

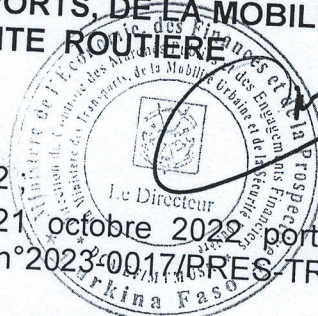
SECRETARIAT GENERAL

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE

ARRETE N°2023-**E-0069**...../MTMUSR/SG/ANAC
portant exploitation technique des aéronefs / Vols
internationaux d'hélicoptères.

Vice CP N°0096

LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITE
URBAINE ET DE LA SECURITE ROUTIERE



20 JUN 2023

- Vu la Constitution ;
- Vu la Charte de la Transition du 14 octobre 2022 ;
- Vu le décret n°2022-0924/PRES-TRANS du 21 octobre 2022 portant nomination du Premier Ministre et son rectificatif le décret n°2023-0017/PRES-TRANS du 12 janvier 2023 ;
- Vu le décret n°2023-0009/PRES-TRANS/PM du 10 janvier 2023 portant remaniement du Gouvernement ;
- Vu le décret n°2022-0996/PRES-TRANS/PM du 02 décembre 2022 portant attributions des membres du Gouvernement ;
- Vu le décret n°2023-0479/PRES-TRANS/PM/MTMUSR du 19 avril 2023 portant organisation du Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944, ensemble ses annexes ;
- Vu le règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu la loi n°013-2019/AN du 30 avril 2019 portant Code de l'aviation civile au Burkina Faso ;
- Vu le décret n°2012-1080/PRES/PM/ MTMUSR /MEF/MDNAC/MATS du 05 janvier 2012, portant programme national de sécurité en matière d'aviation civile ;
- Vu le décret n°2015-788 /PRES-TRANS /PM/MIDT/MEF du 03 juillet 2015 portant modification des attributions, de l'organisation, et du fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé « ANAC » ;
- Vu le décret n°2022-0052/PRES/PM/MAAC/MATDS/MEFP/MTMUSR du 24 janvier 2022 portant réglementation des services aériens ;
- Vu le décret n°2022-0055/PRES/PM/MAAC/MATDS/MEFP/MTMUSR du 24 janvier 2022 portant assistance en escale sur les aéroports ;
- Vu le décret n°2022-0072/PRES-TRANS/PM/MDAC/MATDS/MAECRBE/MEFP/MEEEA /MTMUSR du 20 avril 2022 portant réglementation de la circulation aérienne ;
- Vu le décret n°2022-0054/PRES/PM/MTMUSR/MEFP du 24 janvier 2022 portant redevances aéronautiques et extra aéronautiques.

ARRETE

Article 1

Le présent arrêté ainsi que son annexe prescrivent les conditions techniques applicables aux entreprises effectuant des vols internationaux d'hélicoptères.

Article 2

Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile peut, à titre exceptionnel et provisoire, accorder des dérogations aux dispositions de la présente annexe lorsqu'il estime que le besoin existe et sous réserve du respect de toute condition supplémentaire qu'il considère comme nécessaire pour assurer, dans ce cas particulier, un niveau de sécurité jugé équivalent.

Article 3

Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile peut, au moyen d'une consigne opérationnelle, soumettre à certaines conditions, limiter, voire interdire certaines opérations dans le but d'assurer la sécurité.

Article 4

Les consignes opérationnelles définies à l'article 3 doivent indiquer les motifs justifiant leur diffusion et préciser leur champ d'application ainsi que la période durant laquelle ces consignes sont appliquées.

Elles doivent également énoncer les mesures que doivent prendre les exploitants pour leur application.

Les consignes opérationnelles complètent les dispositions de la présente annexe.

Article 5

Les mêmes dispositions s'appliquent également pour le transport commercial domestique.

Article 6

En fonction de l'évolution des dispositions internationales, communautaires et nationales, le Règlement Aéronautique du Faso 06.3 (RAF 06.3) est mis à jour par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Article 7

Le présent arrêté abroge et remplace toutes dispositions antérieures contraires, notamment celles de l'arrêté n°2017-00078/MTMUSR/SG/ANAC du 22 mai 2017.

Article 8

Le Secrétaire Général du Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière et le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Ouagadougou, le ... 21 JUN 20232023



Anouyirtole Roland SOMDA

**MINISTERE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITE URBAINE ET DE LA SECURITE
ROUTIERE**

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



ANNEXE

RAF 06.3 :

**EXPLOITATION TECHNIQUE DES
AERONEFS /VOLS INTERNATIONAUX
D'HELICOPTERES**

Edition 3, REV 00, Juin 2023

ANNEXE A L'ARRETE N°2023-----■0 0 6 9-----/MTMUSR/SG/ANAC

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 1 sur 228

MAITRISE DU DOCUMENT

| MAITRISE DU DOCUMENT | | | | | |
|------------------------------|--------------------------|--|------|-------------|--|
| Acteurs | | | | | Diffusion |
| Rôle | Fonction | Nom Prénom | Visa | Date | |
| Rédaction | Inspecteur Stagiaire OPS | Boubacar SIMPORE | | 05/06/2023 | <ul style="list-style-type: none">Version papier<ul style="list-style-type: none">- Bibliothèque- DEAVersion électronique<ul style="list-style-type: none">- Inspecteurs- Site web ANAC- Exploitants |
| | SOA | Nicolas Z. KOURA | | 05/06/2023 | |
| Vérification | DEA | Karim TAPSOBA | | 05 JUN 2023 | |
| Validation | Présidente CVRAF (DTA) | Gertrude Thérèse OUEDRAOGO | | 09 JUN 2023 | |
| Approbation | Directeur Général | Dr Thomas Hyacinthe COMPAORE | | 02 JUN 2023 | |
| HISTORIQUE DES MODIFICATIONS | | | | | |
| Edition/Amt. | Date | Justification | | | |
| 03/00 | Juin 2023 | Prise en compte de la loi N°013 AN du 30/04/2019 Prise en compte des amendements OACI Prise en compte des amendements AIR OPS (EASA) | | | |



LISTE DES AMENDEMENTS

| N° Edition | N° Amendement | Origine | Objet | Date d'adoption |
|------------|---------------|-----------------------------------|---|-----------------|
| 01 | 00 | ANAC OACI | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Création du document ▪ Incorporation des amendements 1 – 20A de l'Annexe 6 Partie 3 de l'OACI ▪ Prise en compte du code de l'Aviation Civile de 2010 | 2007 |
| 02 | 00 | OACI | Incorporation de l'amendement 20-A de l'Annexe 6 Partie 3 de l'OACI | avril 2017 |
| 03 | 00 | ANAC | Prise en compte du code de l'aviation civile de 2019 et décrets connexes. Révision générale du RAF 06.3 | Juin 2023 |
| | 00 | Amendement 21 OACI Rectif.0 | Amendement concernant la date d'application pour le remplacement des halons dans les extincteurs portatifs. | |
| | 01 | Amendement 22 OACI Rectif.0 | a) Orientations concernant l'avitaillement des hélicoptères ; b) exigences relatives aux enregistreurs de bord : fonction d'effacement des CVR et AIR ; paramètres FDR supplémentaires ; simplification des dispositions relatives aux enregistreurs de bord ; c) approbation et reconnaissance mondiale des organismes de maintenance agréés (AMO) (Phases I et II) et introduction d'un cadre pour les enregistrements électroniques de maintenance d'aéronefs (EAMR) ; d) harmonisation et alignement des SARP sur la gestion de la fatigue ; e) modifications résultant de la restructuration des Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs, Volume I — Procédures de vol (Doc 8168). | |
| | 01 | Amendement 23 OACI Rectif.0 | a) Exploitation tous temps, harmonisation des termes relatifs aux autorisations, aux acceptations et aux approbations (AAA), article 83 bis et élaboration d'un règlement de performances pour hélicoptères exposés à un risque ; b) image et renseignements communiqués par liaison de données à enregistrer sur le FDR/CVR, sources d'alimentation fiables pour les enregistreurs de vol légers, paramètres supplémentaires pour l'ADRS, inspections de la fonction d'enregistrement du taux d'erreur sur les bits et inspections des enregistrements du DLR et du DLRS ; c) enregistrement des messages de communications par liaison de données. | |
| | 01 | Amendement 24 OACI Rectif.0 | a) mise à disposition des documents de maintenance des enregistreurs de bord et intervalles de réétalonnage des capteurs de l'enregistreur de données de vol (FDR) ; b) dégagements en mer, crédits opérationnels, marchandises dangereuses en ce qui concerne les hélicoptères, et éléments indicatifs. | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 3 sur 228

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | | | | | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2CH11 | 105 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | | | | | | | 157 | 03 | Juin 2023 | 00 | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 4 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2CH12 | 106 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 158 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 107 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 159 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 108 | 03 | Juin 2023 | 00 | | APP4 | 160 | 03 | Juin 2023 | 00 | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 5 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 109 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 161 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 110 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 162 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S3 CH1 | 111 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 163 | 03 | Juin 2023 | 00 | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 6 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 112 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 164 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S3 CH2 | 113 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 165 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 114 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 166 | 03 | Juin 2023 | 00 | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 7 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 115 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 167 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 116 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 168 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 117 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 169 | 03 | Juin 2023 | 00 | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 8 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 118 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 170 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 119 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 171 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 120 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 172 | 03 | Juin 2023 | 00 | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 9 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 121 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 173 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 122 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 174 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S3 CH3 | 123 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 175 | 03 | Juin 2023 | 00 | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 10 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 124 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 176 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S3 CH4 | 125 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 177 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 126 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 178 | 03 | Juin 2023 | 00 | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 11 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 127 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 179 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 128 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 180 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 129 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 181 | 03 | Juin 2023 | 00 | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 12 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 130 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 182 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 131 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 183 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 132 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 184 | 03 | Juin 2023 | 00 | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 13 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 133 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 185 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 134 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 186 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 135 | 03 | Juin 2023 | 00 | | APP 5 | 187 | 03 | Juin 2023 | 00 | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 14 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 136 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 188 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 137 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 189 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 138 | 03 | Juin 2023 | 00 | | APP 6 | 190 | 03 | Juin 2023 | 00 | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 15 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S3 CH5 | 139 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 191 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 140 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 192 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 141 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 193 | 03 | Juin 2023 | 00 | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 16 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 142 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 194 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 143 | 03 | Juin 2023 | 00 | | APP 7 | 195 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S3 CH6 | 144 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 196 | 03 | Juin 2023 | 00 | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 17 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 145 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 197 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 146 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 198 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S3 CH7 | 147 | 03 | Juin 2023 | 00 | | APP 8 | 199 | 03 | Juin 2023 | 00 | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 18 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 148 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | | | | | |
| APP 1 | 149 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | | | | | |
| | 150 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | | | | | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3
Amendement : 00
Date : 05/06/2023
Page 19 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| APP 2 | 151 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | | | | | |
| | 152 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | | | | | |
| | 153 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | | | | | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 20 sur 228

| Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° d'Amnt | Date d'Amnt | Chapitre | Pages | N° d'édition | Date d'édition | N° de Amnt | Date d'Amnt |
|----------|-------|--------------|----------------|-----------|-------------|----------|-------|--------------|----------------|------------|-------------|
| LDA | 3 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 55 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LPE | 6 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 56 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| LDR | 8 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 57 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 9 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 58 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| TDM | 10 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 59 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 11 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 60 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 12 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 61 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 13 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH3 | 62 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 14 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 63 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH1 | 15 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 64 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH2 | 16 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 65 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 17 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 66 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 18 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH4 | 67 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 19 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 68 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 20 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 69 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S1 CH3 | 21 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 70 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 22 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 71 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 23 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 72 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 24 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 73 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 25 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 74 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 26 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 75 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 27 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 76 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 28 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 77 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 29 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 78 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 30 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 79 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 31 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 80 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 32 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 81 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 33 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 82 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH1 | 34 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 83 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 35 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH5 | 84 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 36 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 85 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 37 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 86 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| S2 CH2 | 38 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 87 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 39 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 88 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 40 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH6 | 89 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 41 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 90 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 42 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 91 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 43 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 92 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 44 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH7 | 93 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 45 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 94 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 46 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 95 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 47 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 96 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 48 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 97 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 49 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH8 | 98 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 50 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 99 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 51 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH9 | 100 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 52 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 101 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 53 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 102 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 54 | 03 | Juin 2023 | 00 | | S2 CH10 | 103 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 104 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | |
| | 154 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | | | | | |
| APP 3 | 155 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | | | | | |
| | 156 | 03 | Juin 2023 | 00 | | | | | | | |

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 21 sur 228

LISTE DES REFERENCES

| Référence | Source | Titre | N° Révision | Date |
|----------------------|--------|------------------------------------|---------------------------|--------------|
| Annexe 6 Partie 3 | OACI | Vols internationaux d'hélicoptères | 11 ^{ème} Édition | Juillet 2018 |
| | | | Amdt 24 | Mars 2022 |



TABLE DES MATIERES

| | |
|---|-----------|
| LISTE DES PAGES EFFECTIVES ----- | 3 |
| LISTE DES REFERENCES ----- | 21 |
| TABLE DES MATIERES ----- | 22 |
| SECTION I GENERALITES ----- | 27 |
| CHAPITRE 1 DOMAINE D'APPLICATION ----- | 27 |
| CHAPITRE 2 ABREVIATION ----- | 28 |
| CHAPITRE 3. DÉFINITIONS ----- | 33 |
| SECTION II AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL ----- | 46 |
| CHAPITRE 1 : GENERALITES ----- | 46 |
| 1.1 RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCÉDURES ----- | 46 |
| 1.2 RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES NATIONAUX PAR UN EXPLOITANT ETRANGER ----- | 47 |
| 1.3 GESTION DE LA SECURITE ----- | 47 |
| 1.4 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES ----- | 48 |
| CHAPITRE 2 PREPARATION ET EXECUTION DES VOLS ----- | 49 |
| 2.1 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION ----- | 49 |
| 2.2 PERMIS D'EXPLOITATION ET SUPERVISION ----- | 49 |
| 2.3 PREPARATION DES VOLS ----- | 56 |
| 2.4 PROCEDURES EN VOL ----- | 65 |
| 2.5 FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD ----- | 68 |
| 2.6 FONCTIONS DE L'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION ----- | 68 |
| 2.7 BAGAGES A MAIN ----- | 69 |
| 2.8 GESTION DE LA FATIGUE ----- | 69 |
| CHAPITRE 3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HELICOPTERES ----- | 71 |
| 3.1 GENERALITES ----- | 71 |
| 3.2 HELICOPTERES DONT LE CERTIFICAT DE NAVIGABILITE A ETE DELIVRE CONFORMEMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ANNEXE 8, PARTIE IV ----- | 71 |
| 3.3 DONNEES SUR LES OBSTACLES ----- | 75 |
| 3.4 SPECIFICATIONS SUPPLEMENTAIRES RELATIVES A L'EXPLOITATION D'HELICOPTERES EN CLASSE DE PERFORMANCES 3 EN IMC, SAUF LES VOLS VFR SPECIAUX ----- | 75 |
| CHAPITRE 4 EQUIPEMENTS, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES HELICOPTERES ----- | 76 |
| 4.1 GENERALITES ----- | 76 |
| 4.2 TOUS HELICOPTERES - TOUS VOLS ----- | 77 |
| 4.3 ENREGISTREURS DE BORD ----- | 80 |
| 4.4 TOUS HELICOPTERES UTILISES SELON LES REGLES DE VOL A VUE ----- | 84 |
| 4.5 TOUS HELICOPTERES-SURVOL DE L'EAU ----- | 86 |
| 4.6 TOUS HELICOPTERES-VOLS AU-DESSUS DE REGIONS TERRESTRES DESIGNÉES ----- | 88 |



| | | |
|--|--|-----|
| 4.7 | EMETTEUR DE LOCALISATION D'URGENCE (ELT) | 89 |
| 4.8 | TOUS HELICOPTERES -VOLS A HAUTE ALTITUDE | 89 |
| 4.9 | TOUS HELICOPTERES-VOLS EN ATMOSPHERE GIVRANTE | 90 |
| 4.10 | HELICOPTERES TRANSPORTANT DES PASSAGERS-DETECTION DU TEMPS SIGNIFICATIF | 90 |
| 4.11 | TOUS HELICOPTERES DEVANT REpondre AUX NORMES DE CERTIFICATION ACOUSTIQUE DE L'ANNEXE 16, VOLUME I | 90 |
| 4.12 | HELICOPTERES TRANSPORTANT DES PASSAGERS - SIEGES DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE | 90 |
| 4.13 | HELICOPTERES QUI DOIVENT ETRE EQUIPES D'UN TRANSPONDEUR SIGNALANT L'ALTITUDE-PRESSION | 91 |
| 4.14 | MICROPHONES | 91 |
| 4.15 | SYSTEME DE CONTROLE D'ETAT CONCERNANT LES VIBRATIONS | 91 |
| 4.16 | HELICOPTERES EQUIPES DE SYSTEMES D'ATTERRISSAGE AUTOMATIQUE, D'UN SYSTEME DE VISUALISATION TETE HAUTE (HUD) OU D'AFFICHAGES EQUIVALENTS, DE SYSTEMES DE VISION AMELIOREE (EVS), DE SYSTEMES DE VISION SYNTHETIQUE (SVS) ET/OU DE SYSTEMES DE VISION COMBINES (CVS) | 91 |
| 4.17 | SACOCHEs DE VOL ELECTRONIQUES (EFB) | 92 |
| CHAPITRE 5 EQUIPEMENT DE COMMUNICATION ET DE NAVIGATION DE BORD DES HELICOPTERES | | 93 |
| 5.1 | EQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS | 93 |
| 5.2 | EQUIPEMENT DE NAVIGATION | 94 |
| 5.3 | EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE | 95 |
| 5.4 | INSTALLATION | 96 |
| 5.5 | GESTION ÉLECTRONIQUE DES DONNÉES DE NAVIGATION | 97 |
| CHAPITRE 6 : ENTRETIEN DES HELICOPTERES | | 97 |
| 6.1 | RESPONSABILITES DE L'EXPLOITANT EN MATIERE DE MAINTENANCE | 97 |
| 6.2 | MANUEL DE CONTROLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT | 98 |
| 6.3 | PROGRAMME DE MAINTENANCE | 98 |
| 6.4 | ENREGISTREMENTS DE MAINTENANCE | 98 |
| 6.5 | RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE | 99 |
| 6.6 | MODIFICATIONS ET REPARATIONS | 100 |
| 6.7 | FICHE DE MAINTENANCE | 100 |
| 6.8 | ENREGISTREMENTS | 100 |
| CHAPITRE 7 EQUIPAGE DE CONDUITE DES HELICOPTERES | | 102 |
| 7.1 | COMPOSITION DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE | 102 |
| 7.2 | CONSIGNES AUX MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE POUR LES CAS D'URGENCE | 102 |
| 7.3 | PROGRAMMES D'INSTRUCTION DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE | 102 |
| 7.4 | QUALIFICATIONS | 103 |
| 7.5 | EQUIPEMENT DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE | 105 |
| 7.6 | TEMPS DE VOL, PERIODES DE SERVICE DE VOL ET PERIODES DE REPOS | 105 |
| CHAPITRE 8 : AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION | | 106 |
| CHAPITRE 9 : MANUELS,LIVRES DE BORD ET ETATS | | 108 |

**VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

| | |
|---|-----|
| 9.1 MANUEL DE VOL | 108 |
| 9.2 MANUEL DE CONTROLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT | 108 |
| 9.3 PROGRAMME DE MAINTENANCE | 109 |
| 9.4 CARNET DE ROUTE | 109 |
| 9.5 ETATS DE L'EQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE TRANSPORTE A BORD | 110 |
| 9.6 ENREGISTREMENTS PROVENANT DES ENREGISTREURS DE BORD | 110 |
| CHAPITRE 10 : EQUIPAGE DE CABINE | 111 |
| 10.1 FONCTIONS ATTRIBUEES EN CAS D'URGENCE | 111 |
| 10.2 PROTECTION DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE PENDANT LE VOL | 111 |
| 10.3 FORMATION | 111 |
| 10.4 TEMPS DE VOL, PERIODE DE SERVICE DE VOL ET PERIODES DE REPOS | 112 |
| CHAPITRE 11 : SURETE | 113 |
| 11.1 LISTE TYPE DES OPERATIONS DE FOUILLE DE L'HELICOPTERE | 113 |
| 11.2 PROGRAMMES DE FORMATION | 113 |
| 11.3 RAPPORT SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE | 113 |
| CHAPITRE 12. MARCHANDISES DANGEREUSES | 114 |
| 12.1 APPLICATION GÉNÉRALE | 114 |
| 12.2 RESPONSABILITÉS DES ÉTATS | 114 |
| 12.3 EXPLOITANTS N'AYANT PAS REÇU D'APPROBATION PARTICULIÈRE POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES DANGEREUSES COMME FRET | 115 |
| 12.4 EXPLOITANTS AYANT REÇU UNE APPROBATION PARTICULIÈRE POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES DANGEREUSES COMME FRET | 115 |
| 12.5 COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS | 117 |
| 12.6 VOLS INTÉRIEURS DE TRANSPORT COMMERCIAL | 117 |
| SECTION III : AVIATION GENERALE INTERNATIONALE | 118 |
| CHAPITRE 1 : GENERALITES | 118 |
| 1.1 RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES | 118 |
| 1.2 MARCHANDISES DANGEREUSES | 118 |
| 1.3 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES | 119 |
| 1.4 APPROBATIONS PARTICULIÈRES | 119 |
| CHAPITRE 2 : PREPARATION ET EXECUTION DES VOLS | 120 |
| 2.1 SUFFISANCE DES INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION | 120 |
| 2.2 MINIMA OPERATIONNELS D'HELISTATION OU D'EMPLACEMENT D'ATTERRISSAGE | 120 |
| 2.3 CONSIGNES | 121 |
| 2.4 APTITUDE AU VOL DE L'HELICOPTERE ET MESURES DE SECURITE | 122 |
| 2.5 OBSERVATIONS ET PREVISIONS METEOROLOGIQUES | 122 |
| 2.6 LIMITES IMPOSEES PAR LES CONDITIONS METEOROLOGIQUES | 123 |



| | |
|---|-----|
| 2.7 HELISTATIONS DE DEGAGEMENT | 124 |
| 2.8 RESERVES DE CARBURANT ET DE LUBRIFIANT | 125 |
| 2.9 GESTION DU CARBURANT EN VOL | 126 |
| 2.10 RESERVE D'OXYGENE | 127 |
| 2.11 EMPLOI DE L'OXYGENE | 128 |
| 2.12 INSTRUCTIONS EN CAS D'URGENCE EN VOL | 128 |
| 2.13 OBSERVATIONS METEOROLOGIQUES PAR LES PILOTES | 128 |
| 2.14 CONDITIONS DE VOL DANGEREUSES | 128 |
| 2.15 PTITUDE PHYSIQUE DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE | 128 |
| 2.17 PROCEDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS | 129 |
| 2.18 INSTRUCTION DU PERSONNEL - GENERALITES | 129 |
| 2.19 AVITAILLEMENT EN CARBURANT AVEC DES PASSAGERS A BORD OU AVEC DES ROTORS EN MOUVEMENT | 129 |
| 2.20 SURVOL DE L'EAU | 130 |
| CHAPITRE 3 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HELICOPTERES | 130 |
| CHAPITRE 4 : EQUIPEMENT, INSTRUMENT DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES HELICOPTERES | 131 |
| 4.1 TOUS HELICOPTERES-TOUS VOLS | 131 |
| 4.2 TOUS HELICOPTERES EN REGIME VFR | 133 |
| 4.3 TOUS HELICOPTERES - SURVOL DE L'EAU | 135 |
| 4.4 TOUS HELICOPTERES-VOLS AU-DESSUS DE REGIONS TERRES TRES DESIGNES | 136 |
| 4.5 TOUS HELICOPTERES - VOLS A HAUTE ALTITUDE | 136 |
| 4.6 TOUS HELICOPTERES DEVANT REpondreaux NORMES DE CERTIFICATION ACOUSTIQUE DE L'ANNEXE 16 | |
| VOLUME 1. | 137 |
| 4.7 ENREGISTREURS DE BORD | 137 |
| 4.8 EMETTEUR DE LOCALISATION D'URGENCE (ELT) | 141 |
| 4.9 HELICOPTERES QUI DOIVENT ETRE EQUIPES D'UN TRANSPONDEUR SIGNALANT L'ALTITUDE-PRESSION | 142 |
| 4.10 MICROPHONES | 142 |
| 4.11 HELICOPTERES EQUIPES DE SYSTEMES D'ATTERRISSAGE AUTOMATIQUE, D'UN SYSTEME DE VISUALISATION TETE HAUTE (HUD) OU D'AFFICHAGES EQUIVALENTS, DE SYSTEMES DE VISION AMELIOREE (EVS), DE SYSTEMES DE VISION SYNTHETIQUE (SVS) ET/OU DE SYSTEMES DE VISION COMBINES (CVS) | 142 |
| 4.12 SACOCHES DE VOL ELECTRONIQUES (EFB) | 143 |
| 4.13 HELICOPTERE EXPLOITE EN VERTU D'UN ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 BIS | 144 |
| CHAPITRE 5 : EQUIPEMENT DE COMMUNICATION ET DE NAVIGATION DE BORD DES HELICOPTERES | 145 |
| 5.1 EQUIPEMENT DE COMMUNICATION | 145 |
| 5.2 EQUIPEMENT DE NAVIGATION | 146 |
| 5.3 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE | 148 |
| CHAPITRE 6 ENTRETIEN DES HELICOPTERES | 149 |
| 6.1 RESPONSABILITES | 149 |
| 6.2 ENREGISTREMENTS DE MAINTENANCE | 149 |



| | |
|--|------------|
| 6.3 RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE | 150 |
| 6.4 MODIFICATIONS ET REPARATIONS | 150 |
| 6.5 FICHE DE MAINTENANCE | 150 |
| CHAPITRE 7 : EQUIPAGE DE CONDUITE DES HELICOPTERES | 151 |
| 7.1 QUALIFICATIONS | 151 |
| 7.2 COMPOSITION DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE | 151 |
| APPENDICES | 152 |
| APPENDICE 1. SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DES EXPLOITANTS DE TRANSPORT AÉRIEN | 153 |
| APPENDICE 2. SPÉCIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES À L'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRES EN CLASSE DE PERFORMANCES 3 DANS DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC) | 155 |
| APPENDICE 3. PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE (PEA/AOC) | 159 |
| APPENDICE 4. ENREGISTREURS DE BORD | 164 |
| APPENDICE 5. APPROBATIONS PARTICULIÈRES DE L'AVIATION GÉNÉRALE | 189 |
| APPENDICE 6. RÉSUMÉ D'UN ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 BIS | 192 |
| APPENDICE 7. SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU SYSTÈME DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE (FRMS) | 197 |
| APPENDICE 8. TENEUR DU MANUEL D'EXPLOITATION | 201 |
| SUPPLEMENTS | 206 |
| SUPPLÉMENT A. FOURNITURES MÉDICALES | 207 |
| SUPPLÉMENT B. LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS (LME) | 209 |
| SUPPLÉMENT C. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS | 211 |
| SUPPLÉMENT E. ÉLÉMENTS INDICATIFS SUPPLÉMENTAIRES RELATIFS À L'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRES EN CLASSE DE PERFORMANCES 3 DANS DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC) | 220 |
| SUPPLÉMENT F. GUIDE DES DISPOSITIONS ACTUELLES RELATIVES AUX ENREGISTREURS DE BORD | 223 |
| SUPPLÉMENT G. MARCHANDISES DANGEREUSES | 228 |



SECTION I GENERALITES

CHAPITRE 1 DOMAINE D'APPLICATION

Les dispositions de la présente annexe sont applicables à tous les hélicoptères qui exécutent soit des vols de transport commercial international, soit des vols internationaux d'aviation générale; toutefois, ces dispositions ne sont pas applicables aux hélicoptères utilisés pour le travail aérien.



CHAPITRE 2 ABREVIATION

Les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente réglementation

| | |
|----------|---|
| AAC | Autorité de l'aviation civile |
| ACAS | Système anticollision embarqué |
| ADF | Radiogoniomètre automatique |
| ADRS | Système d'enregistrement de données d'aéronef |
| ADS-C | Surveillance dépendante automatique en mode contrat |
| AIR | Enregistreur d'images embarqué |
| AIRS | Système d'enregistrement d'images embarqué |
| AOC | Permis d'exploitation aérienne |
| APCH | Approche |
| AR | Autorisation obligatoire |
| ATM | Gestion du trafic aérien |
| ATN | Réseau de télécommunications aéronautiques |
| ATC | Contrôle de la circulation aérienne |
| ATS | Service de la circulation aérienne |
| CARS | Système d'enregistrement audio de poste de pilotage |
| CAT I | Catégorie I |
| CAT II | Catégorie II |
| CAT III | Catégorie III |
| CAT IIIA | Catégorie IIIA |
| CAT IIIB | Catégorie IIIB |
| CAT IIIC | Catégorie IIIC |
| CFIT | Impact sans perte de contrôle |
| cm | Centimètre |
| COMAT | Matériel de l'exploitant |
| CPDLC | Communications contrôleur-pilote par liaison de données |
| CVR | Enregistreur de conversations de poste de pilotage |



| | |
|---------|--|
| CVS | Système de vision combiné |
| DA | Altitude de décision |
| DA/H | Altitude/hauteur de décision |
| DH | Hauteur de décision |
| DLR | Enregistreur de liaison de données |
| DLRS | Système d'enregistrement de liaison de données |
| DME | Dispositif de mesure de distance |
| DPATO | Point défini après le décollage |
| DPBL | Point défini avant l'atterrissage |
| EFB | Sacoche de vol électronique |
| EFIS | Système d'instruments de vol électroniques |
| EICAS | Système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage |
| ELT | Émetteur de localisation d'urgence |
| ELT(AD) | ELT automatique largable |
| ELT(AF) | ELT automatique fixe |
| ELT(AP) | ELT automatique portatif |
| ELT(S) | ELT de survie |
| EPR | Rapport de pressions moteur |
| EUROCAE | Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile |
| EVS | Système de vision améliorée |
| FANS | futurs systèmes de navigation aérienne |
| FATO | Aire d'approche finale et de décollage |
| FDR | Enregistreur de données de vol |
| FM | Modulation de fréquence |
| ft | Pied |
| g | Accélération de la pesanteur |



| | |
|-------|---|
| hPa | Hectopascal |
| HUD | Visualisation tête haute |
| IFR | Règles de vol aux instruments |
| IGE | En effet de sol |
| ILS | Système d'atterrissage aux instruments |
| IMC | Conditions météorologiques de vol aux instruments |
| in Hg | Pouce de mercure |
| kg | Kilogramme |
| km | Kilomètre |
| kN | Kilonewton |
| kt | Nœud |
| LDAH | Distance utilisable à l'atterrissage |
| LDP | Point de décision à l'atterrissage |
| LDRH | Distance nécessaire à l'atterrissage |
| LED | Diode électroluminescente |
| LME | Liste minimale d'équipements |
| LMER | Liste minimale d'équipements de référence |
| m | Mètre |
| mb | Millibar |
| MDA | Altitude minimale de descente |
| MDA/H | Altitude/hauteur minimale de descente |
| MDH | Hauteur minimale de descente |
| MHz | Mégahertz |
| MLS | Système d'atterrissage hyperfréquences |
| MOPS | Spécification de performances opérationnelles minimales |



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

(compresseur à trois étages)

NM Mille marin

NVIS Système de vision nocturne

OCA Altitude de franchissement d'obstacles

OCA/H Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles

OCH Hauteur de franchissement d'obstacles

OEI Un moteur hors de fonctionnement

OGE Hors effet de sol

PANS Procédures pour les services de navigation aérienne

PBC Communication basée sur la performance

PBN Navigation fondée sur les performances

PBS Surveillance basée sur la performance

PNR Point de non-retour

psi Livre par pouce carré

R Rayon du rotor

RCP Performances de communication requises

RNAV Navigation de surface

RNP Qualité de navigation requise

RSP Performance de surveillance requise

RTCA *Radio Technical Commission for Aeronautics*

RTODR Distance nécessaire pour le décollage interrompu

RVR Portée visuelle de piste

SI Système international d'unités

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



| | |
|----------------|---|
| SOP | Procédure d'exploitation normalisée |
| SVS | Système de vision synthétique |
| T4 | Température des gaz d'échappement |
| TDP | Point de décision au décollage |
| TIT | Température à l'entrée de la turbine |
| TLOF | Aire de prise de contact et d'envol |
| TODAH | Distance utilisable au décollage |
| TODRH | Distance nécessaire au décollage |
| UTC | Temps universel coordonné |
| VFR | Règles de vol à vue |
| VOR | Radiophare omnidirectionnel VHF |
| VMC | Conditions météorologiques de vol à vue |
| VNAV | Navigation verticale |
| VTROSS | Vitesse de sécurité au décollage |
| V _y | Vitesse correspondant à la meilleure vitesse ascensionnelle |

Symboles

| | |
|----|---------------|
| °C | Degré Celsius |
| % | Pour cent |



CHAPITRE 3. DÉFINITIONS

Dans la présente annexe relatives aux vols internationaux d'hélicoptères, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après:

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

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

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

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

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

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

Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH). Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours d'une opération d'approche aux instruments 3D, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH). Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH). Altitude ou hauteur spécifiée, dans une opération d'approche aux instruments 2D ou une opération d'approche indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

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



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

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

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

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

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

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

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

Contrôle d'exploitation. Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.

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

Émetteur de localisation d'urgence (ELT). Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :

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



ELT automatique portatif (ELT[AP]). ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef.

ELT automatique largable (ELT[AD]). ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.

ELT de survie (ELT[S]). ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

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

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

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

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

Environnement hostile. Environnement dans lequel :

- a) un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface et son environnement proche ne sont pas adéquats ;
- b) les occupants de l'hélicoptère ne peuvent pas être adéquatement protégés des éléments ;
- c) le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'exposition prévu ;
- d) le risque de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est inacceptable.

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

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

Environnement non hostile. Environnement dans lequel :

- a) un atterrissage forcé en sécurité peut être accompli parce que la surface et son environnement proche sont adéquats ;
- b) les occupants de l'hélicoptère peuvent être adéquatement protégés des éléments ;
- c) le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage sont appropriés au temps d'exposition prévu ;



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Maintien de la navigabilité. Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, un rotor ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.



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

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

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

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

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

Marchandises dangereuses. Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

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

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

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

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

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



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

Les PBAOM peuvent être basés sur des crédits opérationnels.

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

Minimums opérationnels d'hélistation. Limites d'utilisation d'une hélistation :

- a) pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;
- b) pour les opérations d'approche aux instruments 2D, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;
- c) pour les opérations d'approche aux instruments 3D, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) selon le type et/ou la catégorie de l'opération.

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

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

Navigation de surface (RNAV). Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

Navigation fondée sur les performances (PBN). Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Nuit. Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

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

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



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

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

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

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

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

Période de service. Période qui commence au moment où un contrôleur de la circulation aérienne est tenu par un prestataire de services de la circulation aérienne de se présenter pour le service ou de prendre son service, et qui se termine au moment où il est dégagé de tout service.

Période de service de vol. Temps total depuis le moment où un membre d'équipage de conduite prend son service immédiatement après une période de repos et avant d'effectuer un vol ou une série de vols, jusqu'au moment où il est dégagé de tout service après avoir accompli ce vol ou cette série de vols.

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

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

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

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

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

Plan de vol. Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Procédure d'approche avec guidage vertical (APV). Procédure d'approche aux instruments en navigation fondée sur les performances (PBN) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A ou B.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Service. Toute tâche qu'un contrôleur de la circulation aérienne est tenu par le prestataire de services de la circulation aérienne d'accomplir. Comprend les tâches effectuées pendant le temps en poste, les tâches administratives et la formation.

