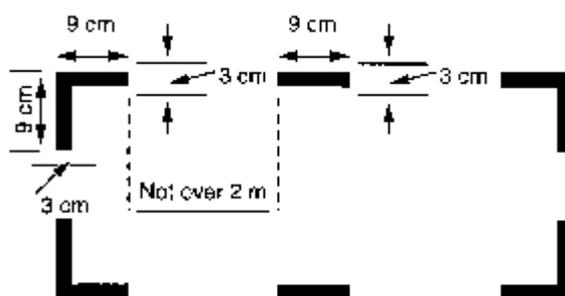
CAT.IDE.A.255 Haches et pieds-de-biche

- a) Les avions dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg, ou dont la MOPSC est supérieure à neuf, sont équipés d'au moins une hache ou d'un pied-de-biche placés dans le compartiment de l'équipage de conduite.
- b) Si la MOPSC est supérieure à 200, une hache ou un pied-de-biche supplémentaire est placé dans l'office situé le plus à l'arrière, ou à proximité de celui-ci.
- c) Les haches et les pieds-de-biche placés dans la cabine ne doivent pas être visibles des passagers.

CAT.IDE.A.260 Indication des zones de pénétration dans le fuselage

Si des zones du fuselage sont marquées pour la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence, celles-ci sont repérées comme indiqué à la figure 1.

Figure 1: indication des zones de pénétration



CAT.IDE.A.265 Dispositifs d'évacuation d'urgence

- a) Les avions dont la hauteur des seuils des issues de secours passagers est supérieure à 1,83 m (6 ft) au-dessus du sol, disposent d'équipements ou de dispositifs disponibles à chaque issue, permettant aux passagers et à l'équipage d'atteindre le sol en toute sécurité, en cas d'urgence.
- b) Nonobstant le point a) ci-dessus, ces équipements ou dispositifs ne sont pas nécessaires aux issues situées sur les ailes, si le point auquel le cheminement d'évacuation aboutit se situe à une hauteur inférieure à 1,83 m (6 ft) au-dessus du sol, pour un avion au sol avec le train d'atterrissage sorti et les volets en position de décollage ou d'atterrissage (la position la plus élevée par rapport au sol).
- c) Les avions dans lesquels une issue de secours distincte doit être réservée à l'équipage de conduite, et dont le point le plus bas de l'issue de secours se situe à une hauteur de plus de 1,83 m (6 ft) au-dessus du sol, sont équipés d'un dispositif pour aider tous les membres de l'équipage de conduite à atteindre le sol en sécurité, en cas d'urgence.
- d) Les hauteurs visées aux points a) et c) ci-dessus sont mesurées:
 - 1) le train d'atterrissage sorti, et
 - 2) après la rupture ou le défaut d'extension d'une ou de plusieurs jambes du train d'atterrissage, dans le cas des avions pour lesquels un certificat de type a été délivré après le 31 mars 2000.

CAT.IDE.A.270 Mégaphones

Les avions dont la MOPSC est supérieure à 60 et transportant au moins un passager sont équipés du nombre suivant de mégaphones portatifs alimentés par des batteries, facilement accessibles pour utilisation par les membres de l'équipage en cas d'évacuation d'urgence:

- a) pour chaque pont de passagers:

Tableau 1: Nombre de mégaphones

Configuration des sièges passagers	Nombre de mégaphones
61 à 99	1
100 ou plus	2

- b) Dans les avions à plusieurs ponts de passagers, au moins 1 mégaphone est requis, si la configuration totale en sièges passagers est supérieure à 60.

CAT.IDE.A.275 Éclairage et balisage de secours

- a) Les avions dont la MOPSC est supérieure à neuf sont équipés d'un système d'éclairage de secours ayant une source d'alimentation indépendante, destiné à faciliter l'évacuation de l'avion.
- b) Dans le cas d'avions ayant une MOPSC supérieure à 19, le système d'éclairage de secours visé au point a) comprend:
- 1) les sources d'éclairage général de la cabine;
 - 2) l'éclairage intérieur des zones des issues de secours de plain-pied;
 - 3) l'éclairage des signes d'emplacement et des repères des issues de secours;
 - 4) dans le cas des avions dont la demande d'un certificat de type, ou d'un document équivalent, a été introduite avant le 1^{er} mai 1972, et volant de nuit, l'éclairage extérieur de toutes les issues de secours sur les ailes, et des issues pour lesquelles des dispositifs d'aide à l'évacuation sont nécessaires;
 - 5) dans le cas des avions dont la demande d'un certificat de type, ou d'un document équivalent, a été introduite avant le 30 avril 1972, et volant de nuit, l'éclairage extérieur de toutes les issues de secours pour les passagers, et
 - 6) pour les avions dont le premier certificat de type a été délivré le 31 décembre 1957 ou après cette date, un ou des systèmes de balisage de l'itinéraire d'évacuation d'urgence à proximité du sol dans les compartiments passagers.
- c) Pour les avions dont la MOPSC est inférieure ou égale à 19, et certifiés selon les codes de navigabilité de l'Agence, les systèmes d'éclairage de secours visés au point a) incluent les équipements mentionnés au point b), paragraphes 1 à 3.
- d) Pour les avions dont la MOPSC est inférieure ou égale à 19, et qui ne sont pas certifiés selon les codes de navigabilité de l'Agence, les systèmes d'éclairage de secours visés au point a) incluent les équipements mentionnés au point b), paragraphe 1.

- e) Les avions dont la MOPSC est inférieure ou égale à neuf et exploités de nuit sont équipés d'un système d'éclairage général de la cabine propre à faciliter l'évacuation.

CAT.IDE.A.280 Émetteur de localisation d'urgence (ELT)

- a) Les avions ayant une MOPSC supérieure à 19 sont au moins équipés:
 - 1) de deux ELT, dont l'un est automatique pour les avions dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré après le 1^{er} juillet 2008, ou
 - 2) d'un ELT automatique, voire deux ELT de tout type, pour les avions dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré jusqu'au 1^{er} juillet 2008.
- b) Les avions ayant une MOPSC inférieure ou égale à 19 sont au moins équipés:
 - 1) d'un ELT automatique, pour les avions dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré après le 1^{er} juillet 2008, ou
 - 2) d'un ELT de tout type, pour les avions dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré jusqu'au 1^{er} juillet 2008.
- c) Un ELT de tout type est capable de transmettre simultanément sur 121.5 MHz et 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Survol d'une étendue d'eau

- a) Les avions suivants sont équipés de gilets de sauvetage pour toutes les personnes à bord, ou de dispositifs de flottaison équivalents pour celles âgées de moins de 24 mois, rangés dans un endroit facilement accessible à partir du siège ou de la couchette de la personne à qui le gilet est destiné:
 - 1) les avions terrestres survolant une étendue d'eau à plus de 50 NM de la côte, ou décollant d'un aérodrome ou atterrissant sur un aérodrome où la trajectoire de décollage ou d'approche est disposée de façon telle au-dessus de l'eau qu'en cas de problème la probabilité d'un amerrissage existe, et
 - 2) les hydravions volant au-dessus de l'eau.
- b) Chaque gilet de sauvetage ou dispositif individuel de flottaison équivalent est muni d'un dispositif électrique d'éclairage destiné à faciliter la localisation des personnes.
- c) Les hydravions exploités au-dessus de l'eau sont équipés:
 - 1) d'une ancre flottante et d'autres équipements nécessaires pour faciliter l'amarrage, l'ancrage ou la manœuvre de l'hydravion sur l'eau, appropriés à sa taille, à son poids et à sa manœuvrabilité, et
 - 2) d'équipements permettant d'émettre les signaux sonores prévus par la réglementation internationale, afin d'éviter des collisions en mer, le cas échéant.
- d) Les avions survolant une étendue d'eau et s'éloignant d'un aérodrome se prêtant à un atterrissage d'urgence d'une distance supérieure à:
 - 1) celle correspondant à 120 minutes de vol à la vitesse de croisière ou à 400 NM, la plus courte des deux, pour les avions capables de poursuivre leur vol jusqu'à un aérodrome, en cas de panne du ou des moteurs critiques en un point quelconque de la route ou des détournements planifiés, ou

- 2) celle correspondant à 30 minutes de vol, à la vitesse de croisière ou à 100 NM, la plus courte des deux, pour tous les autres avions,
- sont équipés du matériel défini au point e).
- e) Les avions conformes au point d) transportent le matériel suivant:
- 1) des canots de sauvetage en nombre suffisant pour transporter toutes les personnes à bord, rangés de manière à permettre une utilisation aisée en cas d'urgence et d'une capacité suffisante pour permettre d'accueillir la totalité des survivants en cas de perte d'une des embarcations ayant la plus grande capacité nominale;
 - 2) d'une balise lumineuse de survie dans chaque canot de sauvetage;
 - 3) du matériel de survie, y compris les moyens de subsistance adaptés à la nature du vol concerné, et
 - 4) au moins deux émetteurs de localisation d'urgence de survie (ELT).

CAT.IDE.A.305 Équipement de survie

- a) Les avions exploités au-dessus de régions où les opérations de recherche et de sauvetage seraient particulièrement difficiles sont équipés:
- 1) de matériel de signalisation permettant d'envoyer des signaux de détresse;
 - 2) d'au moins un émetteur de localisation d'urgence de survie (ELT), et
 - 3) d'équipements de survie additionnels adaptés à l'itinéraire à suivre, en tenant compte du nombre de personnes à bord.
- b) Les équipements prévus au point a), paragraphe 3, peuvent toutefois ne pas être embarqués lorsque l'avion:
- 1) reste à une distance d'une zone où les opérations de recherche et de sauvetage ne sont pas particulièrement difficiles, inférieure à:
 - i) 120 minutes de vol à la vitesse de croisière avec un moteur en panne (OEI) pour les avions capables de poursuivre leur vol jusqu'à un aéroport avec une panne du ou des moteurs critiques en un point quelconque de la route ou des déroutements planifiés, ou
 - ii) 30 minutes de vol à la vitesse de croisière pour tous les autres avions,ou
 - 2) ne s'éloigne pas au-delà de la distance correspondant à 90 minutes de vol, à la vitesse de croisière, d'un site où un atterrissage d'urgence peut être effectué, dans le cas des avions certifiés conformément à la norme de navigabilité applicable.

CAT.IDE.A.325 Casque

- a) Les avions sont équipés d'un microcasque ou d'un laryngophone ou d'un dispositif équivalent pour chacun des membres de l'équipage de conduite devant se trouver en service à leur poste dans le compartiment de l'équipage de conduite.
- b) Les avions volant en IFR ou de nuit sont équipés d'un bouton de transmission sur la commande manuelle de profondeur et de gauchissement pour chacun des membres d'équipage de conduite requis.

CAT.IDE.A.330 Matériel de radiocommunication

- a) Les avions sont équipés du matériel de radiocommunication exigé par l'espace aérien applicable.
- b) L'équipement de radiocommunication permet également de communiquer sur la fréquence aéronautique d'urgence 121.5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Boîte de mélange audio

Les avions exploités en IFR sont équipés d'une boîte de mélange audio accessible depuis chaque poste des membres de l'équipage de conduite requis.

CAT.IDE.A.340 Équipement radio pour les vols en VFR sur des routes navigables par repérage visuel au sol

Les avions exploités en VFR sur des routes navigables par repérage visuel au sol disposent de l'équipement de radiocommunication nécessaire dans des conditions normales de propagation radio pour remplir les fonctions suivantes:

- a) communiquer avec les stations au sol appropriées;
- b) communiquer avec les stations ATC appropriées, depuis tout point d'un espace aérien contrôlé dans lequel des vols sont prévus, et
- c) recevoir des informations météorologiques.