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

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



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

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

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

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

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

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

Spécification de navigation. Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation :

Spécification RNAV (navigation de surface). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1).

Spécification RNP (qualité de navigation requise). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

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



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

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

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

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

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

Système de vision améliorée (EVS). Système électronique d'affichage en temps réel d'images de la vue extérieure obtenues au moyen de capteurs d'images.

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

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

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

Travail aérien. Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

Type de performances de communication requises (Type RCP). Étiquette (par exemple, RCP 240) représentant les valeurs attribuées aux paramètres RCP pour le temps de transaction, la continuité, la disponibilité et l'intégrité des communications.

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

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

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



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 45 sur 228

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

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

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



SECTION II AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL

CHAPITRE 1 : GENERALITES

1.1 RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES

- 1.1.1 L'exploitant doit veiller à ce que ses employés soient informés, lorsqu'ils sont en fonction à l'étranger, qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des États dans le territoire desquels ses hélicoptères sont en service.
- 1.1.2 L'exploitant doit veiller à ce que tous ses pilotes connaissent les lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'ils devront traverser, aux hélistations qu'ils seront appelés à utiliser et pour les installations et services correspondants. L'exploitant doit veiller à ce que les autres membres de l'équipage de conduite connaissent ceux de ces règlements et celles de ces procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'hélicoptère.
- 1.1.3 Les exploitants doivent veiller à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques aéronautiques.
- 1.1.4 La responsabilité du contrôle d'exploitation incombe à l'exploitant ou à son représentant désigné.
- 1.1.5 La responsabilité du contrôle de l'exploitation ne sera déléguée qu'au pilote commandant de bord et à un agent technique d'exploitation si la méthode de contrôle et de supervision des vols approuvée par l'exploitant requiert l'emploi d'agents techniques d'exploitation.
- 1.1.6 S'il est le premier à avoir connaissance d'un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'hélicoptère ou des personnes, l'agent technique d'exploitation devra s'il y a lieu, dans le cadre des mesures indiquées au paragraphe 2.6.1, informer immédiatement les autorités compétentes de la nature de la situation et au besoin demander de l'aide.
- 1.1.7 Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'hélicoptère ou de personnes oblige à prendre des mesures qui constituent une violation d'une procédure ou d'un règlement local, le pilote commandant de bord en avisera sans délai les autorités locales. Si l'État où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord rendra compte dès que possible, et en principe dans les dix jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet État ; dans ce cas, le pilote commandant de bord adressera également une copie de son compte rendu, dès que possible, et en principe dans les dix jours, à l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso.



1.1.8 Les exploitants doivent faire en sorte que le pilote commandant de bord dispose, à bord de l'hélicoptère, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherche et de sauvetage de la région qu'il va survoler.

1.2 RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES NATIONAUX PAR UN EXPLOITANT ETRANGER

Si l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso constate ou soupçonne qu'un exploitant étranger ne respecte pas ses lois, règlements et procédures applicables à l'intérieur du territoire ou pose un problème de sécurité grave similaire, notifie immédiatement la chose à l'exploitant et, si la situation le justifie, à l'État de l'exploitant. Si l'État de l'exploitant n'est pas aussi l'État d'immatriculation, la chose sera également notifiée à l'État d'immatriculation si la situation relève de la responsabilité de cet État et justifie l'envoi d'une notification.

Lorsqu'une notification est envoyée aux États spécifiés ci-dessus, si la situation et sa solution le justifient, l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso entre en consultation avec l'État de l'exploitant et, s'il y a lieu, l'État d'immatriculation au sujet des normes de sécurité suivies par l'exploitant.

1.3 GESTION DE LA SECURITE

1.3.1 L'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso a établi un programme national de sécurité en vue de réaliser un niveau de sécurité de l'aviation civile acceptable.

1.3.2. Les exploitants utilisant des hélicoptères dont la masse au décollage certifiée excède 7 000 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à neuf et qui sont équipés d'un enregistreur de données de vol peuvent établir et tenir un programme d'analyse de données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

1.3.3 Les programmes d'analyse des données de vol doivent contenir des garanties adéquates pour protéger les sources de données conformément aux dispositions de l'Appendice 3 du RAF 19.

1.3.3 L'administration de l'Aviation Civile Burkinabé ne permet pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A soient utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec l'Annexe 13 de l'OACI, sauf :

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



b) s'ils sont destinés à être utilisés dans le cadre de procédures pénales sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident et font l'objet des protections accordées par le RAF 19 ;
; ou

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

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

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

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

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

d) s'ils sont dépersonnalisés ; ou

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

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

1.4 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans l'arrêté relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences du personnel aéronautique.



CHAPITRE 2 PREPARATION ET EXECUTION DES VOLS

2.1 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

2.1.1 L'exploitant doit veiller à ne pas entreprendre un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose que les installations et services à la surface disponibles et directement nécessaires à la sécurité de l'hélicoptère et à la protection des passagers sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté, et fonctionnent correctement à cette fin.

2.1.2 L'exploitant doit veiller à ce que toute insuffisance d'installations et services constatée au cours des vols soit signalée, sans retard excessif, aux autorités responsables des installations et services considérés.

2.2 PERMIS D'EXPLOITATION ET SUPERVISION

2.2.1 *Permis d'exploitation aérienne*

2.2.1.1 L'exploitant ne peut assurer des vols de transport commercial que s'il détient un permis d'exploitation aérienne en état de validité, émis par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

2.2.1.2 Le permis d'exploitation aérienne t autorise l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux conditions et restrictions qui peuvent être spécifiées.

2.2.1.3 La délivrance d'un permis d'exploitation aérienne par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso dépendra de ce que l'exploitant aura démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

2.2.1.3.1 L'exploitant établit des politiques et des procédures pour les tiers qui effectuent des travaux pour son compte.

2.2.1.4 Le maintien de la validité d'un permis d'exploitation aérienne dépendra de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences du paragraphe 2.2.1.3 ci-dessus, sous la supervision de l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

2.2.1.5 Le permis d'exploitation aérienne doit contenir au moins les éléments suivants :

- a) État de l'exploitant et autorité de délivrance ;
- b) numéro et date d'expiration du permis d'exploitation aérienne ;
- c) nom de l'exploitant, nom commercial (s'il est différent du nom de l'exploitant) et adresse du siège principal d'exploitation ;



- d) date de délivrance et nom, signature et fonction du représentant de l'autorité ;
- e) référence exacte de l'endroit du document contrôlé emporté à bord où figurent les coordonnées permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation.

2.2.1.6 Les spécifications d'exploitation liées au permis d'exploitation aérienne doivent comprendre au moins les renseignements énumérés à l'Appendice 3, paragraphe 3, et, à partir du 1er janvier 2010, leur présentation graphique suivra le modèle figurant dans ce paragraphe.

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

2.2.1.8 Un système établi pour la certification et la surveillance continue de l'exploitant, doit permettre de veiller au respect des normes d'exploitation requises établies à la présente section 2.2.

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

2.2.2.1 Un permis d'exploitation aérienne délivré par un État contractant sera reconnu valable par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso si les conditions qui ont régi la délivrance du permis sont équivalentes ou supérieures aux normes applicables spécifiées dans l'Annexe 06.2 et dans l'Annexe 19 de la Convention de Chicago.

2.2.2.2 L'administration de l'aviation civile du Burkina Faso met en place un programme comprenant des procédures pour surveiller les opérations effectuées sur territoire burkinabé par des exploitants étrangers et prend les mesures appropriées pour préserver la sécurité lorsque cela est nécessaire.

2.2.2.3 Les exploitants menant des opérations sur le territoire du Burkina Faso doivent respecter les exigences fixées par l'administration de l'aviation civile.

2.2.3 Manuel d'exploitation

2.2.3.1 L'exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation conforme aux dispositions réglementaires. Ce manuel d'exploitation doit être modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions doivent être communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.

2.2.3.2 Un exemplaire du manuel d'exploitation doit être remis à l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso ainsi que tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation. L'exploitant doit ajouter au manuel d'exploitation les éléments obligatoires dont l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso exigera l'insertion.



2.2.4 Consignes d'exploitation-Généralités

- 2.2.4.1 L'exploitant doit veiller à ce que tous les membres du personnel d'exploitation soient convenablement instruits de leurs fonctions et de leurs responsabilités particulières, et de la place de ces fonctions par rapport à l'ensemble de l'exploitation.
- 2.2.4.2 Un rotor d'hélicoptère ne doit pas être mis en rotation au moteur s'il n'y a pas un pilote qualifié aux commandes.
- 2.2.4.3 L'exploitant doit donner des consignes d'exploitation et fournir des renseignements sur les performances de montée de l'hélicoptère tous moteurs en fonctionnement pour permettre au pilote commandant de bord de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de décollage et de montée initiale dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements doivent être consignés dans le manuel d'exploitation.

2.2.5 Simulation de situations d'urgence en cours de vol :

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

2.2.6 Listes de vérification :

Les listes de vérification prévues au paragraphe 4.1.3 doivent être utilisées par l'équipage de conduite avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'utilisation de l'aéronef, dans le manuel de vol ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité ainsi que dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérification doivent respecter les principes des facteurs humains.

2.2.7 Altitudes minimales de vol

- 2.2.7.1 Tout exploitant doit être autorisé à fixer des altitudes minimales de vol sur les routes qu'il parcourt et pour lesquelles l'État survolé ou l'État responsable a fixé des altitudes minimales de vol, sous réserve que ces altitudes ne soient pas inférieures à celles établies par ledit État, sauf approbation expresse.
- 2.2.7.2 L'exploitant doit spécifier la méthode qu'il a l'intention d'adopter pour déterminer les altitudes minimales de vol sur les routes pour lesquelles l'État survolé, ou l'État responsable, n'a pas fixé d'altitude minimale de vol et il doit indiquer cette méthode dans le manuel d'exploitation. Les altitudes minimales de vol déterminées conformément à cette méthode ne doivent pas être inférieures à la hauteur minimale spécifiée par le RAF02.
- 2.2.7.3 La méthode adoptée pour établir les altitudes minimales de vol doit être approuvée par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso.



2.2.7.4 L'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso ne doit approuver cette méthode qu'après avoir étudié soigneusement l'influence probable des facteurs suivants sur la sécurité du vol considéré:

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

2.2.8 Minima opérationnels d'hélistation

2.2.8.1 L'exploitant doit établir des minima opérationnels d'hélistation pour chacune des hélistations qu'il est appelé à utiliser, et la méthode employée pour déterminer ces minima doit être approuvée par l'administration de l'aviation civile. Ces minima ne doivent pas être inférieurs à ceux qui pourraient être établis, pour chacune des hélistations par l'administration de l'aviation civile, sauf si l'administration de l'aviation civile les a expressément approuvés.

2.2.8.1.1 L'ANAC autorise un ou des crédits opérationnels pour l'exploitation d'aéronefs avancés. Lorsque le crédit opérationnel est lié à des opérations par faible visibilité, l'ANAC délivre une approbation particulière. Ces approbations seront sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments.

Un crédit opérationnel inclut :

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

Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des orientations sur les crédits opérationnels et la façon de les indiquer dans les spécifications d'exploitation.

2.2.8.1.2 Lorsqu'elle délivre une approbation particulière liée à un crédit opérationnel, l'ANAC veille à ce que les conditions suivantes soient remplies :

- a) l'hélicoptère répond aux exigences de certification de navigabilité appropriées ;



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

Des orientations sur les évaluations des risques de sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859).

Des orientations sur les approbations opérationnelles figurent dans le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365).

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

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

2.2.8.2 Pour l'établissement des minima opérationnels d'hélistation qui doivent s'appliquer à une opération donnée, les éléments ci-après doivent être pris en compte:

- (a) type, performances et caractéristiques de manoeuvrabilité de l'hélicoptère;
- (b) composition de l'équipage de conduite, compétence et expérience de ses membres;
- (c) distances déclarées;
- (d) mesure dans laquelle les aides au sol, visuelles et non visuelles, existantes répondent aux besoins, ainsi que leurs performances;
- (e) équipement disponible à bord de l'hélicoptère pour la navigation et/ou le contrôle de la trajectoire de vol au cours de l'approche suivie d'un atterrissage et au cours de l'approche interrompue;



- (f) obstacles situés dans les aires d'approche et d'approche interrompue et altitude/hauteur de franchissement d'obstacles à utiliser pour la procédure d'approche aux instruments;
- (g) moyens utilisés pour déterminer et communiquer les conditions météorologiques;
- (h) obstacles situés dans les aires de montée au décollage et marges de franchissement nécessaires. 2.2.8.3 Les opérations d'approche aux instruments seront classées en fonction des minimums opérationnels les plus bas prévus, au-dessous desquels une opération d'approche ne doit se poursuivre qu'avec la référence visuelle nécessaire, comme suit :
- 1) Type A : hauteur minimale de descente ou hauteur de décision égale ou supérieure à 75 m (250 ft) ;
 - 2) Type B : hauteur de décision inférieure à 75 m (250 ft). Les opérations d'approche aux instruments de type B se classent comme suit :
 - i) Catégorie I (CAT I) : hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft) avec visibilité au moins égale à 800 m ou portée visuelle de piste au moins égale à 550 m ;
 - ii) Catégorie II (CAT II) : hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et portée visuelle de piste au moins égale à 300 m ;
 - iii) Catégorie IIIA (CAT IIIA) : hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision, et portée visuelle de piste au moins égale à 175 m ;
 - iv) Catégorie IIIB (CAT IIIB) : hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft) ou sans hauteur de décision, et portée visuelle de piste inférieure à 175 m mais au moins égale à 50 m ;
 - v) Catégorie IIIC (CAT IIIC) : sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste. 2.2.8.4 Les opérations d'approche aux instruments des catégories II et III ne seront autorisées que si la RVR est communiquée.
- 2.2.8.5 Pour les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments, les minima opérationnels d'hélistation inférieurs à 800 m, en ce qui concerne la visibilité, ne soient autorisés que si l'on dispose de la RVR ou d'une mesure ou observation précise de la visibilité.
- 2.2.8.6 Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 2D utilisant des procédures d'approche aux instruments seront déterminés en fonction de l'altitude minimale de descente (MDA) ou de la hauteur minimale de descente (MDH), de la visibilité minimale et, au besoin, de la base des nuages.



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

2.2.9 Relevés du carburant et du lubrifiant

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

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

2.2.10 Équipage

2.2.10.1 *Pilote commandant de bord.* Pour chaque vol, l'exploitant doit désigner un pilote qui doit faire fonction de pilote commandant de bord.

2.2.10.2 *Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos.* L'exploitant doit élaborer des règles limitant le temps de vol et les périodes de service de vol et prévoyant des périodes de repos suffisantes pour tous les membres d'équipage. Ces règles doivent être conformes aux règlements élaborés par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso, ou approuvées par celle-ci, et elles doivent figurer dans le manuel d'exploitation.

2.2.10.3 L'exploitant doit tenir à jour des relevés du temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de repos de tous les membres d'équipage.

2.2.11 Passagers

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

- (a) des ceintures de sécurité;
- (b) des issues de secours;
- (c) des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire;
- (d) de l'alimentation en oxygène, si elle est prescrite pour les passagers;
- (e) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.

2.2.11.2 L'exploitant doit informer les passagers de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir.

2.2.11.3 En cas d'urgence au cours du vol, les passagers doivent recevoir les instructions appropriées aux circonstances.



2.2.11.4 L'exploitant doit veiller à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage, et chaque fois que du fait de la turbulence ou d'un cas d'urgence en vol cette précaution sera jugée nécessaire, tous les passagers d'un hélicoptère soient maintenus sur leur siège par des ceintures ou des harnais de sécurité.

2.2.12 Survol de l'eau :

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

2.3 PREPARATION DES VOLS

2.3.1 Aucun vol ne doit être entrepris avant qu'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié:

- (a) que l'hélicoptère est en état de navigabilité;
- (b) que l'hélicoptère est doté des instruments et de l'équipement prescrits au Chapitre 4 pour le type de vol considéré et que ceux-ci sont suffisants pour le vol;
- (c) qu'il a été délivré une fiche d'entretien se rapportant à l'hélicoptère conformément aux dispositions de la section 6.7;
- (d) que la masse et le centrage de l'hélicoptère permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues;
- (e) que toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre;
- (f) qu'il a été effectué une vérification indiquant que les limites d'emploi figurant au Chapitre 3 peuvent être respectées au cours du vol considéré ;
- (g) que les normes de la sous section 2.3.1 ci-dessous relatives à la planification opérationnelle des vols ont été appliquées.

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

2.3.3 Planification opérationnelle des vols

2.3.3.1 Pour chaque vol prévu, il doit être établi un plan de vol exploitation. Le plan de vol exploitation doit être approuvé et signé par le pilote commandant de bord, il sera signé, s'il y a lieu, par l'agent technique d'exploitation, et une copie en sera remise à l'exploitant ou à un agent désigné ; si cela est impossible, il sera déposé à l'administration ou en un endroit convenable à l'hélistation de départ.

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



2.3.4 Hélistations de dégagement

2.3.4.1 Hélistation de dégagement au décollage

2.3.4.1.1 Une hélistation de dégagement au décollage sera choisie et spécifiée dans le plan de vol exploitation si les conditions météorologiques à l'hélistation de départ sont égales ou inférieures aux minimums opérationnels d'hélistation applicables.

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

2.3.4.2 Hélistation de dégagement à destination

2.3.4.2.1 Pour un vol effectué en régime IFR, au moins un dégagement à destination sera spécifié dans le plan de vol exploitation et le plan de vol ATC, sauf :

- a) si la durée du vol et les conditions météorologiques dominantes sont telles qu'on puisse admettre avec une certitude raisonnable qu'à l'heure d'arrivée prévue à l'hélistation d'atterrissage prévue, ainsi que pendant un délai raisonnable avant et après ce moment, l'approche et l'atterrissage peuvent être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue prescrites par l'administration de l'aviation civile;
- b) si l'hélistation d'atterrissage prévue est isolée et si l'on ne dispose pas de dégagement approprié. On déterminera un point de non-retour (PNR).