CAT.IDE.A.345 Équipement de communication et de navigation pour les opérations en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol

- a) Les avions ne sont exploités en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol que si l'appareil est doté des équipements de radiocommunication et de navigation qui satisfont aux exigences de l'espace aérien applicable.
- 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) Nonobstant le point b), pour les opérations sur de courtes distances en espace NAT MNPS sans traversée de l'Atlantique Nord, les avions sont équipés d'au moins un système de communication à grande distance au cas où des procédures de communication différentes sont publiées pour l'espace aérien concerné.
- d) Les avions disposent d'un matériel de communication suffisant pour s'assurer que, dans le cas de la panne d'un équipement à tout moment du vol, les équipements restants permettent de naviguer en toute sécurité conformément au plan de vol.
- e) Les avions 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 auquel un atterrissage en vol à vue peut être effectué, pour chaque aérodrome où il est prévu d'atterrir en IMC, ainsi que tout aérodrome de dégivrage désigné.

CAT.IDE.A.350 Équipement transpondeur

Les avions sont dotés d'un transpondeur de radar secondaire (SSR) transmettant l'altitude-pression et de toute autre fonctionnalité du transpondeur SSR requise pour la route à suivre.

CAT.IDE.A.355 Gestion électronique des données de navigation

- a) L'exploitant n'utilise que des produits électroniques de données de navigation qui prennent en charge une application de navigation conforme aux normes d'intégrité pour l'utilisation prévue des données.
- b) Si les produits électroniques de données de navigation prennent en charge une application de navigation requise dans le cadre d'une exploitation pour laquelle la partie-SPA nécessite une autorisation, l'exploitant démontre à l'autorité compétente que le processus appliqué et les produits fournis présentent des niveaux d'intégrité adéquats pour l'utilisation prévue des données.
- c) L'exploitant contrôle en permanence l'intégrité tant des processus que des produits, soit de manière directe, soit en surveillant la conformité des fournisseurs tiers.
- d) L'exploitant veille à la distribution et l'insertion en temps utile de données de navigation électroniques actuelles et inaltérées à tous les avions qui le demandent.

Section 2 – Hélicoptères

CAT.IDE.H.100 Instruments et équipements – Généralités

- a) Les instruments et équipements exigés par la présente partie sont agréés conformément au règlement (CE) n° 1702/2003, à l'exception des éléments suivants:
- 1) fusibles de rechange;
 - 2) torches électriques;
 - 3) chronomètre de précision;
 - 4) porte-carte;
 - 5) trousse de premiers secours;
 - 6) mégaphones;
 - 7) équipements de survie et de signalisation;
 - 8) ancres flottantes et équipements permettant l'amarrage, et
 - 9) dispositifs de retenue pour enfants.
- c) Les instruments et équipements qui ne sont pas exigés par la présente partie et ne doivent pas être agréés conformément au règlement (CE) n° 1702/2003, mais qui sont transportés à bord pendant un vol, sont en conformité avec les dispositions suivantes:
- 1) les informations fournies par ces instruments, équipements ou accessoires ne sont pas utilisées par l'équipage de conduite aux fins de satisfaire aux exigences de l'annexe I du règlement (CE) n° 216/2008 ou des CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 et CAT.IDE.H.345, et
 - 2) les instruments et équipements n'ont pas d'incidence sur la navigabilité de l'hélicoptère, même en cas de panne ou de défaillance.
- d) Si un équipement doit être utilisé par un membre d'équipage à son poste pendant le vol, il doit pouvoir être facilement utilisable depuis ce poste. Lorsqu'un même équipement doit être utilisé par plus d'un membre de l'équipage de conduite, il doit être installé de manière à pouvoir être facilement utilisable depuis tout poste à partir duquel il doit être utilisé.
- e) Les instruments utilisés par tout membre de l'équipage de conduite doivent être disposés de façon à permettre au membre d'équipage de conduite de lire facilement les indications depuis son poste, en devant modifier le moins possible sa position et son axe de vision normaux lorsqu'il regarde en avant, dans le sens de la trajectoire de vol.
- f) Tous les équipements de secours nécessaires doivent être facilement accessibles pour une utilisation immédiate.

CAT.IDE.H.105 Équipements minimums pour le vol

Un vol ne peut être entamé lorsque tout instrument de l'hélicoptère, voire des équipements ou fonctions nécessaires pour le vol à effectuer, sont en panne ou manquants sauf:

- a) si l'hélicoptère est exploité conformément à la LME de l'exploitant, ou

- b) si l'exploitant est autorisé par l'autorité compétente à exploiter l'hélicoptère en respectant les contraintes de la liste minimale d'équipements de référence (LMER).

CAT.IDE.H.115 Feux opérationnels

- a) Les hélicoptères exploités en VFR de jour sont équipés d'un phare anticollision.
- b) Outre les dispositions du point a), les hélicoptères exploités de nuit ou en IFR sont équipés:
 - 1) d'un éclairage alimenté par le circuit électrique de bord aux fins d'assurer un éclairage approprié de l'ensemble des instruments et des équipements indispensables à une exploitation sûre de l'hélicoptère;
 - 2) d'un éclairage alimenté par le circuit électrique de l'hélicoptère aux fins d'assurer l'éclairage de tous les compartiments occupés par des passagers;
 - 3) d'une torche électrique pour chaque membre d'équipage requis à bord, facilement accessible depuis le poste qu'il occupe;
 - 4) de feux de navigation/position;
 - 5) de deux phares d'atterrissage, dont au moins un est réglable en vol de manière à pouvoir illuminer le sol devant et derrière l'hélicoptère, ainsi que le sol de part et d'autre de l'appareil, et
 - 6) des feux prévus par la réglementation internationale pour la prévention des collisions en mer s'il s'agit d'un hélicoptère amphibie.

CAT.IDE.H.125 Exploitation en VFR de jour - Instruments de vol et de navigation et équipements associés

Les hélicoptères exploités de jour selon les règles de vol à vue (VFR) sont équipés des instruments suivants, utilisables depuis le poste du pilote:

- a) un dispositif de mesure et d'affichage:
 - 1) de la direction magnétique;
 - 2) du temps, en heures, minutes et secondes;
 - 3) de l'altitude-pression;
 - 4) de la vitesse air indiquée;
 - 5) de la vitesse ascensionnelle;
 - 6) du dérapage;
- b) un dispositif d'affichage:
 - 1) de la température extérieure, et
 - 2) de l'insuffisance d'alimentation des instruments de vol nécessaires;
- c) dans le cas où deux pilotes sont nécessaires pour l'exploitation, un dispositif additionnel séparé est disponible pour le deuxième pilote, aux fins d'afficher:
 - 1) l'altitude-pression;
 - 2) la vitesse air indiquée;

- 3) la vitesse ascensionnelle, et
- 4) le dérapage;
- d) pour les hélicoptères dont la MCTOM est supérieure à 3 175 kg ou tout hélicoptère volant au-dessus d'étendues d'eau sans voir la terre ferme, ou lorsque la visibilité est inférieure à 1 500 m, un dispositif de mesure et d'affichage:
 - 1) de l'assiette, et
 - 2) de la direction;
- e) d'un moyen destiné à prévenir des défaillances des systèmes anémométriques en raison de condensation ou de givrage pour les hélicoptères ayant une MCTOM supérieure à 3 175 kg ou une MOPSC supérieure à neuf.

CAT.IDE.H.130 Exploitation en IFR ou de nuit - Instruments de vol et de navigation et équipements associés

Les hélicoptères exploités en VFR de nuit ou en IFR sont équipés des instruments suivants, utilisables depuis le poste du pilote:

- a) un dispositif de mesure et d'affichage:
 - 1) de la direction magnétique;
 - 2) du temps, en heures, minutes et secondes;
 - 3) de la vitesse air indiquée;
 - 4) de la vitesse ascensionnelle;
 - 5) du dérapage;
 - 6) de l'assiette, et
 - 7) de la direction stabilisée;
- b) deux dispositifs de mesure et d'affichage de l'altitude-pression. Dans le cas d'une exploitation monopilote en VFR de nuit, un altimètre barométrique peut être remplacé par un radio-altimètre;
- c) un dispositif d'affichage:
 - 1) de la température extérieure, et
 - 2) de l'insuffisance d'alimentation des instruments de vol nécessaires;
- d) un dispositif destiné à éviter les défaillances des systèmes anémométriques en raison de la condensation ou du givre, en vertu des dispositions du point a), paragraphe 3, et du point h), paragraphe 2;
- e) un moyen d'informer l'équipage de conduite de la panne des dispositifs exigés au point d) dans le cas des hélicoptères:
 - 1) pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré le 1^{er} août 1999 ou après cette date, ou
 - 2) pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 1^{er} août 1999, dont la MCTOM est supérieure à 3 175 kg, et la MOPSC est supérieure à neuf;
- f) un dispositif de secours de mesure et d'affichage de l'assiette qui:

- 1) est alimenté de manière continue en exploitation normale et, après une panne totale du circuit normal de génération électrique, est alimenté par une source indépendante du circuit normal de génération électrique;
 - 2) fonctionne indépendamment de tout autre dispositif destiné à mesurer et afficher l'assiette;
 - 3) peut être utilisé par chacun des postes des pilotes;
 - 4) fonctionne automatiquement en cas de panne générale du circuit électrique normal;
 - 5) permet une exploitation fiable pendant au moins 30 minutes ou la durée nécessaire pour voler jusqu'à un site d'atterrissage de dégagement lors d'une exploitation en terrain hostile ou en mer, la durée la plus longue étant sélectionnée, après une panne totale du circuit normal de génération électrique, compte tenu d'autres charges alimentées par le circuit électrique de secours et des procédures opérationnelles;
 - 6) est correctement éclairé pendant toutes les phases de l'exploitation, et
 - 7) est associé à un dispositif permettant d'alerter l'équipage de conduite lorsqu'il fonctionne sur son alimentation électrique propre, y compris lorsqu'il s'agit de l'alimentation de secours;
- g) une prise de pression statique alternative aux fins de mesurer l'altitude, la vitesse air et la vitesse ascensionnelle;
- h) dans le cas où deux pilotes sont nécessaires pour l'exploitation, un dispositif séparé est disponible pour le second pilote, aux fins d'afficher:
- 1) l'altitude-pression;
 - 2) la vitesse air indiquée;
 - 3) la vitesse ascensionnelle;
 - 4) le dérapage;
 - 5) l'assiette, et
 - 6) la direction stabilisée;
- i) dans le cas des vols en IFR, un porte-carte placé de manière à permettre une lecture aisée et pouvant être éclairé pour les vols de nuit.

CAT.IDE.H.135 Équipements additionnels pour les vols monopilotes en IFR

Les hélicoptères exploités en vol IFR monopilote sont équipés d'un pilote automatique pouvant maintenir au moins l'altitude et le cap.

CAT.IDE.H.145 Radio altimètres

- a) Les hélicoptères en vol au-dessus de l'eau sont équipés d'un radio-altimètre 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 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.

CAT.IDE.H.160 Équipement radar météorologique embarqué

Les hélicoptères ayant une MOPSC supérieure à neuf et exploités en IFR ou de nuit sont 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.

CAT.IDE.H.165 Équipements supplémentaires pour une exploitation en conditions givrantes de nuit

- a) 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.
- b) 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.

CAT.IDE.H.170 Système d'interphone pour l'équipage de conduite

Les hélicoptères exploités par plus d'un membre d'équipage de conduite sont équipés d'un système d'interphone pour les membres de l'équipage de conduite, comportant des casques et des microphones utilisés par tous les membres de l'équipage de conduite.

CAT.IDE.H.175 Système d'interphone pour les membres de l'équipage

Les hélicoptères sont équipés d'un système d'interphone pour les membres d'équipage en cas de transport d'un membre d'équipage qui ne fait pas partie de l'équipage de conduite.

CAT.IDE.H.180 Système d'annonces publiques

- a) Les hélicoptères ayant une MOPSC supérieure à neuf sont équipés d'un système d'annonces publiques, à l'exception des cas suivants:
 - 1) des hélicoptères ayant une MOPS supérieure à neuf mais inférieure à 20, si:
 - i) l'hélicoptère ne comporte pas de cloison entre le pilote et les passagers, et
 - ii) l'exploitant est en mesure de démontrer que la voix du pilote est audible et intelligible pendant le vol depuis tous les sièges passagers.

CAT.IDE.H.185 Enregistreur de conversations du poste de pilotage

- a) Les types d'hélicoptères suivants sont équipés d'un enregistreur de conversations du poste de pilotage (CVR):
 - 1) tous les hélicoptères ayant une MCTOM supérieure à 7 000 kg, et
 - 2) des hélicoptères ayant une MCTOM supérieure à 3 175 kg et pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré le 1^{er} janvier 1987, ou après cette date.
- b) Le CVR est en mesure de garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins:

- 1) les deux dernières heures de fonctionnement dans le cas des hélicoptères mentionnés au point a), paragraphes 1 et 2, pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité est délivré à partir du 1^{er} avril 2016;
 - 2) la dernière heure de fonctionnement dans le cas des hélicoptères mentionnés au point a), paragraphe 1, pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré entre le 1^{er} août 1999 et le 1^{er} janvier 2016;
 - 3) les dernières 30 minutes de fonctionnement dans le cas des hélicoptères mentionnés au point a), paragraphe 1, pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 1^{er} août 1999, ou
 - 4) les dernières 30 minutes de fonctionnement dans le cas des hélicoptères mentionnés au point a), paragraphe 2, pour lesquels un certificat individuel de navigabilité est délivré avant le 1^{er} janvier 2016.
- c) Le CVR enregistre les données par rapport à une échelle de temps:
- 1) les communications radiotéléphoniques transmises ou reçues dans le compartiment de l'équipage de conduite;
 - 2) les communications vocales des membres de l'équipage de conduite via le système d'interphone et via le système d'annonces publiques, si installé;
 - 3) l'environnement sonore du compartiment de l'équipage de conduite, y compris, et ce sans interruption:
 - i) dans le cas d'hélicoptères pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré le 1^{er} août 1999 ou après cette date, les signaux sonores reçus via chaque microphone de membre d'équipage;
 - ii) dans le cas d'hélicoptères pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 1^{er} août 1999, les signaux sonores reçus via chaque microphone de membre d'équipage, dans la mesure du possible,
 - et
 - 4) les signaux vocaux ou sonores identifiant les aides à la navigation ou à l'approche envoyés aux casques ou aux haut-parleurs.
- d) L'enregistreur de conversations commence automatiquement à enregistrer avant que l'hélicoptère ne se déplace par ses propres moyens et poursuit cet enregistrement jusqu'à la fin du vol, lorsque l'hélicoptère n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens.
- e) Outre les dispositions du point d), dans le cas d'hélicoptères visés au point a), paragraphe 2, pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré le 1^{er} août 1999, ou après cette date:
- 1) l'enregistreur de conversations commence automatiquement à enregistrer avant que l'hélicoptère ne se déplace par ses propres moyens et poursuit cet enregistrement jusqu'à la fin du vol, lorsque l'hélicoptère n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens.
 - 2) en fonction de la disponibilité d'alimentation électrique, l'enregistreur de conversations commence à enregistrer dès que possible pendant les vérifications faites dans le poste de pilotage avant le vol, et ce jusqu'aux vérifications faites dans le poste de pilotage immédiatement après l'arrêt des moteurs à la fin du vol.

- f) L'enregistreur de conversations est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau.

CAT.IDE.H.190 Enregistreur de paramètres de vol

- a) Les hélicoptères suivants sont équipés d'un FDR utilisant un mode numérique d'enregistrement et de stockage des données, et muni d'un système permettant d'extraire facilement ces données du support de mémorisation:
- 1) les hélicoptères ayant une MCTOM supérieure à 3 175 kg et pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré le 1^{er} août 1999, ou après cette date, et
 - 2) les hélicoptères ayant une MCTOM supérieure à 7 000 kg ou une MOPSC supérieure à neuf et pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité a été délivré le 1^{er} janvier 1989, ou après cette date, mais avant le 1^{er} août 1999.
- b) Le FDR enregistre les paramètres nécessaires pour déterminer de manière précise:
- 1) la trajectoire de vol, la vitesse, l'assiette, la puissance du moteur, le fonctionnement et la configuration et doit pouvoir garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins les 10 dernières heures de fonctionnement, pour les hélicoptères visés au point a), paragraphe 1, pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité est délivré à partir du 1^{er} janvier 2016;
 - 2) la trajectoire de vol, la vitesse, l'assiette, la puissance du moteur et le fonctionnement et doit pouvoir garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins les huit dernières heures de fonctionnement, pour les hélicoptères visés au point a), paragraphe 1, pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité est délivré avant le 1^{er} janvier 2016, ou
 - 3) la trajectoire de vol, la vitesse, l'assiette, la puissance du moteur et le fonctionnement et doit pouvoir garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins les cinq dernières heures de fonctionnement, pour les hélicoptères visés au point a), paragraphe 2.
- c) Les données proviennent de sources de l'hélicoptère, permettant d'établir une corrélation précise avec les informations présentées à l'équipage de conduite.
- d) Le FDR commence automatiquement à enregistrer avant que l'hélicoptère ne puisse se déplacer par ses propres moyens et arrête automatiquement cet enregistrement une fois que l'hélicoptère n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens.
- e) Le FDR est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau.

CAT.IDE.H.195 Enregistrement des liaisons de données

- a) Les hélicoptères pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité est délivré à partir du 8 avril 2014, qui disposent de la capacité d'utiliser des communications par liaisons de données et doivent être munis d'un CVR, enregistrent sur un enregistreur, le cas échéant:
- 1) les messages de communication par liaison de données relatifs aux communications ATS au départ et à destination de l'hélicoptère, y compris les messages inscrits dans les applications suivantes:
 - i) établissement de la liaison de données;

- ii) communications entre le contrôleur et le pilote;
 - iii) surveillance automatique;
 - iv) informations liées au vol;
 - v) dans la mesure du possible, en fonction de l'architecture du système, la surveillance automatique en mode diffusion;
 - vi) dans la mesure du possible, compte tenu de l'architecture du système, des données de contrôle opérationnel de l'aéronef, et
 - vii) dans la mesure du possible, compte tenu de l'architecture du système, des graphiques;
- 2) les informations qui permettent la corrélation avec tout enregistrement associé lié aux communications par liaison de données et stocké séparément de l'hélicoptère, et
 - 3) les informations relatives à la durée et à la priorité des messages de communication par liaison de données, compte tenu de l'architecture du système.
- b) L'enregistreur utilise un mode d'enregistrement et de stockage numérique des données et des informations et permet d'extraire rapidement lesdites données. La méthode d'enregistrement est telle qu'elle permet de faire correspondre les données à celles enregistrées au sol.
 - c) L'enregistreur est capable de conserver les données enregistrées pendant au moins la même durée que celle définie pour les CVR au CAT.IDE.H.185.
 - d) L'enregistreur est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau.
 - e) Les exigences applicables à la logique de démarrage et d'arrêt de l'enregistreur sont les mêmes que celles applicables à la logique de démarrage et d'arrêt du CVR, reprises au CAT.IDE.H.185, points d) et e).

CAT.IDE.H.200 Enregistreur combiné des données de vol et des conversations

Il est possible de se conformer aux exigences relatives au CVR et au FDR en utilisant un enregistreur combiné.

CAT.IDE.H.205 Sièges, ceintures de sécurité, harnais et dispositifs de retenue pour enfants

- a) Les hélicoptères sont équipés:
 - 1) d'un siège ou d'une couchette pour toute personne à bord âgée de deux ans révolus;
 - 2) de sièges pour les membres d'équipage de cabine;
 - 3) d'une ceinture de sécurité pour chaque siège passager et de ceintures de retenue pour chaque couchette;
 - 4) dans le cas des hélicoptères pour lesquels un premier certificat individuel de navigabilité a été délivré le 1^{er} août 1999 ou après cette date, d'une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse à utiliser dans chaque siège passager par chaque passager âgé d'au moins deux ans;
 - 5) d'un dispositif de retenue enfant pour chaque personne à bord de moins de deux ans;

- 6) d'une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse intégrant un dispositif de retenue automatique du torse de l'occupant dans le cas d'une décélération rapide, installé à chaque siège de membre d'équipage de conduite, et
 - 7) d'une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse sur les sièges des membres d'équipage de cabine minimums requis.
- b) Une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse:
- 1) dispose d'un point de déverrouillage unique;
 - 2) inclut des bretelles et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisées de manière indépendante.

CAT.IDE.H.210 Signaux «Attachez vos ceintures» et «Défense de fumer»

Les hélicoptères dans lesquels tous les sièges des passagers ne sont pas visibles depuis les sièges des membres d'équipage de conduite sont dotés d'un système de signalisation informant tous les passagers et les membres de l'équipage de cabine lorsque les ceintures doivent être attachées et lorsqu'il est interdit de fumer.

CAT.IDE.H.220 Trousse de premiers secours

- a) Les hélicoptères sont équipés d'au moins une trousse de premiers secours.
- b) Les trousses de premiers secours sont:
 - 1) facilement accessibles pour utilisation, et
 - 2) tenues à jour.

CAT.IDE.H.240 Oxygène de subsistance - Hélicoptères non pressurisés

Les hélicoptères non pressurisés exploités à des altitudes supérieures à 10 000 ft sont équipés d'un système de stockage et de distribution d'oxygène de subsistance conformément au tableau 1.

Tableau 1: Besoins minimums en oxygène pour les hélicoptères complexes non pressurisés

Alimentation pour:	Durée et altitude-pression de la cabine
1) Occupants des sièges du compartiment de l'équipage de cabine qui exercent leur fonction et membres d'équipage qui assistent l'équipage de conduite dans ses tâches	La totalité du temps de vol à des altitudes-pression supérieures à 10 000 ft.
2) Membres d'équipage de cabine requis	La totalité du temps de vol à des altitudes-pression supérieures à 13 000 ft et pour toute période de plus de 30 minutes à des altitudes-pression supérieures à 10 000 ft, mais inférieures à 13 000 ft.

Alimentation pour:	Durée et altitude-pression de la cabine
3) Membres d'équipage supplémentaires et 100 % des passagers *	La totalité du temps de vol à des altitudes-pression supérieures à 13 000 ft.
4) 10 % des passagers *	La totalité du temps de vol après 30 minutes à des altitudes-pression supérieures à 10 000 ft, mais inférieures à 13 000 ft.

* Le nombre de passagers repris au tableau 1 fait référence aux passagers réellement transportés à bord, y compris ceux âgés de moins de 24 mois.