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

Lorsque les conditions à destination sont inférieures aux minimums opérationnels d'hélistation, deux hélistations de dégagement à destination doivent être choisies. À la première, les conditions doivent être égales ou supérieures aux minimums opérationnels applicables à une hélistation de destination, et à la seconde, elles doivent être égales ou supérieures aux minimums opérationnels applicables à une hélistation de dégagement.

2.3.4.3 Hélistation de dégagement à destination en mer

2.3.4.3.1 L'ANAC délivre une approbation particulière pour l'utilisation opérationnelle d'hélistations de dégagement à destination en mer.

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



a) une héliplate-forme sera utilisée comme hélisation de dégagement à destination en mer seulement après le PNR et lorsqu'il n'y a pas d'aérodrome à terre disponible. Avant le PNR, on utilisera un aérodrome de dégagement à terre ;

b) le manuel d'exploitation de l'exploitant décrira en détail le processus d'évaluation des risques liés à l'utilisation d'héliplates-formes comme hélisations de dégagement à destination en mer, et l'exploitant procédera à une telle évaluation avant de choisir et d'utiliser des héliplates-formes à une telle fin ;

c) le manuel d'exploitation de l'exploitant contiendra des procédures particulières et des programmes de formation appropriés relatifs à l'utilisation d'hélisations de dégagement à destination en mer ;

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

e) l'hélicoptère sera capable d'atterrir avec un moteur hors de fonctionnement (OEI) à l'hélisation de dégagement en mer ;

f) la LME contiendra des dispositions concernant expressément ce type d'opération.

2.3.4.3.3 L'utilisation d'une hélisation de dégagement en mer est limitée aux hélicoptères capables de vol stationnaire en effet de sol (IGE) avec un moteur hors de fonctionnement (OEI) à un régime de puissance approprié une fois arrivé à l'hélisation.

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

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

2.3.4.3.6 La masse à l'atterrissage prévue de l'hélicoptère, équipage, passagers, bagages, fret et réserve finale de carburant de 30 minutes compris, ne devrait pas dépasser la masse à l'atterrissage avec OEI au moment de l'approche vers l'hélisation de dégagement en mer.

2.3.4.3.7 Le processus d'évaluation des risques de l'exploitant tient compte au minimum :

a) du type et des circonstances du vol ;



- b) de la zone à survoler, notamment l'état de la mer, des conditions de survivabilité et des moyens de recherche et sauvetage ;
- c) de la disponibilité et de l'adéquation de l'héliplate-forme comme hélisation de dégagement à destination en mer, notamment les caractéristiques physiques, les dimensions, la configuration, le franchissement des obstacles, l'effet de la direction et de la force du vent, et les turbulences ;
- d) du type d'hélicoptère utilisé ;
- e) de la fiabilité mécanique des moteurs ainsi que des systèmes de commande et composants critiques de l'hélicoptère ;
- f) de la formation et des procédures opérationnelles, notamment en ce qui a trait à l'atténuation des conséquences de défaillances techniques de l'hélicoptère ;
- g) des mesures d'atténuation particulières ;
- h) de l'équipement de l'hélicoptère ;
- i) de la réserve de capacité utile, pour l'emport de carburant supplémentaire ;
- j) des minimums météorologiques, eu égard à l'exactitude et à la fiabilité des renseignements météorologiques ;
- k) des moyens de communication et de suivi des aéronefs.

La technique d'atterrissage que le manuel de vol spécifie d'utiliser en cas de panne du système de commande peut empêcher de désigner certaines héliplates-formes comme hélisations de dégagement.

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

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

2.3.4.3.9 Dans les cas où l'utilisation d'une hélisation de dégagement en mer est prévue, les observations météorologiques concernant aussi bien cette hélisation que la destination en mer sont faites par l'autorité compétente.

Des stations météorologiques automatiques appropriées peuvent satisfaire à cette exigence.



2.3.4.3.10 Les dégagements en mer ne devraient pas être utilisés pour augmenter la charge utile.

2.3.4.3.11 Pour démontrer la fiabilité mécanique des systèmes de commande et composants critiques de l'hélicoptère, l'exploitant devrait installer et utiliser un système de suivi de l'état et de l'utilisation de l'hélicoptère et des critères adaptés au type d'exploitation considéré.

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

2.3.4.3.13 L'exploitant spécifie des critères en matière de plafond nuageux et de visibilité qui conviennent à l'altitude topographique et à l'emplacement de l'héliplate-forme.

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

2.3.4.3.15 Le dégagement en mer peut se trouver à plus de 30 NM de la destination originale afin de réduire la probabilité qu'un événement météorologique localisé empêche l'atterrissage à la fois à la destination et au dégagement.

2.3.4.3.16 Avant le franchissement du PNR, l'exploitant veille à ce que les conditions suivantes soient remplies :

a) il a été confirmé que la navigation jusqu'à l'hélistation de destination et l'hélistation de dégagement en mer est assurée ;

b) un contact radio a été établi avec l'hélistation de destination et l'hélistation de dégagement en mer (ou la station maîtresse) ;

c) les prévisions pour l'atterrissage à l'hélistation de destination et à l'hélistation de dégagement en mer ont été obtenues, et il a été confirmé qu'elles sont égales ou supérieures aux minimums requis ;

d) les exigences relatives à un atterrissage avec OEI ont été vérifiées en fonction des conditions météorologiques signalées les plus récentes, afin de s'assurer qu'elles peuvent être satisfaites ;

e) dans la mesure du possible, après examen des renseignements sur l'utilisation actuelle et prévue de l'hélistation de dégagement à destination en mer et sur les conditions dominantes, la disponibilité de l'hélistation de dégagement en mer est garantie par le fournisseur de l'héliplate-forme jusqu'à la réalisation de l'atterrissage à destination ou à l'hélistation de dégagement à destination en mer.



2.3.5 Conditions météorologiques

2.3.5.1 Un vol qui doit être effectué en VFR ne doit être entrepris que si des messages d'observations météorologiques récents, ou une combinaison de messages récents et de prévisions, indiquent que les conditions météorologiques le long de la route ou de la partie de la route qui doit être parcourue en VFR, ou dans la zone prévue d'exploitation en VFR, seront, le moment venu, de nature à permettre le respect de ces règles.

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

2.3.5.3 Pour garantir le respect d'une marge de sécurité suffisante dans la détermination de la question de savoir si une approche et un atterrissage en sécurité peuvent ou non être exécutés à chaque hélistation ou emplacement d'atterrissage de dégivrage, l'exploitant doit spécifier une gamme de valeurs appropriée qui soit acceptable pour l'État de l'exploitant, pour la hauteur de la base des nuages et la visibilité, destinée à être ajoutée aux minimums opérationnels établis par l'exploitant pour les hélistations ou emplacements d'atterrissage concernés.

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

2.3.5.5 Un vol qu'il est prévu d'effectuer en conditions de givrage au sol observées ou présumées ou qui risque d'être exposé à de telles conditions ne doit être entrepris que si l'hélicoptère a fait l'objet d'une inspection givrage et, au besoin, d'un traitement de dégivrage/antigivrage approprié. Les accumulations de glace et autres contaminants d'origine naturelle doivent être enlevés afin de maintenir l'hélicoptère en état de navigabilité avant le décollage.

2.3.6 Carburant et lubrifiant requis

2.3.6.1 *Tous hélicoptères.* Un vol ne doit être entrepris que si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus pour le vol, l'hélicoptère emporte une quantité de carburant et de lubrifiant suffisante pour effectuer ce vol avec sécurité. En outre, il doit emporter une réserve supplémentaire lui permettant de faire face à des besoins imprévus.

2.3.6.2 *Vols effectués selon les règles de vol à vue (VFR).* Les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions du paragraphe 2.3.6.1 ci-dessus dans le cas des vols VFR doivent être au moins suffisantes pour permettre à l'hélicoptère:

- (a) d'atteindre l'hélistation d'atterrissage prévue;



- (b) puis de voler pendant 20 minutes à la vitesse de croisière économique plus 10 % de la durée du vol prévue; et
- (c) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulterait de toute éventualité prévue par l'exploitant avec l'approbation de l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

2.3.6.3 *Vols effectués selon les règles de vol aux instruments (IFR)*. Les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus dans le cas des vols IFR doivent être au moins suffisantes pour permettre à l'hélicoptère:

2.3.6.3.1 S'il n'y a pas lieu de prévoir un dégagement, selon les dispositions du paragraphe 2.3.4.2.1(a), d'atteindre l'hélistation d'atterrissage prévue, puis :

- (a) de voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente, à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'hélistation de destination, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et d'atterrir;
- (b) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulterait de toute éventualité prévue par l'exploitant avec l'approbation de l'administration de l'aviation civile.

2.3.6.3.2 S'il y a lieu de prévoir un dégagement, d'atteindre l'hélistation d'atterrissage prévue, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, et ensuite :

- (a) d'atteindre le dégagement spécifié dans le plan de vol;
- (b) puis de voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus du dégagement, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et l'atterrissage; et
- (c) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulterait de toute éventualité prévue par l'exploitant avec l'approbation de l'administration de l'aviation civile.

2.3.6.3.3 Si l'on ne dispose pas d'un dégagement approprié, selon les dispositions du paragraphe 2.3.4.2.1 (par exemple, si la destination est isolée), l'hélicoptère devra emporter une quantité suffisante de carburant pour lui permettre d'atteindre la destination prévue dans le plan de vol puis de voler pendant une période qui, compte tenu des conditions géographiques et environnementales, lui permettra d'atterrir en sécurité.

2.3.6.4 Le calcul des réserves de carburant et de lubrifiant exigées au paragraphe

2.3.6.1 ci-dessus doit tenir compte au moins de ce qui suit:

- (a) conditions météorologiques prévues;



- (b) acheminement prévu par le contrôle de la circulation aérienne et retards prévus en raison de la circulation;
- (c) dans le cas d'un vol IFR, une approche aux instruments à l'hélistation de destination, avec une remise des gaz;
- (d) procédures prescrites dans le manuel d'exploitation pour les pannes de pressurisation, le cas échéant, ou pour la panne d'un groupe moteur en croisière;
- (e) toute autre éventualité risquant de retarder l'atterrissage de l'hélicoptère ou d'augmenter la consommation de carburant ou de lubrifiant.

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

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

2.3.7.1 Un hélicoptère n'est pas avitaillé en carburant, rotors arrêtés ou en mouvement, durant :

- a) l'embarquement ou le débarquement de passagers ;
- b) le remplissage d'oxygène.

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

- a) l'équipage de conduite doit veiller à ce que les passagers soient informés des mesures à suivre en cas d'incident durant l'avitaillement ;
- b) une communication bilatérale constante doit être maintenue par le système d'intercommunication de l'hélicoptère ou par d'autres moyens appropriés entre le personnel de piste supervisant l'avitaillement et le personnel compétent à bord de l'hélicoptère ;

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

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



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

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

- a) les portes de l'hélicoptère du côté avitaillement doivent rester fermées dans la mesure du possible, sauf si elles constituent les seules issues valides ;
- b) les portes de l'hélicoptère du côté opposé de l'avitaillement doivent rester ouvertes, si les conditions météorologiques le permettent, sauf indications contraires du RFM ;
- c) les moyens de lutte contre l'incendie à l'échelle appropriée doivent être disposés de façon à permettre une utilisation immédiate en cas d'incendie ;
- d) si la présence de vapeurs de carburant est détectée à l'intérieur de l'hélicoptère, ou si tout autre danger survient durant l'avitaillement, celui-ci doit être immédiatement arrêté;
- e) le sol ou la surface de la plate-forme sous les issues destinées à l'évacuation d'urgence doit être dégagé ;
- f) les ceintures de sécurité doivent être détachées pour faciliter une évacuation rapide ;
- g) avec les rotors en marche, seuls les passagers poursuivant leur vol doivent rester à bord.

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

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

- a) lorsque des passagers sont à bord ;
- b) lorsque des passagers embarquent ou débarquent ;
- c) pendant le remplissage d'oxygène.

Des précautions supplémentaires sont nécessaires lorsqu'il s'agit d'opérations d'avitaillement en carburant autre que le kérosène d'aviation, lorsque ces opérations ont pour résultat un mélange de kérosène d'aviation avec d'autres types de carburateurs, ou lorsqu'elles sont effectuées au moyen d'un simple tuyau.



2.3.8 Réserve d'oxygène

2.3.8.1 En atmosphère type, les altitudes correspondant approximativement aux pressions absolues indiquées dans le texte sont les suivantes :

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

2.3.8.2 Un vol qui doit être effectué à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa ne doit être entrepris que si la réserve d'oxygène est suffisante pour alimenter :

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

2.3.8.2 Dans le cas des hélicoptères pressurisés, un vol ne doit être entrepris que si l'hélicoptère est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage et les passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute la période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa.

En outre, lorsqu'un hélicoptère est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa et qu'il ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, la réserve d'oxygène doit être suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins 10 minutes.

2.4 PROCEDURES EN VOL

2.4.1 Minima opérationnels d'hélistation

2.4.1.1 Un vol ne doit être poursuivi en direction de l'hélistation d'atterrissage prévue que si les renseignements les plus récents indiquent que, à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage peut être effectué à cette hélistation, ou à l'une au moins des hélistations de dégagement, en respectant les minima opérationnels fixés conformément aux dispositions du paragraphe 2.2.7 (r).



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

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

2.4.2 Observations météorologiques

Les procédures concernant l'exécution des observations météorologiques à bord des aéronefs en vol, ainsi que l'enregistrement et la transmission de ces observations, doivent être conformes à celles figurant dans l'Annexe 3, les PANS-ATM (RAF. 4444) et les Procédures complémentaires régionales appropriées (Doc. 7030).

2.4.3 Conditions de vol dangereuses

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

2.4.6 Membres de l'équipage de conduite à leur poste

2.4.6.1 *Décollage et atterrissage.* Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage doit être à son poste.

2.4.4.2 *Croisière.* Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage restera à son poste, sauf s'il doit s'absenter pour accomplir des fonctions liées à la conduite de l'hélicoptère ou pour des motifs d'ordre physiologique.

2.4.4.3 *Ceintures de sécurité.* Chaque membre de l'équipage de conduite doit veiller à ce que sa ceinture de sécurité soit bouclée lorsqu'il se trouve à son poste.

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



2.4.5 Emploi de l'oxygène

Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite doivent utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés au paragraphe 2.3.8.1 ou au 2.3.8.2, pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

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

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

2.4.7 Procédures de vol aux instruments

2.4.7.1 L'exploitant doit se conformer aux procédures d'approche aux instruments approuvées et publiées par l'administration de l'aviation civile pour chaque aire d'approche finale et de décollage et chaque hélistation utilisées pour des approches aux instruments.

2.4.7.2 Tous les hélicoptères exploités selon les règles de vol aux instruments doivent se conformer aux procédures d'approche aux instruments approuvées par l'administration de l'aviation civile, ou par l'État dont elle relève dans le cas où l'hélistation est située hors du territoire national.

2.4.8 Procédures d'exploitation des hélicoptères à moindre bruit

Les procédures d'exploitation à moindre bruit qui sont spécifiées par l'exploitant pour un type d'hélicoptère déterminé peuvent être les mêmes pour toutes les hélistations.

2.4.9 Gestion du carburant en vol

2.4.9.1 L'exploitant doit mettre en place des politiques et des procédures approuvées par l'administration de l'aviation civile qui garantissent l'exécution des vérifications du carburant en vol et de la gestion du carburant.

2.4.9.2 Le pilote commandant de bord doit surveiller la quantité de carburant utilisable restant à bord pour s'assurer qu'elle n'est pas inférieure à la somme de la quantité de carburant requise pour se rendre jusqu'à un lieu où il pourra atterrir en sécurité et de la réserve finale prévue restant dans les réservoirs.



2.4.9.3 Le pilote commandant de bord doit informer l'ATC d'une situation de carburant minimal en utilisant l'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) si, une fois dans l'obligation d'atterrir à un lieu précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers ce lieu, ou retard causé par la circulation, risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente dans les réservoirs risque d'être inférieure à la réserve finale prévue.

2.5 FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

2.5.1 Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite et de la sécurité de l'hélicoptère ainsi que de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à son bord, depuis le moment où les moteurs sont mis en marche jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les moteurs et les pales de rotor sont arrêtés.

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

2.5.3 Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'hélicoptère se trouve impliqué et entraînant des blessures ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'hélicoptère ou à d'autres biens.

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

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

2.6 FONCTIONS DE L'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

2.6.1 L'agent technique d'exploitation, lorsqu'il est employé dans le cadre des méthodes de préparation et d'exécution des vols, conformément au paragraphe 2.2.1.3:

- (a) doit aider le pilote commandant de bord dans la préparation du vol et doit lui fournir les renseignements nécessaires à cette fin;
- (b) doit aider le pilote commandant de bord dans la préparation du plan de vol exploitation et du plan de vol ATS, signera ces plans s'il y a lieu et remettra le plan de vol ATS à l'organisme ATS compétent;
- (c) au cours du vol, doit fournir au pilote commandant de bord, par les moyens appropriés, les renseignements qui pourraient être nécessaires à la sécurité



du vol;

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

- (a) doit déclencher les procédures indiquées dans le manuel d'exploitation en s'abstenant de prendre des mesures contraires aux procédures ATC ; et
- (b) doit communiquer au pilote commandant de bord les renseignements qui pourraient être nécessaires à la sécurité du vol, notamment tout renseignement concernant les modifications qui doivent être apportées au plan de vol pendant le vol.

2.7 BAGAGES A MAIN

L'exploitant doit veiller à ce que tous les bagages à main introduits dans la cabine de passagers d'un hélicoptère soient rangés de façon appropriée et sûre.