Tableau 2: Besoins minimums en oxygène pour les hélicoptères non pressurisés à motorisation non complexe

Alimentation pour:	Durée et altitude-pression de la cabine
1) Occupants de sièges du compartiment de l'équipage de cabine qui exercent leur fonction, membres d'équipage qui assistent l'équipage de conduite dans ses tâches, et membres d'équipage de cabine requis	La totalité du temps de vol à des altitudes-pression supérieures à 13 000 ft et pour toute période de plus de 30 minutes à des altitudes-pression supérieures à 10 000 ft, mais inférieures à 13 000 ft.
2) Membres d'équipage supplémentaires et 100 % des passagers *	La totalité du temps de vol à des altitudes-pression supérieures à 13 000 ft.
3) 10 % des passagers *	La totalité du temps de vol après 30 minutes à des altitudes-pression supérieures à 10 000 ft, mais inférieures à 13 000 ft.

* Le nombre de passagers repris au tableau 2 fait référence aux passagers réellement transportés à bord, y compris ceux âgés de moins de 24 mois.

CAT.IDE.H.250 Extincteurs à main

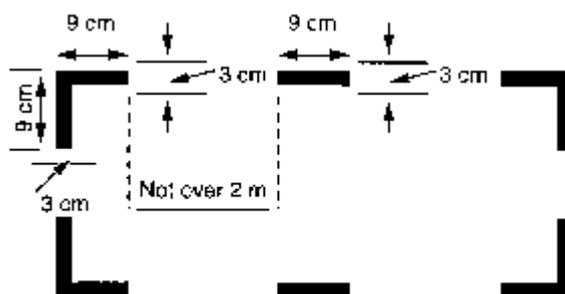
- a) Les hélicoptères sont équipés d'au moins un extincteur à main placé dans le compartiment de l'équipage de conduite.
- b) Au moins un extincteur à main est placé, ou est facilement accessible pour utilisation, dans chaque office ne se trouvant pas dans la cabine principale.
- c) Au moins un extincteur à main est disponible pour utilisation dans chaque compartiment de fret accessible aux membres d'équipage pendant le vol.
- d) La nature et la quantité d'agent extincteur doivent être adaptées aux types d'incendies susceptibles de se déclarer dans le compartiment où l'extincteur est destiné à être utilisé, et réduire au minimum les risques de concentration de gaz toxiques dans les compartiments occupés par des personnes.
- e) Les hélicoptères sont équipés d'au moins un nombre d'extincteurs à main conforme au tableau 1, placés dans un endroit convenable pour qu'ils soient facilement accessibles dans chaque compartiment passagers.

Tableau 1: Nombre d'extincteurs à main

MOPSC	Nombre d'extincteurs
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3

CAT.IDE.H.260 Indication des zones de pénétration dans le fuselage

Si des zones du fuselage sont marquées pour la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence, celles-ci sont repérées comme indiqué à la figure 1.

Figure 1: indication des zones de pénétration**CAT.IDE.H.270 Mégaphones**

Les hélicoptères dont la MOPSC est supérieure à 19 sont équipés d'au moins un mégaphone portatif alimenté par batteries, facilement accessible pour utilisation par les membres de l'équipage en cas d'évacuation d'urgence.

CAT.IDE.H.275 Éclairage et balisage de secours

- a) Les hélicoptères ayant une MOPSC supérieure à 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) d'un balisage des issues de secours et de signes de localisation visibles à la lumière du jour ou dans le noir.
- b) Les hélicoptères sont dotés d'un marquage des issues de secours, visible à la lumière du jour ou dans le noir 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 10 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale, ou

- 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 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale.

CAT.IDE.H.280 Émetteur de localisation d'urgence (ELT)

- a) L'hélicoptère est équipé d'au moins un ELT automatique.
- b) Les hélicoptères exploités en classe de performances 1 ou 2 utilisés lors d'opérations en mer, en vol au-dessus de l'eau dans un environnement hostile et à une distance de la terre ferme correspondant à plus de 10 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale, sont équipés d'un ELT à déploiement automatique (ELT(AD)).
- c) Un ELT de tout type est capable de transmettre simultanément sur 121.5 MHz et 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Gilets de sauvetage

- a) Les hélicoptères sont équipés de gilets de sauvetage pour toutes les personnes à bord, ou de dispositifs de flottaison équivalents pour celles âgées de moins de 24 mois, rangés dans un endroit facilement accessible à partir du siège ou de la couchette de la personne à qui le gilet est destiné, 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 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 au-delà d'une distance d'autorotation par rapport à la terre ferme, ou
 - 3) en classe de performances 2 ou 3 lors d'un décollage ou d'un atterrissage sur un aérodrome ou un site d'exploitation présentant une trajectoire de décollage ou d'approche au-dessus de l'eau.
- b) Chaque gilet de sauvetage ou dispositif individuel de flottaison équivalent est muni d'un dispositif électrique d'éclairage destiné à faciliter la localisation des personnes.

CAT.IDE.H.295 Combinaisons de survie de l'équipage

Chaque membre d'équipage porte une combinaison de survie lors d'une exploitation:

- a) en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au-dessus de l'eau en soutien à des opérations en mer, à une distance de la terre ferme correspondant à plus de 10 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale, lorsque les bulletins ou les prévisions météorologiques dont dispose le commandant de bord indiquent que la température de l'eau sera inférieure à plus 10 °C pendant le vol, ou lorsque la durée estimée de sauvetage sera supérieure à la durée estimée de survie, ou
- b) en classe de performances 3 lors d'un vol au-dessus de l'eau à une distance de la terre ferme supérieure à la distance d'auto rotation ou la distance d'atterrissage forcé en sécurité, lorsque les observations ou les prévisions météorologiques dont dispose le commandant de bord indiquent que la température de l'eau sera inférieure à plus 10 °C pendant le vol.

CAT.IDE.H.300 Canots de sauvetage, ELT de survie et équipement de survie lors de vols prolongés au-dessus de l'eau

- a) Les hélicoptères 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 10 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale, ou
 - 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 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale, sont équipés:
 - i) dans le cas d'un hélicoptère qui transporte moins de 12 personnes, au moins un canot de sauvetage d'une capacité nominale correspondant au moins au nombre maximum de personnes à bord, rangé de manière à faciliter son utilisation rapide en cas d'urgence;
 - ii) dans le cas d'un hélicoptère qui transporte plus de 11 personnes, au moins deux canots de sauvetage qui permettent ensemble d'accueillir toutes les personnes pouvant être transportées à bord et ayant chacun une capacité de surcharge suffisante pour accueillir toutes les personnes présentes à bord de l'hélicoptère, rangés de manière à faciliter leur utilisation rapide en cas d'urgence;
 - iii) au moins un ELT de survie (ELT(S)) pour chacun des canots de sauvetage exigés, et
 - iv) le matériel de survie, y compris les moyens de subsistance adaptés à la nature du vol concerné.

CAT.IDE.H.305 Équipement de survie

Les hélicoptères exploités au-dessus de régions où les opérations de recherche et de sauvetage seraient particulièrement difficiles sont équipés:

- a) de matériel de signalisation permettant d'envoyer des signaux de détresse;
- b) d'au moins un émetteur de localisation d'urgence de survie (ELT(S)), et
- c) d'équipements de survie additionnels pour l'itinéraire à suivre, en tenant compte du nombre de personnes à bord.

CAT.IDE.H.310 Exigences additionnelles pour les hélicoptères effectuant des opérations en mer en zone maritime hostile

Les hélicoptères exploités lors de vols en mer en zone maritime hostile, à une distance de la terre ferme correspondant à plus de 10 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale, satisfont aux exigences suivantes:

- a) lorsque le bulletin ou les prévisions météorologiques dont dispose le commandant de bord indiquent que la température de l'eau sera inférieure à plus 10 °C pendant le vol, ou lorsque le temps de sauvetage est estimé supérieur au temps calculé de survie, ou si le vol est prévu de nuit, toutes les personnes à bord portent une combinaison de survie.
- b) tous les canots de sauvetage transportés à bord conformément au CAT.IDE.H.300 sont installés de manière à être utilisables dans l'état de la mer qui a servi à évaluer les

caractéristiques d'amerrissage, de flottaison et d'équilibre de l'hélicoptère aux fins de satisfaire aux exigences d'amerrissage dans le cadre de la certification.

- c) l'hélicoptère est équipé 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.
- d) toutes les issues de secours, y compris les issues de secours de l'équipage, ainsi que les dispositifs pour les ouvrir, sont clairement marqués aux fins de guider les occupants qui utilisent les issues à la lumière du jour ou dans le noir. Lesdits repères sont conçus pour rester visibles si l'hélicoptère a chaviré et que la cabine est submergée.
- e) toutes les portes non largables qui sont prévues comme issues de secours en cas d'amerrissage disposent d'un dispositif de maintien en position ouverte, afin qu'elles n'interfèrent pas avec la sortie des occupants quelles que soient les conditions en mer, jusqu'au maximum exigé pour l'évaluation d'amerrissage et de flottaison.
- f) toutes les portes, fenêtres et autres ouvertures du compartiment passagers qui ont été évaluées comme étant adaptées pour une sortie sous l'eau sont équipées d'un dispositif permettant leur ouverture en cas d'urgence.
- g) les passagers et les membres d'équipage portent des gilets de sauvetage à tout instant, sauf s'ils ont revêtu une combinaison de survie intégrée qui répond aux exigences combinées de la combinaison de survie et du gilet de sauvetage.

CAT.IDE.H.315 Hélicoptères certifiés pour une exploitation sur l'eau – Équipements divers

Les hélicoptères certifiés pour être exploités sur l'eau sont équipés:

- a) d'une ancre flottante et d'autres équipements nécessaires pour faciliter l'amarrage, l'ancrage ou la manœuvre de l'hélicoptère sur l'eau, appropriés à sa taille, à son poids et à sa manœuvrabilité, et
- b) d'équipements permettant d'émettre les signaux sonores prévus par la réglementation internationale, afin d'éviter des collisions en mer, le cas échéant.

CAT.IDE.H.320 Tous les hélicoptères en vol au-dessus de l'eau – Amerrissage

- a) Les hélicoptères sont conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir conformément au code navigabilité applicable lorsqu'ils sont exploités en classe de performances 1 ou 2 en vol au-dessus de l'eau dans un environnement hostile, à une distance de la terre ferme correspondant à plus de 10 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale.
- b) Les hélicoptères sont conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir conformément au code navigabilité applicable ou munis d'équipements de flottaison de secours lorsqu'ils sont exploités:
 - 1) 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 terre ferme correspondant à plus de 10 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale;
 - 2) en classe de performances 2, lorsqu'ils décollent ou atterrissent sur l'eau, à l'exception du cas d'une exploitation dans le cadre d'un service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH), auquel cas, aux fins de réduire l'exposition, l'atterrissage et le décollage

depuis un site d'exploitation SMUH situé dans un environnement habité est effectué au-dessus de l'eau, ou

- 3) en classe de performances 3 lors d'un vol au-dessus de l'eau à une distance de la terre ferme supérieure à celle permettant un atterrissage forcé en sécurité.

CAT.IDE.H.325 Casque

Lorsqu'un système de radiocommunication et/ou de radionavigation est nécessaire, l'hélicoptère est équipé d'un microcasque ou d'un système équivalent, ainsi que d'un bouton de transmission situé sur les commandes de vol pour chacun des pilotes et/ou des membres d'équipage requis en fonction à son poste.