2.8 GESTION DE LA FATIGUE

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

Les exigences aux fins de la gestion de la fatigue sont présentées dans le chapitre Q du RAF 06.OPS 3 et tiennent compte :

- a) des règles normatives concernant des limites de vol, de période de service de vol, de période de service ainsi que des exigences en matière de repos.
- b) des règlements applicables à la mise en place d'un système de gestion des risques de fatigue (FRMS).

2.8.2 L'exploitant établit, en application du § 2.8.1 et aux fins de la gestion des risques de sécurité liés à la fatigue :

- a) des limites de temps de vol, de période de service de vol et de période de service ainsi que des exigences en matière de repos qui respectent les règles normatives de gestion de la fatigue établies par l'ANAC ; ou
- b) un FRMS conforme aux règles établies par l'État de l'exploitant pour l'ensemble de ses activités ; ou



c) un FRMS conforme aux règles établies par l'État de l'exploitant pour une partie définie de ses activités, le reste de ses activités étant conformes aux règles normatives de gestion de la fatigue établies par l'État de l'exploitant.

L'exploitant qui respecte les règles normatives de gestion de la fatigue n'est pas dégagé de la responsabilité de gérer les risques, y compris les risques liés à la fatigue, en utilisant son système de gestion de la sécurité (SGS) conformément aux dispositions du RAF 19.

2.8.3 L'exploitant tient des relevés du temps de vol, périodes de service de vol, périodes de service et périodes de repos de tous ses membres d'équipage de conduite et de cabine et les conservera pendant 24 mois, conformément au Chapitre Q du RAF 06.OPS 3.

2.8.4 Un exploitant qui respecte les règles normatives de gestion de la fatigue pour une partie ou l'ensemble de ses activités fait connaître aux membres de son personnel intervenant dans la gestion de la fatigue leurs responsabilités et les principes de gestion de la fatigue ;

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

2.8.6 L'exploitant qui met en œuvre un FRMS pour gérer les risques de sécurité liés à la fatigue dans le cadre de la fourniture d'une partie ou de l'ensemble de ses services doit:

a) disposer de processus permettant d'intégrer les fonctions du FRMS avec ses autres fonctions de gestion de la sécurité;

b) fixer des limites maximales de temps de vol, de période de service de vol et de période de service, et des limites minimales de période de repos ;

Les spécifications détaillées relatives au FRMS figurent à l'Appendice 7.

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

2.8.7 L'ANAC approuve le FRMS d'un exploitant avant que le FRMS ne remplace totalement ou partiellement des règles normatives de gestion de la fatigue. Un FRMS approuvé doit garantir un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui qui est assuré par les règles normatives de gestion de la fatigue.



CHAPITRE 3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HELICOPTERES

3.1 GENERALITES

- 3.1.1 Les hélicoptères doivent être utilisés conformément à un règlement complet et détaillé de performances établi par l'État d'immatriculation; ce règlement doit être conforme aux normes applicables du présent chapitre.
- 3.1.2 Lorsque les conditions ne permettent pas de garantir la poursuite du vol en sécurité en cas de défaillance du moteur le plus défavorable, l'exploitation des hélicoptères doit être assurée d'une manière qui tient compte de façon appropriée de la réalisation d'un atterrissage forcé en sécurité.
- 3.1.2.1 Si l'administration de l'aviation civile permet des vols en IMC en classe de performances 3, ces vols doivent être effectués conformément aux dispositions du paragraphe 3.4.
- 3.1.3 Pour les hélicoptères auxquels la Partie IV de l'Annexe 8 de la Convention de Chicago ne s'applique pas en raison de l'exemption prévue par l'article 41 de la Convention, l'administration de l'aviation civile veille à ce que le niveau de performances prescrit au chapitre 3.2 soit atteint dans toute la mesure où il est possible de le faire.
- 3.1.4 Lorsque l'hélistation de destination ou de départ se trouve dans un environnement hostile situé en zone habitée, l'administration de l'aviation civile spécifie les exigences à satisfaire pour que l'exploitation des hélicoptères soit assurée d'une manière qui tient compte de façon appropriée du risque lié à une défaillance de moteur.

3.2 HELICOPTERES DONT LE CERTIFICAT DE NAVIGABILITE A ETE DELIVRE CONFORMEMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ANNEXE 8, PARTIE IV

- 3.2.1 Les normes des paragraphes 3.2.2 à 3.2.7 s'appliquent aux hélicoptères auxquels les dispositions de l'Annexe 8, Partie IV, sont applicables.
- 3.2.2 Le niveau de performances défini dans les parties appropriées du règlement national complet et détaillé mentionné au paragraphe 3.1 (a) pour les hélicoptères indiqués au paragraphe (a) ci-dessus doit être au moins pratiquement équivalent au niveau général impliqué par les normes du présent chapitre.
- 3.2.3 L'hélicoptère doit être utilisé conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité et dans le cadre des limites d'emploi approuvées figurant dans son



manuel de vol.

- 3.2.4 L'État d'immatriculation doit prendre toutes les précautions logiquement possibles pour veiller au maintien du niveau général de sécurité envisagé par les présentes dispositions, dans toutes les conditions d'utilisation prévues, notamment celles qui ne sont pas expressément visées par les dispositions du présent chapitre.
- 3.2.5 Un vol ne doit être entrepris que si les performances consignées dans le manuel de vol indiquent qu'il est possible de se conformer aux normes des paragraphes 3.2.6 et 3.2.7.
- 3.2.6 Il doit être tenu compte, pour l'application des normes du présent chapitre, de tous les facteurs qui influent sensiblement sur les performances de l'hélicoptère (tels que masse, procédures d'utilisation, altitude-pression correspondant à l'altitude de l'emplacement d'exploitation, température, vent et état de la surface). Ces facteurs doivent être traités soit directement, sous forme de paramètres d'exploitation, soit indirectement, au moyen de tolérances ou de marges, qui peuvent figurer avec les performances consignées dans le manuel de vol ou dans le règlement de performances complet et détaillé conformément auquel l'hélicoptère est utilisé.

3.2.7 Limites de masse

- (a) La masse de l'hélicoptère au début du décollage ne doit pas dépasser la masse pour laquelle l'hélicoptère satisfait au règlement de performances en question au paragraphe 3.1.1, compte tenu des réductions de masse prévues en fonction de la progression du vol et du délestage de carburant selon qu'il convient.
- (b) En aucun cas la masse de l'hélicoptère au début du décollage ne doit dépasser la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol de l'hélicoptère, compte tenu des facteurs spécifiés au paragraphe 3.2.6.
- (c) En aucun cas la masse prévue pour l'heure d'atterrissage à destination ou à tout dégagement ne doit dépasser la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol de l'hélicoptère, compte tenu des facteurs spécifiés au paragraphe 3.2.6.
- (d) En aucun cas la masse de l'hélicoptère au début du décollage ou à l'heure prévue d'atterrissage à destination ou à tout dégagement ne doit dépasser la masse maximale à laquelle il a été démontré que les normes applicables de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I de la Convention de Chicago, seraient respectées, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un emplacement d'exploitation où il n'existe aucun problème de bruit, par



l'administration de l'aviation civile.

3.2.7.1 l'administration de l'aviation civile établie le règlement de performances en appliquant une méthode d'évaluation du risque conformément aux indications du Supplément A ; lorsque les méthodes d'évaluation du risque ne sont pas appliquées, les normes spécifiées aux paragraphes 3.2.7.2, 3.2.7.3 et 3.2.7.4 doivent s'appliquer.

3.2.7.2 Phase de décollage et de montée initiale :

La phase de décollage et de montée initiale est décrite pour les cas suivants:

3.2.7.2.1 Hélicoptères de classe de performances 1. En cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable au point de décision au décollage ou avant, l'hélicoptère doit pouvoir interrompre le décollage et s'immobiliser dans l'aire de décollage interrompu utilisable, ou, en cas de défaillance au point de décision au décollage ou après, poursuivre le décollage et monter, en franchissant tous les obstacles situés le long de la trajectoire de vol avec une marge suffisante jusqu'à ce qu'il soit en mesure de satisfaire aux dispositions du sous paragraphe 3.2.7.3.1 ci-dessous.

3.2.7.2.2 Exploitation en classe de performances 2.

En cas de panne du moteur le plus défavorable à un moment quelconque après le point défini après le décollage (DPATO), il sera possible de poursuivre le décollage en franchissant avec une marge suffisante tous les obstacles situés le long de la trajectoire de vol, jusqu'à ce que l'on soit en mesure de se conformer aux dispositions du paragraphe 3.2.7.3.1. Avant le DPATO, une panne du moteur le plus défavorable peut imposer un atterrissage forcé ; la condition énoncée au paragraphe 3.1.2 ci-dessus s'applique dans ce cas.

3.2.7.2.3 Exploitation en classe de performances 3.

A quelque point que ce soit de la trajectoire de décollage, une panne de moteur imposera un atterrissage forcé ; la condition énoncée au paragraphe 3.1.2 ci-dessus doit s'appliquer.

3.2.7.3 Phase de croisière :

Elle est décrite pour les cas suivants :

3.2.7.3.1 Hélicoptères des classes de performances 1 et 2.

Si le groupe motopropulseur le plus défavorable cesse de fonctionner en un point quelconque de la phase de croisière, l'hélicoptère doit pouvoir poursuivre son vol jusqu'à un emplacement d'exploitation lui permettant de satisfaire aux normes des sous paragraphes 3.2.7.4.1 s'il s'agit d'un hélicoptère de classe 1,



ou du 3.2.7.4.2 s'il s'agit d'un hélicoptère de classe 2, sans jamais descendre au-dessous de l'altitude minimale appropriée.

Dans le cas des hélicoptères équipés de trois groupes motopropulseurs au moins, sur tout tronçon de la route où, étant donné la situation des emplacements d'exploitation adéquats et la durée totale du vol, il est nécessaire de tenir compte de la probabilité qu'un deuxième groupe motopropulseur cesse de fonctionner afin de respecter le niveau général de sécurité correspondant aux normes du présent chapitre, l'hélicoptère doit pouvoir poursuivre son vol jusqu'à un emplacement d'exploitation intermédiaire adéquat et y atterrir si deux quelconques des groupes motopropulseurs cessent de fonctionner.

3.2.7.3.2 Hélicoptères de classe de performances 3.

L'hélicoptère devra pouvoir, tous groupes motopropulseurs en fonctionnement, poursuivre son vol le long de la route ou des détournements prévus, sans jamais descendre au-dessous de l'altitude minimale appropriée. La défaillance d'un groupe motopropulseur en un point quelconque de la trajectoire de vol obligera l'hélicoptère à exécuter un atterrissage forcé, et les dispositions du paragraphe 3.1.2 doivent s'appliquer.

3.2.7.4 Phase d'approche et d'atterrissage :

Elle est décrite pour les cas suivants :

3.2.7.4.1 Hélicoptères de classe de performances 1.

Si le groupe motopropulseur le plus défavorable cesse de fonctionner en un point quelconque de la phase d'approche et d'atterrissage avant le point de décision à l'atterrissage, l'hélicoptère doit, à destination et à tout décollage, après avoir franchi avec une marge suffisante tous les obstacles situés sur la trajectoire d'approche, pouvoir soit atterrir et s'immobiliser sur la distance utilisable à l'atterrissage, soit interrompre l'atterrissage et franchir tous les obstacles situés sur la trajectoire de vol avec une marge suffisante équivalente à la marge indiquée au sous paragraphe 3.2.7.2.1. Si la défaillance a lieu après le point de décision à l'atterrissage, l'hélicoptère devra pouvoir atterrir et s'immobiliser sur la distance utilisable à l'atterrissage.

3.2.7.4.2 Hélicoptères de classe de performances 2.

Tous moteurs en fonctionnement, l'hélicoptère doit, à destination et à tout décollage, après avoir franchi avec une marge suffisante tous les obstacles situés sur la trajectoire d'approche, pouvoir soit atterrir et s'immobiliser sur la distance utilisable à l'atterrissage, soit interrompre l'atterrissage et franchir tous les obstacles situés sur la trajectoire de vol avec une marge suffisante équivalente à la marge indiquée au sous paragraphe 3.2.7.2.2. Si le groupe motopropulseur le plus défavorable cesse de fonctionner avant le point défini



avant l'atterrissage, les mêmes spécifications s'appliquent. Après le point défini, une défaillance d'un groupe motopropulseur peut contraindre l'hélicoptère à exécuter un atterrissage forcé, et les dispositions du paragraphe 3.1.2 s'appliqueront donc.

3.2.7.4.3 Hélicoptères de classe de performances 3.

La défaillance d'un groupe motopropulseur en un point quelconque de la trajectoire de vol obligera l'hélicoptère à exécuter un atterrissage forcé, et les dispositions du paragraphe 3.1.2 doit s'appliquer.

3.3 DONNEES SUR LES OBSTACLES

L'exploitant doit utiliser les données disponibles sur les obstacles pour élaborer des procédures qui permettent de respecter les phases de décollage, de montée initiale, d'approche et d'atterrissage décrites dans le règlement de performances établi par l'administration de l'aviation civile.

3.4 SPECIFICATIONS SUPPLEMENTAIRES RELATIVES A L'EXPLOITATION D'HELICOPTERES EN CLASSE DE PERFORMANCES 3 EN IMC, SAUF LES VOLS VFR SPECIAUX

3.4.1 Des vols en classe de performances 3 en IMC ne doivent être effectués qu'au-dessus de surfaces du territoire acceptables par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

3.4.2 Avant d'approuver des vols d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC de l'exploitant, l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso s'assure que les hélicoptères ont été certifiés pour l'exploitation en régime IFR et que le niveau de sécurité d'ensemble prévu par les dispositions réglementaires est garanti par :

- (a) la fiabilité du moteur ;
- (b) les procédures de maintenance, les méthodes d'exploitation et les programmes de formation des équipages de l'exploitant ;
- (c) l'équipement et les autres éléments exigés.

3.4.3 Les exploitants qui utilisent des hélicoptères en classe de performances 3 en IMC doivent mettre en place un programme de suivi des tendances des moteurs et emploieront les instruments, systèmes et procédures d'utilisation/de maintenance de moteur et d'hélicoptère recommandés par les constructeurs pour suivre l'état de fonctionnement des moteurs.



3.4.4 Pour réduire au minimum les défaillances mécaniques, il est recommandé que les hélicoptères exploités en IMC en classe de performances 3 utilisent un contrôle d'état pour les vibrations de la chaîne de transmission arrière.

CHAPITRE 4 EQUIPEMENTS, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES HELICOPTERES

4.1 GENERALITES

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

4.1.2 Les hélicoptères auront à leur bord une copie authentifiée du permis d'exploitation aérienne spécifié au paragraphe 2.2.1 ainsi qu'une copie des spécifications d'exploitation applicables au type d'hélicoptère auquel ils appartiennent, qui sont émises en même temps que le permis. Les permis et les spécifications d'exploitation connexes établis par l'administration de l'aviation civile dans une autre langue que l'anglais seront accompagnés d'une traduction en anglais.

4.1.3 L'exploitant doit faire figurer dans le manuel d'exploitation une liste minimale d'équipements (LME), approuvée par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso, qui permettra au pilote commandant de bord de déterminer si un vol peut être commencé ou poursuivi à partir d'une halte intermédiaire au cas où un instrument, un élément d'équipement ou un circuit subirait une défaillance. Si l'hélicoptère n'est pas immatriculé dans l'Etat du Burkina, l'exploitant doit veiller à ce que la LME n'altère pas la conformité de l'hélicoptère avec le règlement de navigabilité applicable dans l'État d'immatriculation.

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

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

4.1.5.1 Un hélicoptère exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis conclu entre l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant a à son bord une copie certifiée conforme



du résumé de l'accord, sous forme électronique ou sur papier. Un résumé produit dans une langue autre que l'anglais doit être accompagné d'une version anglaise.

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

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

4.1.5.4 Le résumé de l'accord devrait contenir les informations sur l'aéronef concerné qui sont indiqués dans l'Appendice 7 et doit suivre la présentation graphique du modèle figurant dans l'Appendice 7, § 2.

4.2 TOUS HELICOPTERES - TOUS VOLS

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

4.2.2 Les hélicoptères doivent être dotés:

- a) de fournitures médicales suffisantes accessibles ;
les fournitures médicales doivent comprendre :
 - 1) une trousse de premiers soins ; et
 - 2) dans les hélicoptères à bord desquels un équipage de cabine doit faire partie du personnel d'exploitation, une trousse de prévention universelle, à utiliser par l'équipage de cabine pour gérer les cas de mauvais état de santé liés à une possible maladie transmissible et les cas comportant un contact avec un liquide organique.
- b) d'extincteurs portatifs conçus de telle manière que, lorsqu'ils sont utilisés, ils ne provoquent pas de pollution dangereuse de l'air dans l'hélicoptère ; au moins un extincteur doit être situé :
 - 1) dans le poste de pilotage ;



- 2) dans chacun des compartiments des passagers séparés du poste de pilotage et auxquels l'équipage de conduite ne peut avoir aisément accès.
- c)
- 1) d'un siège ou d'une couchette pour chaque personne ayant dépassé un âge indiqué par la réglementation en vigueur au Burkina Faso.;
 - 2) d'une ceinture pour chaque siège et de sangles de sécurité pour chaque couchette ;
 - 3) d'un harnais de sécurité pour chaque siège de membre d'équipage de conduite. Les harnais de sécurité des sièges de pilote comporteront un dispositif qui retiendra automatiquement le buste du pilote en cas de décélération rapide.
 - 4) dans le cas des hélicoptères équipés de doubles commandes, les harnais de sécurité des sièges de pilote doivent comporter un dispositif de retenue destiné à empêcher que le haut du corps d'un pilote frappé d'incapacité ne vienne gêner la manoeuvre des commandes de vol.
- d) de dispositifs permettant de communiquer aux passagers les renseignements et instructions ci-après :
- 1) mettre les ceintures ou harnais de sécurité ;
 - 2) mettre les masques à oxygène et instructions sur leur emploi, si une réserve d'oxygène est obligatoire à bord ;
 - 3) défense de fumer ;
 - 4) emplacement des gilets de sauvetage et instructions sur leur emploi, si des gilets de sauvetage ou des dispositifs individuels équivalents sont obligatoires à bord ;
 - 5) emplacement et mode d'ouverture des issues de secours ;
- e) le cas échéant, de fusibles de rechange de calibres appropriés pour remplacer les fusibles accessibles en vol.

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

- doivent respecter les spécifications de performances minimales applicables de l'État d'immatriculation ;



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

Des renseignements sur les agents extincteurs figurent dans la Technical Note No. 1 — New Technology Halon Alternatives du Comité des choix techniques pour les halons, du PNUE, et dans le rapport de la FAA no DOT/FAA/AR-99-63 — Options to the Use of Halons for Aircraft Fire Suppression Systems.

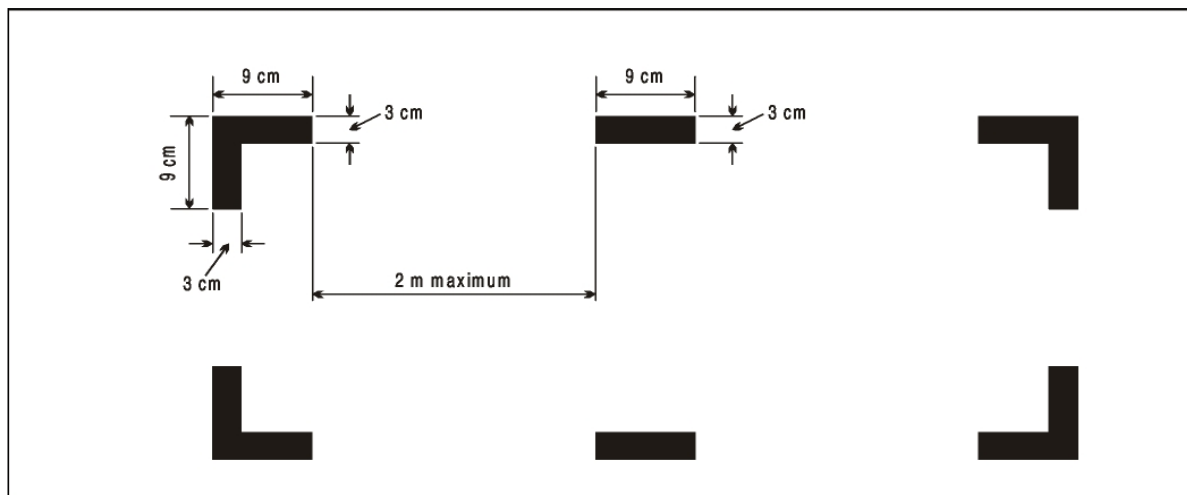
4.2.3 Un hélicoptère doit avoir à son bord :

- a) le manuel d'exploitation prescrit au paragraphe 2.2.2 ou les parties de ce manuel qui concernent les vols ;
- b) le manuel de vol ou autres documents contenant les données de performances exigées pour l'application des dispositions du Chapitre 3 et tous autres renseignements nécessaires pour l'utilisation de l'hélicoptère dans le cadre des spécifications du certificat de navigabilité, à moins que ces renseignements ne figurent dans le manuel d'exploitation ;
- c) des cartes récentes et appropriées correspondant à la route envisagée et aux routes susceptibles d'être suivies en cas de déroutement.

4.2.1 Indication des zones de pénétration du fuselage

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

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

**INDICATION DES ZONES DE PENETRATION DU FUSELAGE.****4.3 ENREGISTREURS DE BORD**

Les enregistreurs de bord protégés contre les impacts se composent d'un ou de plusieurs des enregistreurs suivants :

- un enregistreur de données de vol (FDR),
- un enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR),
- un enregistreur d'images embarqué (AIR),
- un enregistreur de communications par liaison de données (DLR).

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

Les enregistreurs combinés (FDR/CVR) peuvent être utilisés pour répondre aux spécifications d'emport d'enregistreurs de bord figurant dans la présente Annexe.

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

Les enregistreurs de bord légers se composent d'un ou de plusieurs des systèmes suivants :

- un système d'enregistrement de données d'aéronef (ADRS),
- un système d'enregistrement audio de poste de pilotage (CARS),
- un système embarqué d'enregistrement d'images (AIRS),
- un système d'enregistrement de communications par liaison de données (DLRS).

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

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

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

4.3.1.1 Application



4.3.1.1.1 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3175 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 2016 ou après doivent être équipés d'un FDR qui enregistrera au moins les 48 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-1 de l'Appendice 4.

4.3.1.1.2 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 7000 kg, ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 19, et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1989 ou après doivent être équipés d'un FDR qui enregistrera au moins les 30 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-1 de l'Appendice 4.

4.3.1.1.3 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg et inférieure ou égale à 7 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1989 ou après peuvent être équipés d'un FDR qui enregistre au moins les 15 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-1 de l'Appendice 4.

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

- a) d'un FDR qui enregistrera au moins les 48 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-1 de l'Appendice 4 ; ou
- b) d'un AIR ou AIRS Classe C qui enregistrera au moins les paramètres de trajectoire de vol et de vitesse affichés au(x) pilote(s), qui sont définis au Tableau A4-3 de l'Appendice 4 ; ou
- c) d'un ADRS qui enregistrera les 7 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-3 de l'Appendice 4.

La date visée par le membre de phrase « demande de certification de type (...) présentée à un État contractant le ... » est la date du dépôt de la demande du certificat de type original de l'hélicoptère considéré, et non pas la date de certification de variantes ou de versions dérivées particulières de l'hélicoptère.

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

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



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

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

La classification des AIR et AIRS est définie au § 4.1 de l'Appendice 4.

4.3.1.1.6 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3175 kg pour lesquels la demande de certificat de type aura été présentée à un État contractant le 1er janvier 2023 ou après devront être équipés d'un FDR capable d'enregistrer au moins les 53 premiers paramètres énumérés dans le Tableau A4-1 de l'Appendice 4.

4.3.1.1.7 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3175 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1er janvier 2023 ou après peuvent être équipés d'un FDR capable d'enregistrer au moins les 53 premiers paramètres énumérés dans le Tableau A4-1 de l'Appendice 4.

4.3.1.2 Technologie d'enregistrement

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

4.3.1.3 Durée d'enregistrement

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

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

4.3.2.1 Application

4.3.2.1.1 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 7000 kg devront être équipés d'un CVR. À bord des hélicoptères non équipés d'un FDR, le CVR enregistrera au moins la vitesse du rotor principal.



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

4.3.2.2 Technologie d'enregistrement

Les CVR et CARS n'utiliseront ni bande, ni fil magnétique.

4.3.2.3 Durée d'enregistrement

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

4.3.3 Enregistreurs de communications par liaison de données

4.3.3.1 Application

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

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

Un AIR Classe B pourrait constituer un moyen d'enregistrer les messages communiqués par liaison de données en provenance et à destination des hélicoptères dans les situations où il est impossible ou hors de prix d'enregistrer ces messages sur un FDR ou un CVR. Les « modifications d'aéronef » font référence à des modifications en vue de l'installation d'équipement de communications par liaison de données sur l'aéronef (p. ex., modification structurelle, câblage).

4.3.3.1.3 Tous les hélicoptères pour lesquels le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 2016, qui doivent être équipés d'un CVR et qui auront été modifiés le 1er janvier 2016 ou après en vue de l'utilisation de l'une quelconque des applications de communications par liaison de données mentionnées au § 5.1.2 de



l'Appendice 4, peuvent enregistrer les messages communiqués par liaison de données sur un enregistreur de bord protégé contre les impacts.

4.3.3.2 Durée d'enregistrement

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

4.3.3.3 Corrélation

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

4.3.4 Enregistreurs de bord — Généralités

4.3.4.1 Construction et installation

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

4.3.4.2 Utilisation

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

4.3.4.2.2 En vue de la conservation des enregistrements, les enregistreurs de bord doivent être arrêtés à la conclusion du temps de vol à la suite d'un accident ou d'un incident. Ils ne doivent pas être remis en marche tant qu'il n'en aura pas été disposé conformément au RAF13.

4.3.4.3 Maintien de l'état de fonctionnement

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

4.3.4.4 Documentation électronique concernant les enregistreurs de bord

La documentation sur les paramètres des FDR que les exploitants doivent remettre aux services d'enquête sur les accidents doit être fournie sous forme électronique et doit tenir compte des spécifications pertinentes de l'industrie.

4.4 TOUS HELICOPTERES UTILISES SELON LES REGLES DE VOL A VUE

4.4.1 Tous les hélicoptères, lorsqu'ils sont utilisés de jour selon les règles de vol à vue (VFR), doivent être dotés:

- (a) d'un compas magnétique;



- (b) d'un chronomètre qui indique les heures, les minutes et les secondes;
- (c) d'un altimètre barométrique sensible;
- (d) d'un anémomètre;
- (e) de tous autres instruments ou éléments d'équipement qui pourront être prescrits par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

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

- a) de l'équipement spécifié au paragraphe 4.4.1 ;
- b) d'un indicateur d'assiette (horizon artificiel) pour chaque pilote obligatoire et d'un indicateur d'assiette supplémentaire
- c) d'un indicateur d'attaque oblique ;
- d) d'un indicateur de cap (gyroscope directionnel) ;
- e) d'un variomètre ;
- f) de tous autres instruments ou éléments qui pourront être prescrits par l'autorité compétente ;

ainsi que des dispositifs d'éclairage suivants :

- g) des feux prescrits dans l'Annexe 2 pour les aéronefs en vol ou qui se déplacent sur l'aire de mouvement d'une hélistation ;
- h) de deux phares d'atterrissage ;
- i) d'un dispositif d'éclairage des instruments et des appareils qui sont indispensables pour assurer la sécurité de l'hélicoptère et qui sont utilisés par l'équipage de conduite ;
- j) d'un dispositif d'éclairage des cabines de passagers ;
- k) d'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage.

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

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

- a) d'un compas magnétique ;
- b) d'un chronomètre qui indique les heures, les minutes et les secondes ;
- c) de deux altimètres barométriques sensibles ;
- d) d'un anémomètre muni d'un dispositif destiné à prévenir les effets de la condensation ou du givrage ;



- e) d'un indicateur d'attaque oblique ;
- f) d'un indicateur d'assiette (horizon artificiel) pour chaque pilote obligatoire et d'un indicateur d'assiette supplémentaire;
- g) d'un indicateur de cap (gyroscope directionnel) ;
- h) d'un instrument indiquant si l'alimentation des instruments gyroscopiques est suffisante ;
- i) d'un instrument indiquant, à l'intérieur du poste de pilotage, la température extérieure ;
- j) d'un variomètre ;
- k) d'un système de stabilisation, à moins qu'il ne soit prouvé de façon satisfaisante au service de certification que l'hélicoptère possède, de par sa conception, une stabilité suffisante sans disposer d'un tel système ;
- l) de tous autres instruments ou éléments qui pourront être prescrits par l'autorité compétente ; et
- m) s'ils sont utilisés de nuit, des dispositifs d'éclairage spécifiés au paragraphe 4.4.2, alinéas g) à k), et au paragraphe 4.4.2.1.

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

4.4.4 Les hélicoptères utilisés en régime IFR et dont la masse maximale au décollage certifiée excède 3 175 kg ou dont le nombre maximal de sièges passagers est supérieur à 9 doivent être équipés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.

4.5 TOUS HELICOPTERES-SURVOL DE L'EAU

4.5.1 Moyens de flottaison

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

- a) lors de vols en mer ou d'autres opérations au-dessus de l'eau conformément aux prescriptions de l'administration de l'aviation civile ; ou
- b) lors de vols en classe de performances 1 ou 2 au-dessus d'eau en



environnement hostile à une distance de la terre correspondant à plus de 10 minutes de vol à la vitesse de croisière normale ; ou

- c) lors de vols en classe de performances 1 au-dessus d'eau en environnement non hostile à une distance de la terre spécifiée par l'autorité compétente de l'État responsable ; ou
- d) lors de vols en classe de performances 3 au-dessus d'eau à une distance de la terre supérieure à la distance franchissable en autorotation ou à la distance d'atterrissage forcé en sécurité.

4.5.2 Equipement d'urgence

4.5.2.1 Les hélicoptères exploités en classes de performances 1 et 2, lorsqu'ils sont utilisés conformément aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, doivent être dotés:

- a) d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel de flottaison équivalent pour chaque occupant, rangé de manière que chacun puisse atteindre le sien facilement de son siège ou de sa couchette. Dans le cas de vols en mer, les occupants doivent porter en permanence le gilet de sauvetage, à moins qu'ils ne portent déjà une combinaison de survie intégrée capable de remplir la fonction de gilet de sauvetage ;
- b) de canots de sauvetage en nombre suffisant pour tous les occupants de l'hélicoptère, ces canots étant rangés de manière à pouvoir être utilisés rapidement en cas d'urgence et étant dotés d'un équipement de sauvetage, y compris des moyens de subsistance, approprié aux circonstances. Lorsque deux canots de sauvetage sont prévus, la capacité en surcharge de chacun doit être suffisante pour accueillir tous les occupants; et
- c) d'un équipement pour effectuer les signaux pyrotechniques de détresse définis dans le RAF 02.

4.5.2.2 Les hélicoptères de classe de performances 3, lorsqu'ils sont utilisés à une distance de la terre supérieure à la distance franchissable en autorotation, mais inférieure ou égale à une distance spécifiée par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso, doivent être dotés d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel de flottaison équivalent pour chaque occupant, rangé de manière que chacun puisse atteindre le sien facilement de son siège ou de sa couchette.

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



- 4.5.2.3 Les hélicoptères exploités en classe de performances 3 qui sont utilisés pour effectuer des vols à une distance supérieure à la distance spécifiée au paragraphe 4.5.2.2 doivent être équipés comme il est indiqué au paragraphe 4.5.2.1.
- 4.5.2.4 Lorsqu'ils décollent d'une hélistation ou atterrissent à une hélistation où, de l'avis de l'administration de l'aviation civile, la trajectoire de décollage ou d'approche est disposée de telle sorte au-dessus de l'eau qu'en cas de difficultés, il y aurait probabilité d'amerrissage forcé, les hélicoptères exploités en classe de performances 2 ou 3 doivent être dotés au moins de l'équipement prescrit au paragraphe 4.5.2.1, alinéa a).
- 4.5.2.5 Chaque gilet de sauvetage ou dispositif individuel de flottaison équivalent transporté en application des dispositions du paragraphe 4.5, doit être muni d'un éclairage électrique afin de faciliter le repérage des naufragés.
- 4.5.2.6 Sur tout hélicoptère pour lequel le certificat de navigabilité individuel aura été émis pour la première fois le 1er janvier 1991 ou après cette date, 50 % au moins des canots de sauvetage transportés conformément aux dispositions du paragraphe 4.5.2 doivent être déployés au moyen d'une commande à distance.
- 4.5.2.7 Les canots qui doivent être déployés au moyen d'une commande à distance et dont la masse est supérieure à 40 kg doivent être équipés d'un moyen quelconque pour être déployés à l'aide d'un dispositif mécanique.
- 4.5.2.8 Sur tout hélicoptère pour lequel le certificat de navigabilité individuel aura été émis pour la première fois avant le 1er janvier 1991, les dispositions des paragraphes 4.5.2.6 et 4.5.2.7 devraient être appliquées le 31 décembre 1992 au plus tard.

4.5.3 Tous hélicoptères — Survol de zones maritimes désignées

- 4.5.3.1 Les hélicoptères utilisés au-dessus de zones maritimes qui ont été désignées par l'État intéressé comme étant des zones où les recherches et le sauvetage seraient particulièrement difficiles doivent être dotés d'un équipement de sauvetage (y compris de moyens de subsistance) approprié à la zone survolée.
- 4.5.3.2 Dans le cas de vols en mer, tous les occupants doivent porter une combinaison de survie lorsque la température de la mer est inférieure à 10 °C ou que le temps de sauvetage estimé est supérieur au temps de survie calculé. Lorsque la hauteur et la force du soleil provoquent une température élevée dans le poste de pilotage, il conviendrait d'envisager de dispenser l'équipage de conduite au port de la combinaison de survie.

4.6 TOUS HELICOPTERES-VOLS AU-DESSUS DE REGIONS TERRESTRES DESIGNEES

Les hélicoptères utilisés au-dessus de régions terrestres qui ont été désignées par l'Autorité comme régions où les recherches et le sauvetage seraient particulièrement difficiles doivent être dotés de dispositifs de signalisation et d'un équipement de



sauvetage (y compris des moyens de subsistance) appropriés à la région survolée.

4.7 EMETTEUR DE LOCALISATION D'URGENCE (ELT)

- 4.7.1 À compter du 1er juillet 2008, tous les hélicoptères exploités en classe de performances 1 ou 2 doivent être équipés d'au moins un ELT automatique et, lorsqu'ils sont utilisés pour des vols avec survol de l'eau comme il est indiqué au paragraphe 4.5.1, alinéa a), d'au moins un ELT automatique et un ELT(S) dans un canot ou un gilet de sauvetage.
- 4.7.2 À compter du 1er juillet 2008, tous les hélicoptères exploités en classe de performances 3 doivent être équipés d'au moins un ELT automatique et, lorsqu'ils sont utilisés pour des vols avec survol de l'eau comme il est indiqué au paragraphe 4.5.1, alinéa b), d'au moins un ELT automatique et un ELT(S) dans un canot ou un gilet de sauvetage.
- 4.7.3 L'équipement ELT placé à bord en application des paragraphes 4.7.1 et 4.7.2 doit fonctionner conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 10, Volume III de la Convention de Chicago.