CAT.IDE.H.330 Équipement de radiocommunication

- a) Les hélicoptères sont équipés du matériel de radiocommunication exigé par l'espace aérien applicable.
- b) L'équipement de radiocommunication permet également de communiquer sur la fréquence aéronautique d'urgence 121.5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Boîte de mélange audio

Les hélicoptères exploités en IFR sont équipés d'une boîte de mélange audio accessible depuis chaque poste des membres de l'équipage de conduite requis.

CAT.IDE.H.340 Équipement radio pour les vols en VFR sur des routes navigables par repérage visuel au sol

Les hélicoptères exploités en VFR sur des routes navigables par repérage visuel au sol disposent de l'équipement de radiocommunication nécessaire dans des conditions normales de propagation radio pour remplir les fonctions suivantes:

- a) communiquer avec les stations au sol appropriées;
- b) communiquer avec les stations ATC appropriées, depuis tout point d'un espace aérien contrôlé dans lequel des vols sont prévus, et
- c) recevoir des informations météorologiques.

CAT.IDE.H.345 Équipement de communication et de navigation pour les opérations en IFR ou en VFR sur les routes non navigables par repérage visuel au sol

- a) Les hélicoptères ne sont exploités en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol que si l'appareil est doté des équipements de radiocommunication et de navigation qui satisfont aux exigences de l'espace aérien applicable.
- 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) Les hélicoptères disposent d'un matériel de communication suffisant pour s'assurer que, dans le cas de la panne d'un équipement à tout moment du vol, les équipements restants permettent de naviguer en toute sécurité conformément au plan de vol.

- 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 auquel un atterrissage en vol à vue peut être effectué, pour chaque aéroport où il est prévu d'atterrir en IMC, ainsi que tout aéroport de décollage désigné.

CAT.IDE.H.350 Équipement transpondeur

Les hélicoptères sont dotés d'un transpondeur de radar secondaire (SSR) transmettant l'altitude-pression et de toute autre fonctionnalité du transpondeur SSR requise pour la route à suivre.

ANNEXE V

Partie-SPA

Sous-partie A - Exigences générales

SPA.GEN.100 Autorité compétente

- a) L'autorité compétente qui délivre un agrément spécifique est:
 - 1) dans le cas d'un exploitant commercial, l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement, et
 - 2) dans le cas d'exploitants non commerciaux, l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant est établi ou réside.
- b) Nonobstant le point a), paragraphe 2, dans le cas d'un exploitant non commercial qui utilise un aéronef immatriculé dans un pays tiers, les exigences applicables en vertu de la présente partie en ce qui concerne l'agrément des opérations suivantes n'est pas applicable si les agréments sont délivrés par un État d'immatriculation d'un pays tiers:
 - 1) navigation fondée sur les performances (PBN);
 - 2) spécifications de performances minimales de navigation (MNPS);
 - 3) espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit (RVSM).

SPA.GEN.105 Demande d'agrément spécifique

- a) L'exploitant qui introduit une demande d'agrément spécifique fournit à l'autorité compétente les documents exigés par la sous-partie applicable, ainsi que les informations suivantes:
 - 1) le nom, l'adresse et l'adresse postale du postulant, et
 - 2) une description de l'exploitation prévue.
- b) L'exploitant fournit les preuves suivantes à l'autorité compétente:
 - 1) conformité avec les exigences de la sous partie applicable, et
 - 2) que les éléments concernés définis dans les données d'adéquation opérationnelle (OSD) établies conformément à la partie 21 sont pris en compte.
- c) L'exploitant conserve des archives relatives aux dispositions des points a) et b), pour au moins la durée de l'exploitation soumise à agrément spécifique ou, le cas échéant, satisfait aux exigences de la partie-ORO.

SPA.GEN.110 Privilèges d'un exploitant titulaire d'un agrément spécifique

L'étendue des activités qu'un exploitant est autorisé à exécuter est documentée et définie:

- a) dans le cas des exploitants titulaires d'un certificat de transporteur aérien (CTA), dans les spécifications techniques du CTA, et
- b) pour tous les autres exploitants, dans la liste des agréments spécifiques.

SPA.GEN.115 Modifications à un agrément spécifique

Lorsque les conditions d'un agrément spécifique subissent des modifications, l'exploitant fournit les documents pertinents à l'autorité compétente et obtient son autorisation préalable.

SPA.GEN.120 Maintien de la validité d'un agrément spécifique

Les agréments spécifiques sont délivrés pour une durée illimitée et restent valides dans la mesure où l'exploitant maintient la conformité aux exigences associées à l'agrément spécifique et prend en compte les éléments pertinents définis dans les OSD établies conformément à la partie 21.

Sous-partie B - Exploitation reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN)

SPA.PBN.100 Exploitation PBN

Un aéronef n'est pas exploité dans un espace aérien, sur des routes ou conformément à des procédures données pour lesquels des spécifications reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN) sont établies, excepté si l'exploitant s'est vu délivrer un agrément par l'autorité compétente aux fins de mener de telles opérations. Aucun agrément spécifique n'est nécessaire pour des opérations dans un espace aérien de navigation sur zone 5 (RNAV5 (navigation sur zone de base, B-RNAV)).

SPA.PBN.105 Agrément opérationnel PBN

Pour obtenir un agrément opérationnel PBN de la part de l'autorité compétente, l'exploitant fournit la preuve:

- a) qu'il a obtenu l'agrément de navigabilité applicable du système RNAV;
- b) qu'un programme de formation des membres de l'équipage de conduite participant à ces opérations a été établi, et
- c) que des procédures opérationnelles ont été établies qui définissent:
 - 1) les équipements à transporter à bord, y compris leurs limites opérationnelles et les inscriptions appropriées dans la liste minimale d'équipements (LME);
 - 2) les exigences en matière de composition de l'équipage de conduite et d'expérience;
 - 3) les procédures normales;
 - 4) les procédures d'urgence;
 - 5) le suivi et les comptes rendus d'incidents, et
 - 6) la gestion électronique des données de navigation.

Sous-partie C - Exploitation selon les spécifications de performances minimales de navigation (MNPS)

SPA.MNPS.100 Exploitation MNPS

Un aéronef n'est pas exploité dans un espace aérien spécifique soumis aux spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) conformément aux procédures supplémentaires régionales selon lesquelles les spécifications de performances minimales de navigation sont établies, excepté si l'exploitant s'est vu délivrer un agrément par l'autorité compétente aux fins de mener de telles opérations.

SPA.MNPS.105 Agrément opérationnel MNPS

Pour obtenir un agrément opérationnel MNPS de l'autorité compétente, l'exploitant fournit la preuve:

- a) que l'équipement de navigation répond aux performances requises;
- b) que les données affichées, témoins et commandes de navigation sont visibles et utilisables par chaque pilote qui occupe son poste de service;
- c) qu'un programme de formation des membres de l'équipage de conduite participant à ces opérations a été établi, et
- d) que des procédures opérationnelles ont été établies qui définissent:
 - 1) les équipements à transporter à bord, y compris leurs limites opérationnelles et les inscriptions appropriées dans la LME;
 - 2) les exigences en matière de composition de l'équipage de conduite et d'expérience;
 - 3) les procédures normales;
 - 4) les procédures d'urgence, y compris celles spécifiées par l'autorité responsable de l'espace aérien concerné, et
 - 5) le suivi et les comptes-rendus d'incidents.

Sous-partie D - Opérations dans un espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit (RVSM)

SPA.RVSM.100 Opérations RVSM

Les aéronefs ne sont pas exploités dans un espace aérien spécifique auquel s'applique un minimum de séparation verticale réduit de 300 m (1 000 ft) entre le niveau de vol (FL) 290 jusqu'au FL 410 inclus, excepté si l'exploitant s'est vu délivrer un agrément par l'autorité compétente pour mener de telles opérations.

SPA.RVSM.105 Agrément opérationnel RVSM

Pour obtenir un agrément opérationnel RVSM de l'autorité compétente, l'exploitant fournit la preuve:

- a) que l'agrément de navigabilité RVSM a été obtenu;
- b) que des procédures de surveillance et de compte-rendu des erreurs de maintien d'altitude ont été établies;
- c) qu'un programme de formation des membres de l'équipage de conduite participant à ces opérations a été établi, et
- d) que des procédures opérationnelles ont été établies qui définissent:
 - 1) les équipements à transporter à bord, y compris leurs limites opérationnelles et les inscriptions appropriées dans la LME;
 - 2) les exigences en matière de composition de l'équipage de conduite et d'expérience;
 - 3) la préparation du plan de vol;
 - 4) les procédures avant le vol;
 - 5) les procédures avant l'entrée en espace aérien RVSM;
 - 6) les procédures en vol;
 - 7) les procédures après le vol;
 - 8) les comptes rendus d'incidents, et
 - 9) les procédures opérationnelles régionales spécifiques.

SPA.RVSM.110 Exigences en matière d'équipement RVSM

Les aéronefs exploités en espace aérien RVSM sont équipés:

- a) de deux systèmes de mesure d'altitude indépendants;
- b) d'un système avertisseur d'altitude;
- c) d'un correcteur automatique d'altitude, et
- d) d'un transpondeur de radar secondaire (SSR) transmettant l'altitude-pression, qui peut être raccordé au système de mesure d'altitude utilisé pour le contrôle de l'altitude.

SPA.RVSM.115 Erreurs de maintien d'altitude RVSM

- a) L'exploitant établit des comptes-rendus des événements enregistrés ou communiqués en matière d'erreurs de maintien d'altitude, qui sont provoquées par une défaillance des équipements de l'aéronef ou qui sont de nature opérationnelle, et sont supérieures ou égales à:
 - 1) une erreur verticale totale (TVE) de ± 90 m (± 300 ft);
 - 2) une erreur du système d'altimétrie (ASE) de ± 75 m (± 245 ft), et
 - 3) un écart par rapport à l'altitude attribuée (AAD) de ± 90 m (± 300 ft).
- b) Des comptes-rendus de ces événements sont envoyés à l'autorité compétente dans les 72 heures. Les comptes-rendus incluent une analyse initiale des facteurs à l'origine des erreurs et des mesures prises pour éviter que ces événements ne se répètent.
- c) Lorsque des erreurs de maintien d'altitude sont enregistrées ou reçues, l'exploitant prend des mesures immédiates pour rectifier les conditions qui ont provoqué les erreurs et fournit des comptes-rendus de suivi, sur demande de l'autorité compétente.

Sous-partie E - Opérations par faible visibilité (LVO)

SPA.LVO.100 Opérations par faible visibilité

L'exploitant n'effectue les opérations par faible visibilité (LVO) suivantes que lorsqu'elles sont autorisées par l'autorité compétente:

- a) opération de décollage par faible visibilité (LVTO);
- b) opération de catégorie I inférieure aux normes (LTS CAT I);
- c) opération de catégorie II (CAT II);
- d) opération de catégorie II hors normes (OTS CAT II);
- e) opération de catégorie III (CAT III), et
- f) opérations d'approche à l'aide de systèmes à vision augmentée (EVS) pour lesquels un crédit opérationnel sur les minimums de portée visuelle de piste (RVR) est appliqué.

SPA.LVO.105 Agrément LVO

Pour obtenir un agrément LVO de l'autorité compétente, l'exploitant démontre qu'il satisfait aux exigences de la présente sous-partie.

SPA.LVO.110 Exigences opérationnelles générales

- a) L'exploitant n'effectue des opérations LTS CAT I que si:
 - 1) chaque aéronef concerné est certifié pour une exploitation dans le cadre d'opérations CAT II, et
 - 2) l'approche est effectuée:
 - i) en étant automatiquement couplée à un système d'atterrissage automatique qui doit être agréé pour des opérations CAT IIIA, ou
 - ii) à l'aide d'un système d'atterrissage par guidage tête haute (HUDLS) jusqu'à au moins 150 ft au-dessus du seuil.
- b) L'exploitant n'effectue des opérations CAT II, OTS CAT II ou CAT III que si:
 - 1) chaque aéronef concerné est certifié pour des opérations ayant une hauteur de décision (DH) inférieure à 200 ft, ou aucune DH, et est équipé conformément aux exigences de navigabilité applicables;
 - 2) un système d'enregistrement de la réussite ou de l'échec de l'approche et/ou de l'atterrissage automatique est établi et maintenu aux fins de surveiller la sécurité globale des opérations;
 - 3) la DH est déterminée au moyen d'un radio-altimètre, et
 - 4) l'équipage de conduite est constitué d'au moins deux pilotes.
- c) L'exploitant n'effectue des opérations d'approche à l'aide d'un EVS que si:

- 1) l'EVS est certifié, et
 - 2) dans le cas d'opérations avec une RVR inférieure à 550 m, l'équipage de conduite est constitué d'au moins deux pilotes.
- d) Toute annonce vocale à une hauteur inférieure à 200 ft au-dessus du seuil de l'aérodrome est déterminée par un radio-altimètre.

SPA.LVO.115 Exigences liées à l'aérodrome

- a) L'exploitant n'utilise pas un aérodrome pour des opérations LVO lorsque la visibilité est inférieure à 800 m, sauf:
- 1) si l'aérodrome a été agréé pour de telles opérations par l'État dans lequel il se trouve, et
 - 2) des procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) ont été établies.
- b) Si l'exploitant sélectionne un aérodrome sur lequel le terme LVP n'est pas utilisé, l'exploitant s'assure que des procédures équivalentes sont utilisées sur l'aérodrome qui satisfont aux exigences des LVP. Cette situation est clairement indiquée dans le manuel d'exploitation ou dans un manuel de procédures servant à préciser à l'équipage de conduite comment déterminer si des LVP équivalentes sont appliquées.

SPA.LVO.120 Formation et qualifications de l'équipage de conduite

L'exploitant s'assure que, avant d'effectuer une LVO:

- a) chaque membre de l'équipage de conduite:
- 1) satisfait aux exigences du manuel d'exploitation en matière de formation et de contrôle, et notamment d'entraînements sur entraîneurs synthétiques de vol (FSTD), en ce qui concerne l'exécution de vols dans les valeurs limites de RVR/visibilité et de DH, propres à la nature de l'exploitation et au type d'aéronef, et
 - 2) est qualifié conformément aux normes prescrites dans le manuel d'exploitation;
- b) la formation et le contrôle sont exécutés conformément à un plan de cours détaillé.

SPA.LVO.125 Procédures opérationnelles

- a) L'exploitant établit des procédures et des consignes à utiliser dans le cadre des LVO. Ces procédures et consignes sont incluses dans le manuel d'exploitation ou dans un manuel de procédures et indiquent les tâches des membres d'équipage de conduite pendant les opérations de circulation au sol, de décollage, d'approche, d'arrondi, d'atterrissage, de roulement à l'atterrissage, et d'approche interrompue, selon le cas.
- b) Avant de commencer une LVO, le pilote/commandant de bord a la certitude que:
- 1) l'état des installations visuelles et non visuelles est suffisant;
 - 2) des LVP adéquates sont appliquées en fonction des informations reçues des services de la circulation aérienne (ATS), et
 - 3) les membres d'équipage de conduite sont dûment qualifiés.

SPA.LVO.130 Équipement minimum

- a) L'exploitant inclut, dans le manuel d'exploitation ou le manuel de procédures, selon le cas, l'équipement minimum qui doit être en état de fonctionnement au début d'une LVO, conformément au manuel de vol de l'aéronef ou à tout autre document approuvé.
- b) Le pilote/commandant de bord a la certitude que l'état de l'aéronef et des systèmes embarqués pertinents est adéquat pour l'opération spécifique à effectuer.

Sous-partie F – Exploitation long-courrier d'avions bimoteurs (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

Dans le cadre d'une exploitation à des fins de transport aérien commercial, les avions bimoteurs ne sont pas exploités au-delà d'une distance limite déterminée conformément au CAT.OP.MPA.140, excepté si l'exploitant s'est vu délivrer un agrément d'exploitation ETOPS par l'autorité compétente.

SPA.ETOPS.105 Agrément d'exploitation ETOPS

Pour obtenir un agrément d'exploitation ETOPS de l'autorité compétente, l'exploitant fournit la preuve:

- a) que la combinaison avion/moteur possède un agrément de type ETOPS en termes de conception et de fiabilité, pour l'exploitation prévue;
- b) qu'un programme de formation destiné aux membres de l'équipage de conduite et à tout le personnel d'exploitation participant à ces opérations a été établi et que les membres de l'équipage de conduite et tout le personnel d'exploitation impliqués sont dûment qualifiés pour effectuer les opérations prévues;
- c) que l'organisation et l'expérience de l'exploitant sont adéquates pour effectuer l'opération prévue, et
- d) que des procédures opérationnelles ont été établies.

SPA.ETOPS.110 Aéroport de décollage en route ETOPS

- a) Un aéroport de décollage en route ETOPS est considéré comme adéquat si, au moment prévu de son utilisation, l'aéroport est disponible et équipé des services auxiliaires nécessaires, tels que des services de la circulation aérienne (ATS), un éclairage suffisant, des moyens de communication, des services météo, des aides à la navigation et des services de secours, ainsi qu'au moins une procédure d'approche aux instruments utilisable.
- b) Avant d'effectuer un vol ETOPS, l'exploitant s'assure qu'un aéroport de décollage en route ETOPS est disponible, dans les limites du temps d'éloignement approuvé pour l'exploitant ou d'un temps d'éloignement défini sur la base de l'état de service de l'avion en fonction de la LME, le temps le plus court étant sélectionné.

SPA.ETOPS.115 Minimums applicables à la préparation du vol pour un aéroport de décollage en route ETOPS

- a) L'exploitant ne sélectionne un aéroport comme aéroport de décollage en route ETOPS que si les observations ou prévisions météorologiques pertinentes, ou toute combinaison des deux, indiquent que, pour la période comprise entre l'heure estimée d'arrivée et une heure après l'heure d'arrivée la plus tardive possible, les conditions météorologiques seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels de préparation du vol calculés en y ajoutant les limites supplémentaires du tableau 1.

- b) L'exploitant indique dans le manuel d'exploitation la méthode permettant d'établir les minimums opérationnels pour l'aérodrome de dégagement en route ETOPS prévu.

Tableau 1: Minimums de préparation des vols pour un aérodrome de dégagement en route ETOPS

Type d'approche	Minimums de préparation des vols
Approche de précision	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m *
Approche classique ou Approche en manœuvre à vue	MDA/H + 400 ft * RVR/VIS + 1 500 m

*: VIS: visibilité - MDA/H: hauteur/altitude minimale de descente

Sous-partie G - Transport de marchandises dangereuses

SPA.DG.100 Transport de marchandises dangereuses

À l'exception des dispositions de la partie-NCO, de la partie-NCC, de la partie-CAT et de la partie-SPO, l'exploitant ne transporte des marchandises dangereuses par air que s'il en a reçu l'autorisation de l'autorité compétente.

SPA.DG.105 Autorisation de transporter des marchandises dangereuses

Pour obtenir l'autorisation de transporter des marchandises dangereuses, l'exploitant est en conformité avec les instructions techniques:

- a) établir et maintenir un programme de formation destiné à tout le personnel impliqué et démontrer à l'autorité compétente qu'une formation adéquate a été dispensée à tout le personnel;
- b) établir des procédures opérationnelles destinées à assurer la manutention des marchandises dangereuses en toute sécurité à toutes les étapes du transport aérien, qui contiennent des informations et des instructions relatives à:
 - 1) la politique mise en œuvre par l'exploitant en matière de transport de marchandises dangereuses;
 - 2) les exigences relatives à l'acceptation, la manutention, le chargement, l'arrimage et la séparation des marchandises dangereuses;
 - 3) les actions prises dans le cas d'un accident ou d'un incident de l'aéronef lorsque des marchandises dangereuses sont transportées;
 - 4) la réaction aux situations d'urgence dans lesquelles des marchandises dangereuses sont impliquées;
 - 5) la suppression de toute contamination possible;
 - 6) les tâches de tout le personnel impliqué, particulièrement en ce qui concerne la manutention au sol et de l'aéronef;
 - 7) l'inspection pour vérifier l'absence de dégâts, de fuite ou de contamination, et
 - 8) des comptes rendus d'accidents et d'incidents concernant des marchandises dangereuses.

SPA.DG.105 Informations et documentation relatives aux marchandises dangereuses

Conformément aux instructions techniques, l'exploitant:

- a) fournit au pilote/commandant de bord des informations écrites:
 - 1) relatives aux marchandises dangereuses qui seront transportées dans l'aéronef;
 - 2) à utiliser dans le cas de situations d'urgence en vol;
- b) utilise une liste de vérification de réception;
- c) s'assure que les marchandises dangereuses sont accompagnées des documents de transport requis, complétés par la personne qui fait transporter les marchandises dangereuses par

voie aérienne, sauf lorsque les informations applicables aux marchandises dangereuses sont fournies sous forme électronique;

- d) s'assure que lorsqu'un document de transport de marchandises dangereuses est fourni sous forme écrite, une copie du document est conservée au sol où il sera possible d'y accéder dans un délai raisonnable jusqu'à ce que les marchandises aient atteint leur destination finale;
- e) s'assure qu'une copie des informations fournies au pilote/commandant de bord est conservée au sol et que ladite copie, ou les informations qu'elle contient, est aisément accessible pour l'aérodrome du dernier point de départ et celui du prochain point d'arrivée prévu, jusqu'à la fin du vol auquel se rapportent les informations;
- f) conserve la liste de vérification de réception, le document de transport et les informations transmises au pilote/commandant de bord pendant au moins trois mois après la fin du vol, et
- g) conserve les dossiers de formation de tout le personnel pendant au moins trois ans.

Sous-partie H - Exploitation d'hélicoptères avec systèmes d'imagerie nocturne

SPA.NVIS.100 Opérations avec systèmes d'imagerie nocturne (NVIS)

- a) Les hélicoptères ne sont exploités en VFR de nuit à l'aide de NVIS que si l'exploitant a été autorisé à le faire par l'autorité compétente.
- b) Pour obtenir une telle autorisation de l'autorité compétente, l'exploitant:
 - 1) effectue des opérations de transport aérien commercial (CAT) et est titulaire d'un CTA CAT relevant de la partie-ORO;
 - 2) démontre à l'autorité compétente:
 - i) qu'il satisfait aux exigences applicables contenues dans la présente sous partie, et
 - ii) l'intégration réussie de tous les éléments du NVIS.