4.8 TOUS HELICOPTERES -VOLS A HAUTE ALTITUDE

En atmosphère type, les altitudes correspondant approximativement aux pressions absolues indiquées dans le texte sont les suivantes :

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

- 4.8.1 Un hélicoptère destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa, doit être doté de réservoirs d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées au paragraphe 2.3.8.1.
- 4.8.2 Un hélicoptère qui est destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 700 hPa mais qui est équipé d'un dispositif permettant de maintenir la pression à plus de 700 hPa dans les compartiments des passagers et de l'équipage, doit être doté de réservoirs d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées au paragraphe 2.3.8.2.
- 4.8.3 Un hélicoptère destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa et qui ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression



atmosphérique est égale à 620 hPa, et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré le 9 novembre 1998 ou après cette date, doit être doté d'inhalateurs distributeurs d'oxygène à déploiement automatique pour satisfaire aux exigences du paragraphe 2.3.8.2. Le nombre total d'inhalateurs doit dépasser d'au moins 10 % le nombre de sièges prévus pour les passagers et l'équipage de cabine.

- 4.8.4 Un hélicoptère destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa et qui ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 9 novembre 1998, peut être doté d'inhalateurs distributeurs d'oxygène à déploiement automatique pour satisfaire aux exigences du paragraphe 2.3.8.2. Le nombre total d'inhalateurs doit dépasser d'au moins 10 % le nombre de sièges prévus pour les passagers et l'équipage de cabine.

4.9 TOUS HELICOPTERES-VOLS EN ATMOSPHERE GIVRANTE

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

4.10 HELICOPTERES TRANSPORTANT DES PASSAGERS-DETECTION DU TEMPS SIGNIFICATIF

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

4.11 TOUS HELICOPTERES DEVANT REpondre AUX NORMES DE CERTIFICATION ACOUSTIQUE DE L'ANNEXE 16, VOLUME I

Tous les hélicoptères devront transporter un document attestant leur certification acoustique. Si ce document, ou une déclaration appropriée attestant la certification acoustique dans un autre document approuvé est établie dans une autre langue que l'anglais, il doit contenir une traduction en anglais.

4.12 HELICOPTERES TRANSPORTANT DES PASSAGERS - SIEGES DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE

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



présence est nécessaire pour répondre aux dispositions de la section 10.1 concernant l'évacuation d'urgence.

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

4.13 HELICOPTERES QUI DOIVENT ETRE EQUIPES D'UN TRANSPONDEUR SIGNALANT L'ALTITUDE-PRESSION

Tous les hélicoptères doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression et fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 10, Volume IV de l'OACI.

4.14 MICROPHONES

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

4.15 SYSTEME DE CONTROLE D'ETAT CONCERNANT LES VIBRATIONS

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

4.16 HELICOPTERES EQUIPES DE SYSTEMES D'ATTERRISSAGE AUTOMATIQUE, D'UN SYSTEME DE VISUALISATION TETE HAUTE (HUD) OU D'AFFICHAGES EQUIVALENTS, DE SYSTEMES DE VISION AMELIOREE (EVS), DE SYSTEMES DE VISION SYNTHETIQUE (SVS) ET/OU DE SYSTEMES DE VISION COMBINES (CVS)

- 4.16.1 Indépendamment des dispositions du Chapitre 2, § 2.2.8.1.2 et 2.2.8.1.3, lorsqu'un hélicoptère est équipé de systèmes d'atterrissage automatique, d'un HUD ou d'affichages équivalents, d'un EVS, d'un SVS ou d'un CVS, ou de toute combinaison de ces systèmes en un système hybride, les critères d'utilisation de ces systèmes pour assurer la sécurité de l'exploitation de l'hélicoptère est approuvée par l'Agence nationale de l'aviation civile.

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



Le système d'atterrissage automatique — hélicoptère est une approche automatique utilisant des systèmes de bord qui assurent un contrôle automatique de la trajectoire de vol, jusqu'à un point aligné avec la surface d'atterrissage, à partir duquel le pilote peut effectuer la transition à un atterrissage en sécurité au moyen de la vision naturelle, sans utiliser de contrôle automatique.

4.17 Sacoques de vol électroniques (EFB)

4.17.1 Équipement EFB

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

4.17.2 Fonctions EFB

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

- a) doit évaluer les risques de sécurité associés à chaque fonction EFB ;
- b) doit établir et doit documenter les procédures pour l'utilisation du dispositif et de chacune des fonctions EFB, et les exigences de formation s'y rapportant ;
- c) doit veiller à ce que, en cas de défaillance d'une EFB, l'équipage de conduite dispose rapidement de renseignements suffisants pour la sécurité de la conduite du vol.

4.17.2.2 L'administration de l'aviation civile doit approuver l'utilisation opérationnelle de fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des hélicoptères.

4.17.3 Approbation opérationnelle des EFB

En approuvant l'utilisation des EFB, l'administration de l'aviation civile veille à ce que :

- a) l'équipement EFB et le matériel d'installation connexe, y compris les interactions avec les systèmes de bord, s'il y a lieu, répondent aux exigences appropriées de certification de navigabilité ;
- b) l'exploitant ait évalué les risques de sécurité liés aux opérations appuyées par la ou les fonctions EFB ;
- c) l'exploitant ait établi les exigences en matière de redondance des renseignements (s'il y a lieu) contenus dans et affichés par la ou les fonctions EFB ;



- d) l'exploitant ait établi et documenté des procédures pour la gestion de la ou des fonctions EFB, y compris toutes bases de données qui pourraient être utilisées ;
- e) l'exploitant ait établi et documenté les procédures pour l'utilisation de l'EFB et de la ou des fonctions EFB, et les exigences en matière de formation s'y rapportant.

CHAPITRE 5 EQUIPEMENT DE COMMUNICATION ET DE NAVIGATION DE BORD DES HELICOPTERES

5.1 EQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS

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

- a) des communications bilatérales, aux fins du contrôle d'hélistation;
- b) la réception, à tout moment du vol, des renseignements météorologiques;
- c) des communications bilatérales, à tout moment du vol, avec une station aéronautique au moins et avec toute autre station et sur toute fréquence que prescrira l'autorité compétente.

5.1.2 L'équipement de radiocommunications prescrit paragraphe 5.1.1 ci-dessus doit permettre de communiquer sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz.

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

- a) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de communication qui lui permettra de respecter la ou les spécifications RCP prescrites ;
- b) le manuel de vol ou tout autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception ou par l'État d'immatriculation doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RCP ;



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

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

- a) des procédures pour les situations normales et pour les situations anormales, y compris des procédures d'urgence ;
- b) des exigences en matière de qualification et de compétence des membres de l'équipage de conduite en conformité avec les spécifications RCP appropriées ;
- c) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ;
- d) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RCP appropriées.

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

- a) la réception des comptes rendus d'observation de performance de communication produits par les programmes de suivi établis en application de l'Annexe 11, Chapitre 3, § 3.3.5.2 ;
- b) l'application immédiate de mesures correctives pour tout hélicoptère, type d'hélicoptère ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la ou les spécifications RCP.

5.2 EQUIPEMENT DE NAVIGATION

5.2.1 Les hélicoptères doivent être dotés d'un équipement de navigation qui leur permet de voler conformément :

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

sauf dans le cas où, en l'absence d'instructions contraires de l'autorité compétente, la navigation pour les vols effectués selon les règles de vol à vue est accomplie par référence visuelle à des repères terrestres.

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

- a) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permettra de respecter la ou les spécifications de navigation ;
- b) des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère relativement à la ou aux spécifications de navigation doivent figurer dans le manuel de vol ou un autre



document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception ou l'État d'immatriculation ;

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2.6 Pour les vols où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, les hélicoptères doivent être dotés d'un équipement radio capable de recevoir des signaux propres à les guider jusqu'à un point à partir duquel ils pourront effectuer un atterrissage à vue. L'équipement dont ils doivent être dotés leur permettra d'obtenir ce guidage à chacune des héliportations où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, ainsi qu'à toute héliportation de dégagement désignée.

5.3 ÉQUIPEMENT DE SURVEILLANCE

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



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

- a) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permettra de respecter la ou les spécifications RSP prescrites ;
- b) le manuel de vol ou tout autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception ou par l'État d'immatriculation doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP ;
- c) la LME de l'hélicoptère doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP.

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

- a) des procédures pour les situations normales et pour les situations anormales, y compris des procédures d'urgence ;
- b) des exigences en matière de qualification et de compétence des membres de l'équipage de conduite en conformité avec les spécifications RSP appropriées ;
- c) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ;
- d) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RSP appropriées.

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

- a) la réception des comptes rendus d'observation de performance de surveillance produits par les programmes de suivi établis en application du RAF 11, Chapitre 3, § 3.3.5.2 ;
- b) l'application immédiate de mesures correctives pour tout hélicoptère, type d'hélicoptère ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la ou les spécifications RSP.

5.4 INSTALLATION

L'équipement doit être installé de telle manière qu'une panne d'un élément servant aux radiocommunications ou à la navigation, ou aux deux, n'entraîne pas la panne d'un autre élément servant aux radiocommunications ou à la navigation.



5.5 GESTION ÉLECTRONIQUE DES DONNÉES DE NAVIGATION

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

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

CHAPITRE 6 : ENTRETIEN DES HELICOPTERES

6.1 RESPONSABILITES DE L'EXPLOITANT EN MATIERE DE MAINTENANCE

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

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

6.1.2 L'exploitant doit pas utiliser un hélicoptère s'il n'est pas entretenu et remis en service par un organisme agréé ou dans le cadre d'un système équivalent, l'un et l'autre devant être acceptables pour l'État d'immatriculation.

6.1.3 Si l'Etat d'immatriculation accepte un système équivalent, la personne qui signe la fiche de maintenance doit être titulaire de la licence prévue au RAF 01.1

6.1.4 L'exploitant doit avoir recours à une personne ou à un groupe de personnes pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de contrôle de maintenance.

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



6.2 MANUEL DE CONTROLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

6.2.1 L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de contrôle de maintenance acceptable par l'Administration de l'aviation civile du Burkina et conforme au paragraphe 9.2. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.

6.2.2 L'exploitant doit veiller à ce que le manuel de contrôle de maintenance soit modifié s'il y a lieu, de manière qu'il soit constamment tenu à jour.

6.2.3 Toutes les modifications apportées au manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant doivent être communiquées sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.

6.2.4 L'exploitant doit fournir à l'Administration de l'aviation civile du Burkina un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, et il doit incorporer dans ce manuel les dispositions obligatoires dont l'Administration de l'aviation civile du Burkina exigera l'insertion.

6.3 PROGRAMME DE MAINTENANCE

6.3.1 L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme de maintenance approuvé par l'État d'immatriculation, qui contient les renseignements spécifiés à la section 9.3 La conception du programme de maintenance de l'exploitant doit respecter les principes des facteurs humains.

6.3.2 Toutes les modifications apportées au programme de maintenance doivent être communiquées sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme a été distribué.

6.4 ENREGISTREMENTS DE MAINTENANCE

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

a) temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'hélicoptère et de tous les ensembles à vie limitée ;

b) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;



- c) renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations apportées à l'hélicoptère et à ses principaux ensembles ;
- d) temps de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'hélicoptère ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposé ;
- e) situation actuelle de conformité de l'hélicoptère avec le programme de maintenance;
- f) enregistrements de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.

6.4.2 Les enregistrements dont il est question au § 6.4.1, alinéas a) à e), doivent être conservés pendant au moins 90 jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les enregistrements indiqués au § 6.4.1, alinéa f), doivent être conservés pendant au moins un an après la date de signature de la fiche de maintenance.

6.4.3 En cas de changement temporaire d'exploitant, les enregistrements doivent être mis à la disposition du nouvel exploitant. En cas de changement permanent d'exploitant, les enregistrements seront mis à la disposition du nouvel exploitant.

6.4.4 À compter du 5 novembre 2020, les enregistrements conservés et transférés conformément au §6.4 doivent être entretenus sous une forme et dans un format qui en assurent en permanence la lisibilité, la sécurité et l'intégrité.

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

6.5 RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

6.5.1 L'exploitant d'un hélicoptère dont la masse maxi-male est supérieure à 3175 kg doit suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et doit fournir les renseignements prescrits par l'État d'immatriculation.

6.5.2 L'exploitant d'un hélicoptère dont la masse maxi-male est supérieure à 3175 kg doit obtenir et évaluer les renseignements et les recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'organisme responsable de la conception de type, et doit mettre ensuite en œuvre les mesures jugées nécessaires, selon une procédure acceptable pour l'État d'immatriculation.



6.6 MODIFICATIONS ET REPARATIONS

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

6.7 FICHE DE MAINTENANCE

6.7.1 Lorsque les travaux de maintenance sont effectués par un organisme de maintenance agréé, celui-ci remplit la fiche de maintenance conformément à l'Annexe 8, Partie II, Chapitre 6, section 6.8.

6.7.2 Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, une personne titulaire d'une licence délivrée conformément au RAF01.1 remplit et signe la fiche de maintenance pour certifier que les travaux ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux données approuvées et à des procédures acceptables pour l'État d'immatriculation.

6.7.3 Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, la fiche de maintenance contient notamment les renseignements suivants :

- a) les détails essentiels des travaux effectués, y compris la mention détaillée des données approuvées qui ont été utilisées ;
- b) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
- c) le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.

6.8 ENREGISTREMENTS

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

- a) sur l'ensemble de l'hélicoptère : temps total de service ;
- b) sur les ensembles principaux de l'hélicoptère :
 - 1) le temps total de service ;
 - 2) la date de la dernière révision ;
 - 3) la date de la dernière inspection ;
- c) sur les instruments et l'équipement dont l'aptitude au service et la durée dépendent du temps de service :
 - 1) les indications relatives au temps de service nécessaires pour déterminer leur aptitude au service et pour calculer leur durée ;



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 101 sur 228

2) la date de la dernière inspection.

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



CHAPITRE 7 EQUIPAGE DE CONDUITE DES HELICOPTERES

7.1 COMPOSITION DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

7.1.1 L'équipage de conduite ne doit pas être inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel d'exploitation. En plus de l'équipage minimal de conduite spécifié dans le manuel de vol, ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité, l'équipage de conduite doit comprendre les membres d'équipage de conduite qui pourront être nécessaires suivant le type de l'hélicoptère utilisé, le type d'exploitation considéré et la durée du vol entre les points où s'effectue la relève des équipages de conduite.

7.1.2 L'équipage de conduite doit comprendre au moins une personne titulaire d'une licence en état de validité, délivrée ou validée par l'État d'immatriculation, l'autorisant à manipuler l'appareillage d'émission radio qui doit être utilisé.

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

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

7.3 PROGRAMMES D'INSTRUCTION DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE

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

- a) doit prévoir des moyens de formation au sol et en vol ainsi que des instructeurs dûment qualifiés, comme il aura été déterminé par l'administration de l'aviation civile;
- b) doit comprendre un stage d'entraînement au sol et en vol approprié au type ou aux types d'hélicoptères à bord desquels le membre d'équipage de conduite exercera ses fonctions ;



- c) doit porter sur la coordination des tâches des membres de l'équipage de conduite et comprendra des exercices sur tous les types de situations d'urgence et de situations anormales résultant d'un mauvais fonctionnement, d'un incendie ou d'autres anomalies affectant le moteur, la transmission, le rotor, la cellule ou les systèmes de l'hélicoptère ;
- d) doit porter également sur les connaissances et les aptitudes relatives aux procédures de vol à vue et de vol aux instruments pour la zone d'exploitation envisagée, sur les performances humaines, y compris la gestion des menaces et des erreurs, sur le transport des marchandises dangereuses et, s'il y a lieu, sur les procédures applicables à l'environnement dans lequel l'hélicoptère sera exploité ;
- e) doit garantir que chaque membre d'équipage de conduite connaît ses fonctions et sait comment elles se relient à celles des autres membres de l'équipage de conduite, notamment en ce qui concerne les procédures anormales ou d'urgence ;
- f) doit porter sur les connaissances et les aptitudes relatives à l'utilisation en exploitation des systèmes de visualisation tête haute et/ou des systèmes de vision améliorée des hélicoptères qui en sont équipés ;
- g) doit être donné à intervalles réguliers, déterminés par l'administration de l'aviation civile, et comprendra une évaluation de compétence.

Des renseignements supplémentaires sur les exigences opérationnelles relatives aux marchandises dangereuses figurent au Chapitre 12 de la présente section.

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

- (a) par l'emploi, dans la mesure jugée possible par l'administration de l'aviation civile, d'un entraîneur synthétique de vol pour hélicoptères approuvé par elle à cette fin;
- (b) par l'exécution, dans les délais appropriés, du contrôle de compétence spécifié à la sous section 7.4.4 pour ce type d'hélicoptère.

7.4 QUALIFICATIONS

7.4.1 Expérience récente du pilote commandant de bord et du copilote

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



7.4.1.2 Quand un pilote commandant de bord ou un copilote pilote plusieurs variantes du même type d'hélicoptère ou différents types d'hélicoptère ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manoeuvrabilité, l'État décide des conditions auxquelles les spécifications du paragraphe 7.4.1.1 pour chaque variante ou chaque type d'hélicoptère peuvent être combinées.

7.4.2 Pilote commandant de bord — Qualification opérationnelle

7.4.2.1 L'exploitant ne doit pas affecter comme pilote commandant de bord d'un hélicoptère un pilote qui ne possède pas la qualification requise pour l'opération envisagée tant que ce pilote ne remplit pas les conditions stipulées aux paragraphes 7.4.2.2 et 7.4.2.3.

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

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

- 1) le relief et les altitudes minimales de sécurité ;
- 2) les conditions météorologiques saisonnières ;
- 3) les installations, services et procédures de météorologie, de télécommunications et de circulation aérienne ;
- 4) les procédures de recherche et de sauvetage ;
- 5) les installations et procédures de navigation de la route ou de la région de vol ;

b) des procédures applicables au survol des zones à population dense et des zones à forte densité de circulation, des obstacles, de la topographie, du balisage lumineux, des aides d'approche ainsi que des procédures d'arrivée, de départ, d'attente et d'approche aux instruments et des minimums opérationnels applicables.