SPA.NVIS.110 Exigences en matière d'équipements pour les opérations NVIS

- a) Avant d'effectuer des opérations NVIS, chaque hélicoptère et ses équipements NVIS associés aura reçu l'agrément de navigabilité applicable conformément au règlement (CE) n° 1702/2003.
- b) *Radio-altimètre.* Les hélicoptères sont équipés d'un radio-altimètre capable d'émettre une alerte sonore en dessous d'une hauteur prédéterminée, ainsi qu'une alerte sonore et visuelle à une hauteur que le pilote peut sélectionner, et qui est directement identifiable pendant toutes les phases d'un vol NVIS.
- c) *Éclairage compatible NVIS des aéronefs.* Pour compenser le champ réduit de vision périphérique et le besoin d'augmenter la perception de la situation, les éléments suivants sont fournis:
 - 1) un éclairage de la planche de bord compatible NVIS, si installé, qui peut éclairer les instruments de vol essentiels;
 - 2) des baladeuses compatibles NVIS;
 - 3) des lampes torches portatives compatibles NVIS, et
 - 4) un dispositif permettant de déposer ou d'éteindre les lampes intérieures non compatibles NVIS.
- d) *Équipements NVIS supplémentaires.* Les équipements NVIS supplémentaires suivants sont prévus:
 - 1) une source d'alimentation de secours ou secondaire pour les jumelles de vision nocturne (JVN), et
 - 2) un casque équipé de la fixation JVN adéquate.
- e) Toutes les JVN utilisées lors d'un vol NVIS sont de type, génération et modèle identiques.
- f) *Maintien de la navigabilité*

- 1) Les procédures de maintien de la navigabilité contiennent les informations nécessaires pour effectuer les entretiens et inspections en cours sur les équipements NVIS installés dans l'hélicoptère et couvrent au moins:
 - i) les pare-brise et verrières de l'hélicoptère;
 - ii) l'éclairage NVIS;
 - iii) les JVN, et
 - iv) tout équipement supplémentaire en soutien des opérations NVIS.
- 2) Toute exécution ultérieure de modifications ou d'entretien sur l'aéronef est conforme à l'agrément de navigabilité NVIS.

SPA.NVIS.120 Minima opérationnels NVIS

- a) Aucun vol n'est effectué en dessous des minima météorologiques VFR pour le type d'opérations nocturnes exécutées.
- b) L'exploitant établit la hauteur de transition minimale à partir de laquelle une assistance au vol peut être initiée/arrêtée.

SPA.NVIS.130 Exigences en matière d'équipage pour les opérations NVIS

- a) *Sélection.* L'exploitant établit des critères de sélection des membres d'équipage pour la tâche NVIS.
- b) *Expérience.* L'expérience minimale du commandant de bord est d'au moins de 20 heures de vol en VFR de nuit en tant que pilote/commandant de bord d'un hélicoptère avant d'entreprendre la formation.
- c) *Entraînement opérationnel.* Tous les pilotes ont accompli l'entraînement opérationnel en suivant les procédures NVIS reprises dans le manuel d'exploitation.
- d) *Expérience récente.* Tous les pilotes et les membres d'équipage technique NVIS qui effectuent des opérations NVIS ont accompli trois vols NVIS au cours des 90 derniers jours. L'expérience récente peut être à nouveau établie lors d'un vol d'entraînement dans l'hélicoptère ou dans un simulateur de vol (FFS) agréé, comprenant les éléments du point f), paragraphe 1.
- e) *Composition de l'équipage.* L'équipage minimum est celui comportant le nombre de membres le plus élevé entre celui spécifié:
 - 1) dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM);
 - 2) pour l'activité visée, ou
 - 3) dans l'agrément opérationnel applicable aux opérations NVIS.
- f) *Formation et contrôle de l'équipage*
 - 1) La formation et les contrôles sont exécutés conformément aux plans de cours détaillés, agréés par l'autorité compétente et repris dans le manuel d'exploitation.
 - 2) Membres d'équipage
 - i) Les programmes de formation de l'équipage: améliorent la connaissance de l'environnement de travail et des équipements NVIS; améliorent la coordination de l'équipage, et comportent des mesures pour minimiser les

risques associés à l'entrée dans des conditions de faible visibilité, ainsi que des procédures normales et d'urgence NVIS.

- ii) Les mesures visées au point f), paragraphe 2), sous i), sont évaluées pendant:
 - A) des contrôles de compétences de nuit, et
 - B) des contrôles en ligne.

SPA.NVIS.140 Informations et documentation

L'exploitant veille à ce que, dans le cadre du processus d'analyse et de gestion des risques, les risques associés à l'environnement NVIS soient minimisés en définissant dans le manuel d'exploitation: la sélection, la composition et l'entraînement des équipages; les niveaux des équipements et les critères d'envoi en mission, et enfin les procédures et minimums opérationnels, de manière à ce que des opérations normales et relativement inhabituelles soient décrites et correctement pondérées.

Sous-partie I - Opérations d'hélicoptère

SPA.HHO.100 Opérations d'hélicoptère (HHO)

- a) Les hélicoptères ne sont exploités à des fins d'opérations d'hélicoptère en CAT que si l'exploitant a été autorisé à le faire par l'autorité compétente.
- b) Pour obtenir une telle autorisation de l'autorité compétente, l'exploitant:
 - 1) effectue une exploitation à des fins de CAT et est titulaire d'un CTA CAT conformément à la partie-ORO, et
 - 2) démontre à l'autorité compétente qu'il satisfait aux exigences contenues dans la présente sous-partie.

SPA.HHO.110 Exigences en matière d'équipement pour les HHO

- a) L'installation de tout équipement d'hélicoptère, y compris tout équipement radio aux fins de satisfaire aux exigences du SPA.HHO.115, et toute modification ultérieure, sont couvertes par un agrément de navigabilité approprié à la fonction prévue. Des équipements accessoires sont conçus et testés selon la norme adéquate, comme exigé par l'autorité compétente.
- b) Des consignes d'entretien applicables aux équipements et aux systèmes d'hélicoptère sont établies par l'exploitant en accord avec le fabricant et incluses dans le programme d'entretien de l'hélicoptère effectué par l'exploitant conformément au règlement (CE) n° 2042/2003.

SPA.HHO.115 Communication HHO

Des communications radio bilatérales sont établies avec l'organisme pour lequel les opérations HHO sont effectuées et, dans la mesure du possible, un moyen de communiquer avec le personnel au sol est prévu au site HHO pour:

- a) des opérations en mer de jour et de nuit, et
- b) des opérations sur terre de nuit, sauf dans le cas d'opérations d'hélicoptère sur un site d'exploitation de service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH).

SPA.HHO.125 Exigences en matière de performances pour les HHO

À l'exception des opérations HHO sur un site d'exploitation SMUH, les HHO peuvent être poursuivies avec une panne du moteur critique, tous les moteurs restants fonctionnant à la puissance adéquate, sans mettre en danger la ou les personnes/le chargement en suspension, les tiers ou les biens.

SPA.HHO.130 Exigences en matière d'équipage pour les HHO

- a) *Sélection.* L'exploitant établit des critères de sélection des membres d'équipage pour la tâche HHO, en prenant en compte l'expérience acquise.

- b) *Expérience.* Le niveau minimum d'expérience du commandant de bord qui conduit des vols HHO n'est pas inférieur à:
- 1) pour les opérations en mer:
 - i) 1 000 heures en tant que pilote/commandant de bord d'hélicoptères, ou 1 000 heures en tant que copilote lors de vols HHO, dont 200 heures en tant que pilote commandant de bord sous supervision, et
 - ii) 50 cycles d'hélitreuilage effectués en mer, dont 20 cycles effectués de nuit si des opérations de nuit sont effectuées, un cycle d'hélitreuilage désignant un cycle de levage et d'abaissement du crochet du treuil.
 - 2) au-dessus du sol:
 - i) 500 heures en tant que pilote/commandant de bord d'hélicoptères, ou 500 heures en tant que copilote lors de vols HHO, dont 100 heures en tant que pilote commandant de bord sous supervision;
 - ii) 200 heures d'expérience opérationnelle dans des hélicoptères, acquise dans un environnement opérationnel similaire à celui de l'opération prévue, et
 - iii) 50 cycles d'hélitreuilage, dont 20 cycles effectués de nuit si des opérations de nuit sont effectuées.
- c) *Entraînement opérationnel et expérience.* La réussite d'un entraînement conforme aux procédures HHO reprises dans le manuel d'exploitation et une expérience pertinente dans le rôle et l'environnement dans lesquels les opérations HHO sont effectuées.
- d) *Expérience récente.* Tous les pilotes et les membres d'équipage HHO qui participent à des opérations HHO ont effectué au cours des 90 derniers jours:
- 1) dans le cas d'opérations de jour: toute combinaison de trois cycles d'hélitreuilage de jour ou de nuit, chacun comportant une transition depuis et vers le vol stationnaire, et
 - 2) dans le cas d'opérations de nuit: trois cycles d'hélitreuilage de nuit, chacun comportant une transition depuis et vers le vol stationnaire.
- e) *Composition de l'équipage.* La composition minimale de l'équipage pour les opérations de jour ou de nuit est définie dans le manuel d'exploitation. L'équipage minimal dépendra du type d'hélicoptère, des conditions météorologiques, du type de tâches et, en outre pour les opérations en mer, de l'environnement du site HHO, de l'état de la mer et des mouvements du vaisseau. L'équipage minimum n'est en aucun cas inférieur à un pilote et un membre d'équipage HHO.
- f) *Formation et contrôle*
- 1) La formation et les contrôles sont exécutés conformément aux plans de cours détaillés, agréés par l'autorité compétente et repris dans le manuel d'exploitation.
 - 2) Membres d'équipage
 - i) Les programmes de formation de l'équipage: améliorent la connaissance de l'environnement de travail et des équipements HHO; améliorent la coordination de l'équipage, et comportent des mesures visant à minimiser les risques associés aux procédures normales et d'urgence HHO, ainsi qu'aux décharges d'électricité statique.

- ii) Les mesures mentionnées au point f), paragraphe 2), sous i), sont évaluées lors de contrôles de compétences effectués de jour en conditions météorologiques de vol à vue (VMC), ou lors de contrôles de compétences de nuit en VMC lorsque des opérations HHO de nuit sont entreprises par l'exploitant.

SPA.HHO.135 Information des passagers HHO

Avant tout vol ou série de vols HHO, les passagers HHO sont informés et conscients des dangers liés aux décharges d'électricité statique, ainsi qu'à d'autres aspects des opérations HHO.

SPA.HHO.140 Informations et documentation

- a) L'exploitant veille à ce que, dans le cadre du processus d'analyse et de gestion des risques, les risques associés à l'environnement HHO soient minimisés en définissant dans le manuel d'exploitation: la sélection, la composition et l'entraînement des équipages; les niveaux des équipements et les critères d'envoi en mission, et enfin les procédures et minimums opérationnels, de manière à ce que des opérations normales et relativement inhabituelles soient décrites et correctement pondérées.
- b) Des extraits pertinents du manuel d'exploitation sont mis à la disposition de l'organisme pour lequel les opérations HHO sont effectuées.

Sous-partie J - Opérations de service médical d'urgence par hélicoptère

SPA.HEMS.100 Opérations de service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH)

- a) Les hélicoptères ne sont exploités à des fins d'opérations de SMUH que si l'exploitant a été autorisé à le faire par l'autorité compétente.
- b) Pour obtenir une telle autorisation de l'autorité compétente, l'exploitant:
 - 1) effectue une exploitation à des fins de CAT et est titulaire d'un CTA CAT conformément à la partie-ORO, et
 - 2) démontre à l'autorité compétente qu'il satisfait aux exigences contenues dans la présente sous partie.

SPA.HEMS.110 Exigences en matière d'équipement pour les opérations SMUH

L'installation de tous les équipements médicaux propres à l'hélicoptère et toute modification ultérieure, ainsi que, le cas échéant, leur utilisation sont approuvées conformément au règlement (CE) n° 1702/2003.

SPA.HEMS.115 Communications

Outre la conformité avec les dispositions du CAT.IDE.H, les hélicoptères exploités lors de vols SMUH disposent d'équipements de communication permettant les communications bilatérales avec l'organisme pour lequel les opérations SMUH sont effectuées et, dans la mesure du possible, de communiquer avec le personnel des services d'urgence au sol.

SPA.HEMS.120 Minima opérationnels SMUH

- a) Les vols SMUH effectués en classe de performances 1 et 2 satisfont aux minima météorologiques du tableau 1 pour l'envoi en mission et la phase en route du vol SMUH. Si, pendant la phase en route, les conditions météorologiques tombent en dessous de la base des nuages ou des minima de visibilité indiqués, les hélicoptères exclusivement certifiés pour des vols en VMC abandonnent le vol ou font demi-tour. Les hélicoptères équipés et certifiés pour une exploitation dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) peuvent abandonner le vol, faire demi-tour, ou convertir l'opération en un vol selon les règles de vol aux instruments (IFR), pour autant que l'équipage de conduite soit dûment qualifié.

Tableau 1: Minimums opérationnels SMUH

2 PILOTES		1 PILOTE	
JOUR			
Plafond	Visibilité	Plafond	Visibilité
500 ft et au-delà	Tel que défini par les minima applicables en VFR pour l'espace aérien	500 ft et au-delà	Tel que défini par les minima applicables en VFR pour l'espace aérien
499 - 400 ft	1 000 m *	499 - 400 ft	2 000 m
399 - 300 ft	2 000 m	399 - 300 ft	3 000 m
NUIT			
Base des nuages	Visibilité	Base des nuages	Visibilité
1 200 ft **	2 500 m	1 200 ft **	3 000 m

* Pendant la phase en route, la visibilité peut être réduite à 800 m pour de courtes périodes lorsque la terre ferme est en vue, si l'hélicoptère est manœuvré à une vitesse lui donnant une réelle opportunité de voir à temps tout obstacle et ainsi éviter une collision.

** Pendant la phase en route, la base des nuages peut être réduite à 1 000 ft pendant de courtes périodes.

- b) Les minima météorologiques pour l'envoi en mission et la phase en route d'un vol SMUH effectué en classe de performances 3 sont un plafond nuageux de 600 ft et une visibilité de 1 500 m. La visibilité peut être réduite à 800 m pour de courtes périodes lorsque la terre ferme est en vue, si l'hélicoptère est manœuvré à une vitesse lui donnant la réelle possibilité de voir à temps tout obstacle et ainsi éviter une collision.

SPA.HEMS.125 Exigences en matière de performances pour les opérations SMUH

- a) Des opérations en classe de performances 3 ne sont pas effectuées au-dessus d'un environnement hostile.
- b) Décollage et atterrissage
- 1) Les hélicoptères qui effectuent des opérations à destination/au départ d'une aire d'approche finale et de décollage (FATO) située sur un hôpital se trouvant dans un environnement hostile habité et utilisé comme base opérationnelle SMUH, sont exploités conformément aux exigences applicables à une classe de performances 1.

- 2) Les hélicoptères qui effectuent des opérations à destination/au départ d'une FATO située sur un hôpital se trouvant dans un environnement hostile habité et qui n'est pas utilisé comme base opérationnelle SMUH, sont exploités conformément aux exigences applicables à une classe de performances 1, excepté lorsque l'exploitant est titulaire d'un agrément conforme aux dispositions du CAT.POL.H.225.
- 3) Les hélicoptères qui effectuent des opérations à destination/au départ d'un site d'exploitation SMUH situé dans un environnement hostile sont exploités conformément aux exigences applicables à une classe de performances 2, et sont exemptés de l'agrément exigé au CAT.POL.H.305, point a), pour autant qu'ils respectent les dispositions du CAT.POL.H.305, point b), paragraphes 2 et 3.
- 4) Le site d'exploitation SMUH est suffisamment grand pour assurer un dégagement adéquat par rapport à des obstacles. Dans le cas d'opérations de nuit, le site est éclairé, afin de pouvoir identifier le site et tout obstacle présent.

SPA.HEMS.130 Exigences en matière d'équipage

- a) *Sélection.* L'exploitant établit des critères de sélection des membres d'équipage pour la tâche SMUH, en prenant en compte l'expérience acquise.
- b) *Expérience.* Le niveau minimum d'expérience du commandant de bord qui conduit des vols SMUH n'est pas inférieur à:
 - 1) soit:
 - i) 1 000 heures en tant que pilote/commandant de bord d'un aéronef, dont 500 heures en tant que pilote/commandant de bord d'hélicoptères, soit
 - ii) 1 000 heures en tant que copilote lors d'opérations SMUH, dont 500 heures en tant que pilote commandant de bord sous supervision et 100 heures en tant que pilote/commandant de bord d'hélicoptères;
 - 2) 500 heures d'expérience opérationnelle dans des hélicoptères, acquise dans un environnement opérationnel similaire à celui de l'opération prévue, et
 - 3) dans le cas des pilotes effectuant des vols de nuit, 20 heures de vol en VMC de nuit en tant que pilote/commandant de bord.
- c) *Entraînement opérationnel:* Tous les pilotes ont accompli et réussi l'entraînement opérationnel en suivant les procédures SMUH reprises dans le manuel d'exploitation.
- d) *Expérience récente.* Tous les pilotes effectuant des opérations SMUH ont à leur actif au moins 30 minutes de vol par seule référence aux instruments dans un hélicoptère ou un FSTD au cours des six derniers mois.
- e) *Composition de l'équipage*
 - 1) *Vol de jour.* L'équipage minimum de jour est constitué d'un pilote et d'un membre d'équipage technique SMUH.
 - i) Ce nombre peut être réduit à un pilote uniquement lorsque:
 - A) le commandant de bord doit aller chercher des fournitures médicales supplémentaires au site d'exploitation SMUH. Dans ce cas, le membre d'équipage technique SMUH peut rester sur place pour porter secours aux personnes malades ou blessées pendant que le commandant de bord effectue son vol;

- B) une fois arrivée au site d'exploitation SMUH, l'installation de la civière empêche le membre d'équipage technique SMUH d'occuper le siège avant, ou
 - C) le passager médical a besoin de l'assistance du membre d'équipage technique SMUH pendant le vol.
- ii) Dans les cas décrits au point i), les minima opérationnels sont définis par les exigences applicables de l'espace aérien; les minima opérationnels SMUH repris au tableau 1 du SPA.HEMS.120 ne sont pas utilisés.
 - iii) Le commandant de bord ne peut atterrir sur le site d'exploitation SMUH sans assistance du membre d'équipage technique installé dans le siège avant que dans le cas décrit au point i), A).

(2) *Vol de nuit.* L'équipage minimum de nuit est constitué de:

- i) deux pilotes, ou
- ii) un pilote et un membre d'équipage technique SMUH dans des zones géographiques spécifiques définies par l'exploitant dans son manuel d'exploitation, en prenant en compte les éléments suivants:
 - A) le repérage adéquat au sol;
 - B) le système de suivi du vol pour la durée de la mission SMUH;
 - C) la fiabilité des installations d'observation météorologique;
 - D) la liste minimale d'équipements SMUH;
 - E) la continuité d'un concept d'équipage;
 - F) la qualification minimale de l'équipage, la formation initiale et de maintien des compétences;
 - G) les procédures opérationnelles, y compris la coordination de l'équipage;
 - H) les minima météorologiques, et
 - I) d'autres considérations liées aux conditions locales spécifiques.

f) *Formation et contrôle de l'équipage*

- 1) La formation et les contrôles sont exécutés conformément aux plans de cours détaillés, agréés par l'autorité compétente et repris dans le manuel d'exploitation.
- 2) Membres d'équipage
 - i) Les programmes de formation de l'équipage: améliorent la connaissance de l'environnement de travail et des équipements SMUH; améliorent la coordination de l'équipage, et comportent des mesures visant à minimiser les risques associés au transit en route en conditions de faible visibilité, à la sélection de sites d'exploitation SMUH, ainsi qu'aux profils d'approche et de départ.
 - ii) Les mesures visées au point f), paragraphe 2), sous i), sont évaluées pendant:
 - A) des contrôles de compétences de jour en VMC ou des contrôles de compétences de nuit en VMC, lorsque des opérations SMUH sont entreprises par l'exploitant, et
 - B) des contrôles en ligne.

SPA.HEMS.135 Information des passagers médicaux et d'autres personnels SMUH

- a) *Passager médical.* Avant tout vol ou série de vols SMUH, les passagers médicaux ont été informés aux fins de s'assurer qu'ils sont familiarisés avec l'environnement et l'équipement de travail SMUH, qu'ils peuvent utiliser le matériel médical et de secours embarqué et qu'ils peuvent prendre part aux procédures normales et d'urgence d'entrée et de sortie.
- b) *Personnel des services de secours au sol.* L'exploitant prend toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que le personnel des services de secours au sol est familiarisé avec les équipements et l'environnement de travail SMUH, ainsi qu'avec les risques associés aux opérations au sol sur un site d'exploitation SMUH.
- c) *Patient médical.* Nonobstant les dispositions du CAT.OP.MPA.170, l'information n'est donnée que si les conditions médicales le permettent.

SPA.HEMS.140 Informations et documentation

- a) L'exploitant veille à ce que, dans le cadre du processus d'analyse et de gestion des risques, les risques associés à l'environnement SMUH soient minimisés en définissant dans le manuel d'exploitation: la sélection, la composition et l'entraînement des équipages; les niveaux des équipements et les critères d'envoi en mission, et enfin les procédures et minimums opérationnels, de manière à ce que des opérations normales et relativement inhabituelles soient décrites et correctement pondérées.
- b) Des extraits pertinents du manuel d'exploitation sont mis à la disposition de l'organisme pour lequel les opérations SMUH sont effectuées.

SPA.HEMS.145 Installations de la base opérationnelle SMUH

- a) Si des membres d'équipage doivent rester en disponibilité et ont un temps de réaction inférieur à 45 minutes, des locaux adaptés spécifiques sont prévus à proximité de chaque base opérationnelle.
- b) Sur chaque base opérationnelle, les pilotes disposent d'installations leur permettant d'obtenir des informations météorologiques actualisées ainsi que des prévisions et disposent d'un système de communication suffisant avec les services de contrôle de la circulation aérienne (ATS) appropriés. Des installations adéquates sont prévues pour la planification de toutes les tâches.

SPA.HEMS.150 Approvisionnement en carburant

- a) Lorsqu'une mission SMUH est exécutée en VFR dans une zone géographique locale et définie, une planification standard du carburant peut être utilisée pour autant que l'exploitant établisse une réserve finale de manière à ce que, au terme de la mission, le carburant restant ne soit pas inférieur à une quantité de carburant suffisante pour:
 - 1) 30 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale, ou
 - 2) 20 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale pour des opérations dans une zone qui dispose de sites d'atterrissage de précaution adaptés et disponibles.

SPA.HEMS.155 Avitaillement avec des passagers en cours d'embarquement, à bord ou en cours de débarquement

Lorsque le commandant de bord juge nécessaire d'effectuer un avitaillement avec des passagers à bord, cette opération peut être effectuée avec les rotors à l'arrêt ou les rotors tournant pour autant que les exigences suivantes soient satisfaites:

- a) la ou les portes du côté avitaillement de l'hélicoptère restent fermées;
- b) la ou les portes du côté non avitaillement de l'hélicoptère restent ouvertes, si le temps le permet;
- c) des installations de lutte contre l'incendie d'une taille adéquate sont placées de manière à être immédiatement disponibles en cas d'incendie, et
- d) du personnel est immédiatement disponible en suffisance pour éloigner les patients de l'hélicoptère en cas d'incendie.