7.4.2.3 Le pilote commandant de bord doit avoir effectué un vol représentatif de l'opération qu'il est appelé à exécuter, qui doit comprendre un atterrissage à une hélistation typique, en tant que membre de l'équipage de conduite et en présence d'un pilote qualifié pour l'opération en question.

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

7.4.2.5 Un exploitant ne doit pas continuer d'utiliser un pilote comme pilote commandant de bord pour une opération donnée si, dans les 12 mois qui précèdent, ce pilote n'a pas effectué au moins un vol représentatif de l'opération en question en tant que pilote membre de l'équipage de conduite, pilote inspecteur ou observateur dans le poste de pilotage.



Si plus de 12 mois se sont écoulés sans que le pilote ait effectué de vol représentatif, il doit de nouveau, avant de reprendre ses fonctions de pilote commandant de bord pour l'opération considérée, se qualifier conformément aux dispositions des paragraphes 7.4.2.2 et 7.4.2.3.

7.4.3 Contrôle de la compétence des pilotes

7.4.3.1 L'exploitant doit veiller à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie sur chaque type ou variante de type d'hélicoptère.

Lorsque les vols doivent être exécutés en régime IFR, l'exploitant doit veiller à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'administration de l'aviation civile. Ces contrôles doivent être effectués au moins deux fois au cours de chaque période d'un an. Deux contrôles de ce type, lorsqu'ils comportent des épreuves semblables et sont effectués à moins de quatre mois d'intervalle, ne suffiront pas à répondre à cette spécification.

7.4.3.2 Quand un exploitant affecte des membres d'équipage de conduite à plusieurs variantes du même type ou à différents types d'hélicoptères ayant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manoeuvrabilité, l'administration de l'aviation civile décide des conditions auxquelles les spécifications du paragraphe 7.4.3.1 pour chaque variante ou chaque type d'hélicoptère peuvent être combinées.

7.5 Équipement de l'équipage de conduite

Un membre d'équipage de conduite titulaire d'une licence dont il ne peut exercer les privilèges qu'à condition de porter des verres correcteurs doit avoir à sa portée des verres correcteurs de rechange lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence.

7.6 Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos

L'administration de l'aviation civile doit établir des règlements spécifiant les limites applicables au temps de vol et aux périodes de service de vol pour les membres d'équipage de conduite. Ces règlements doivent également prévoir des périodes de repos suffisantes et doivent être de nature à garantir que la fatigue survenant au cours d'un vol ou de vols successifs, ou la fatigue accumulée au cours d'une certaine période en raison de ces vols et d'autres tâches, ne compromet pas la sécurité d'un vol.



CHAPITRE 8 : AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

8.1 L'agent technique d'exploitation lorsqu'il est employé dans le cadre de méthodes approuvées de préparation et d'exécution des vols, nécessitant les services d'un agent technique d'exploitation agréé, doit être titulaire d'une licence conforme aux disposition

8.2 Lorsque l'agent technique d'exploitation est utilisé par une compagnie aérienne en tant que agent opération possédant une attestation de qualification autre que la licence d'agent technique d'exploitation, l'administration de l'aviation civile, conformément à la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols, exige que ces agents opérations répondent au minimum aux conditions de délivrance de la licence d'agent technique d'exploitation qui sont spécifiées dans l'Annexe 1 de l'OACI.

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

- a) suivi de manière satisfaisante et complète un cours de formation de l'exploitant, portant sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols spécifiée au paragraphe 2.2.1.3 ;
- b) dans les 12 mois précédents, effectué au moins un vol de qualification dans un hélicoptère au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols. Ce vol doit comprendre des atterrissages sur le plus grand nombre d'hélistations possible ;
- c) s'il a prouvé à l'exploitant qu'il connaît :
 - 1) la teneur du manuel d'exploitation;
 - 2) l'équipement radio des hélicoptères utilisés;
 - 3) l'équipement de navigation des hélicoptères utilisés;
- d) prouvé à l'exploitant qu'il connaît les éléments suivants au sujet des vols dont il sera chargé et des régions dans lesquelles il est autorisé à assurer la surveillance de l'exploitation:
 - 1) conditions météorologiques saisonnières et sources de renseignements météorologiques;
 - 2) effets des conditions météorologiques sur la réception radio à bord des hélicoptères utilisés;
 - 3) particularités et limites d'emploi de chacun des systèmes de navigation utilisés par l'exploitant;
 - 4) instructions relatives au chargement des hélicoptères;
- e) justifié devant l'exploitant de ses connaissances et de ses aptitudes en matière de performances humaines qui sont applicables aux fonctions d'agent technique d'exploitation;



- f) prouvé à l'exploitant qu'il est à même de remplir les fonctions spécifiées à la section 2..6.
- 8.4 Tout agent technique d'exploitation qui a reçu une affectation doit se maintenir au courant de tous les aspects de l'exploitation qui se rapportent à son affectation, y compris les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines.
- 8.5 Aucun agent technique d'exploitation ne doit reprendre son service s'il en est resté éloigné 12 mois consécutifs ou plus, à moins qu'il ne satisfasse aux dispositions de du paragraphe 8.3 ci-dessus.



CHAPITRE 9 : MANUELS, LIVRES DE BORD ET ETATS

9.1 MANUEL DE VOL

Il doit être procédé à la mise à jour du manuel de vol en y apportant les changements rendus obligatoires par l'État d'immatriculation.

9.2 MANUEL DE CONTROLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

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

9.2.2 une description des procédures exigées par le paragraphe 6.1.1, comprenant, s'il y a lieu:

- a) une description des arrangements administratifs entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé;
- b) une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des fiches de maintenance lorsque les travaux sont effectués dans le cadre d'un système autre que celui d'un organisme de maintenance agréé;
- c) les noms et fonctions de la ou des personnes dont il est question au paragraphe 6.1.4;
- d) un renvoi au programme de maintenance dont il est question paragraphe 6.3.1 en ;
- e) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de maintenance de l'exploitant exigés par la section 6.4 ;
- f) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet conformément au paragraphe 6.5.1;
- g) une description des procédures à suivre et relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel;
- h) une description des procédures à suivre pour respecter les dispositions du paragraphe 6.5 (b), concernant l'évaluation des renseignements relatifs au maintien de la navigabilité et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires;
- i) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;



- j) une description de l'établissement et de la tenue d'un système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme de maintenance qui permette de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter ;
- k) une description des types et des modèles d'avion aux-quels le manuel s'applique ;
- l) une description des procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient enregistrées et rectifiées;
- m) une description des procédures à suivre pour notifier à l'État d'immatriculation les cas importants survenus en service;
- n) une description des procédures destinées à contrôler la location d'aéronefs et de produits aéronautiques connexes ;
- o) une description des procédures d'amendement du manuel de contrôle de maintenance.

9.3 PROGRAMME DE MAINTENANCE

9.3.1 Le programme de maintenance de chaque hélicoptère, qui est prévu par la section 6.3, doit contenir les renseignements suivants :

- a) les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, compte tenu de l'utilisation prévue de l'hélicoptère ;
- b) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale ;
- c) les procédures permettant de modifier les dispositions des sous paragraphes a) 1) et a) 2) ci-dessus, ou de s'en écarter ;
- d) le cas échéant, une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes, des ensembles, des systèmes de transmission, des rotors et des installations motrices.

9.3.2 Les tâches et les intervalles de maintenance qui ont été spécifiés comme obligatoires dans l'approbation de la conception de type doivent être indiqués comme tels.

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

9.4 CARNET DE ROUTE

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

- a) I - Nationalité et immatriculation de l'hélicoptère ;



- b) II - Date;
- c) III - Noms des membres de l'équipage;
- d) IV - Affectation des membres de l'équipage;
- e) V - Lieu de départ;
- f) VI - Lieu d'arrivée;
- g) VII - Heure de départ;
- h) VIII - Heure d'arrivée;
- i) IX - Heures de vol;
- j) X - Nature du vol (privé, transport régulier ou non régulier);
- k) XI - Incidents et observations (s'il y a lieu);
- l) XII - Signature de la personne responsable.

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

9.4.3 Les carnets de route, une fois remplis, peuvent être conservés pour permettre d'avoir un relevé complet des vols effectués au cours des six derniers mois.

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

A tout moment, les exploitants doivent pouvoir communiquer sans délai, aux centres de coordination de sauvetage, des listes indiquant l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord de ceux de leurs hélicoptères qui effectuent des vols internationaux. Les indications doivent comprendre notamment le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des signaux pyrotechniques, le détail des fournitures médicales de secours, les réserves d'eau potable, ainsi que le type de l'équipement radio portatif de secours et les fréquences utilisées.

9.6 ENREGISTREMENTS PROVENANT DES ENREGISTREURS DE BORD

En cas d'accident ou d'incident survenant à l'hélicoptère, l'exploitant doit assurer, dans toute la mesure du possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, la conservation des enregistrements de bord en cause, ainsi que leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux spécifications du RAF 13.



CHAPITRE 10 : EQUIPAGE DE CABINE

10.1 FONCTIONS ATTRIBUEES EN CAS D'URGENCE

L'exploitant doit déterminer, avec l'approbation de l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso et d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine nécessaire dans chaque type d'hélicoptère pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence. L'exploitant doit attribuer ces fonctions pour chaque type d'hélicoptère.

10.2 PROTECTION DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE PENDANT LE VOL

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

10.3 FORMATION

L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation approuvé par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso, qui doit être suivi par toute personne à laquelle sont attribuées des fonctions de membre de l'équipage de cabine, avant sa prise de fonctions. Les membres de l'équipage de cabine doivent suivre chaque année un programme de formation. L'exploitant doit veiller, par ces programmes de formation, à ce que chaque personne:

- a) ait la compétence voulue pour remplir les fonctions en matière de sécurité qui sont attribuées aux membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence ou de situation appelant une évacuation d'urgence;
- b) soit exercée à utiliser l'équipement de secours et de sauvetage dont le transport est exigé, tel que les gilets de sauvetage, les radeaux de sauvetage, les toboggans d'évacuation, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxygène et les trousse de premiers soins et de prévention universelle, ainsi que les défibrillateurs externes automatisés;
- c) si elle est en service dans des hélicoptères volant au-dessus de 3 000 m (10 000 ft), connaisse les effets de l'hypoxémie et, dans le cas des hélicoptères pressurisés, les phénomènes physiologiques qui accompagnent une décompression;



- d) connaisse les attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions;
- e) connaisse les types de marchandises dangereuses qu'il est permis, et ceux qu'il est interdit, de transporter dans une cabine de passagers, et ait suivi le programme de formation concernant les marchandises dangereuses prévu par l'annexe 18;
- f) soit bien informée des performances humaines intéressant les fonctions remplies en cabine qui sont liées à la sécurité, y compris en ce qui concerne la coordination entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine.

Des renseignements supplémentaires sur les exigences opérationnelles relatives aux marchandises dangereuses figurent au Chapitre 12 de la présente section.

10.4 TEMPS DE VOL, PERIODE DE SERVICE DE VOL ET PERIODES DE REPOS

L'exploitant doit se conformer aux exigences réglementaires spécifiant les limites applicables au temps de vol et aux périodes de service de vol pour les membres d'équipage de cabine. Ces exigences réglementaires doivent également prévoir des périodes de repos suffisantes et doivent être de nature à garantir que la fatigue survenant au cours d'un vol ou de vols successifs, ou la fatigue accumulée au cours d'une certaine période en raison de ces vols et d'autres tâches, ne compromette pas la sécurité d'un vol.



CHAPITRE 11 : SURETE

11.1 LISTE TYPE DES OPERATIONS DE FOUILLE DE L'HELICOPTERE

L'exploitant doit veiller à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations à effectuer pour la recherche d'une bombe en cas de menace de sabotage. Cette liste doit être fondée sur des éléments indicatifs concernant la marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect.

11.2 PROGRAMMES DE FORMATION

11.2.1 L'exploitant doit instituer et appliquer un programme de formation qui permette aux membres d'équipage de réagir de la manière la mieux appropriée pour réduire le plus possible les conséquences d'actes d'intervention illicite.

11.2.2 L'exploitant doit instituer et appliquer aussi un programme de formation afin d'enseigner aux employés appropriés des mesures et des techniques de dépistage applicables aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, aux équipements et aux provisions de bord destinés à un transport par hélicoptère pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage et autres formes d'intervention illicite.

11.3 RAPPORT SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

Après un acte d'intervention illicite, le pilote commandant de bord doit présenter sans délai un rapport sur cet acte à l'autorité locale désignée.



CHAPITRE 12. MARCHANDISES DANGEREUSES

12.1 APPLICATION GÉNÉRALE

Le RAF18 contient des dispositions générales concernant le transport aérien international des marchandises dangereuses qui sont développées dans les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284, Instructions techniques). Le Chapitre 2 du RAF18 comprend des dispositions qui exemptent des marchandises dangereuses du RAF 18 à certaines conditions. Ces dispositions sont développées dans la Partie 1, Chapitres 1 et 2 des Instructions techniques.

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

12.2 RESPONSABILITÉS DES ÉTATS

Le RAF18 Chapitre 2, contient des dispositions relatives à la mise en place, par chaque État, des mesures nécessaires à la réalisation de la conformité avec les prescriptions détaillées figurant dans les Instructions techniques.

Les responsabilités de l'exploitant en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses figurent aux Chapitres 8, 9 et 10 de l'Annexe 18. La Partie 7 des Instructions techniques énonce les responsabilités de l'exploitant et les exigences relatives au compte rendu des incidents et des accidents.

Le RAF18, Chapitre 11, contient des dispositions relatives à l'établissement, par chaque État contractant, de procédures de supervision applicables à toutes les entités qui remplissent des fonctions concernant les marchandises dangereuses (à savoir les conditionneurs, les expéditeurs, les agents de manutention au sol et les exploitants).

Les dispositions relatives aux membres d'équipage et aux passagers qui transportent des marchandises dangereuses à bord d'aéronefs sont énoncées dans la Partie 8, Chapitre 1, des Instructions techniques.

Le matériel de l'exploitant (COMAT) qui répond aux critères de classification des Instructions techniques relatives aux marchandises dangereuses est considéré comme fret et doit être transporté conformément à la Partie 1, Chapitre 2, § 2.2, des Instructions techniques (p. ex. pièces d'aéronef telles que générateurs chimiques d'oxygène, régulateurs de carburant, extincteurs, huiles, lubrifiants et produits de nettoyage).



12.3 EXPLOITANTS N'AYANT PAS REÇU D'APPROBATION PARTICULIÈRE POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES DANGEREUSES COMME FRET

Les exploitants qui n'ont pas reçu d'approbation particulière pour transporter des marchandises dangereuses doivent avoir :

a) établi un programme de formation concernant les marchandises dangereuses qui soit conforme aux dispositions du RAF 18, aux dispositions applicables des Instructions techniques, Partie 1, Chapitre 4, et aux dispositions de la réglementation de l'État, selon qu'il convient. Des précisions sur le programme de formation concernant les marchandises dangereuses figureront dans les manuels d'exploitation de l'exploitant ;

b) établi dans leurs manuels d'exploitation des politiques et des procédures relatives aux marchandises dangereuses qui satisfont, au minimum, aux dispositions de l'Annexe 18, des Instructions techniques et de la réglementation de l'État, pour permettre au personnel :

1) de détecter et de refuser les marchandises dangereuses non déclarées, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse ;

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

- i) tous les cas de détection de marchandises dangereuses non déclarées dans le fret ou la poste ;
- ii) tous les accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses.

12.4 EXPLOITANTS AYANT REÇU UNE APPROBATION PARTICULIÈRE POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES DANGEREUSES COMME FRET

12.4.1 Aperçu

L'ANAC délivre une approbation particulière pour le transport de marchandises dangereuses à l'exploitant qui doit:

a) établir un programme de formation concernant les marchandises dangereuses qui soit conforme aux dispositions des Instructions techniques, Partie 1, Chapitre 4, et de la réglementation de l'État, selon qu'il convient. Des précisions sur le programme de formation concernant les marchandises dangereuses figureront dans les manuels d'exploitation de l'exploitant ;



b) établir dans son manuel d'exploitation des politiques et des procédures relatives aux marchandises dangereuses qui satisfont, au minimum, aux dispositions de l'Annexe 18, des Instructions techniques et de la réglementation de l'État, pour permettre au personnel :

- 1) de détecter et de refuser les marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées contenues dans le fret ou la poste, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse ;
- 2) de signaler aux autorités compétentes de l'État de l'exploitant et de l'État d'occurrence :
 - i) tous les cas de détection de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées contenues dans le fret ou la poste ;
 - ii) tous les accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses ;
- 3) de signaler aux autorités compétentes de l'État de l'exploitant tous les cas constatés de marchandises dangereuses transportées :
 - i) sans avoir été chargées, isolées, séparées ou arrimées conformément aux Instructions techniques, Partie 7, Chapitre 2 ;
 - ii) sans que le pilote commandant de bord en ait été informé ;
- 4) d'accepter, de manutentionner, de stocker, de transporter, de charger et de décharger des marchandises dangereuses, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse, comme fret aérien ;
- 5) de fournir au pilote commandant de bord des renseignements exacts, écrits lisiblement ou imprimés, concernant les marchandises dangereuses à transporter comme fret :
 - i) dans le cas d'un transport par hélicoptère, avec l'approbation de l'État de l'exploitant, les renseignements destinés au pilote commandant de bord peuvent être abrégés ou communiqués d'une autre manière (p. ex. communication radio, dans la documentation de travail du vol, comme le carnet de route ou le plan de vol opérationnel) lorsque les circonstances empêchent de produire des renseignements écrits ou imprimés ou d'utiliser un formulaire spécialisé (voir la Partie S-7, Chapitre 4.8, du Supplément aux Instructions techniques).

12.4.2 Chargement et arrimage des marchandises dangereuses

Les colis ou les suremballages de marchandises dangereuses qui portent l'étiquette « Aéronef cargo seulement » seront chargés dans des hélicoptères effectuant uniquement des vols cargo, en conformité avec les dispositions de la Partie 7, Chapitre 2, section 4.1, des Instructions techniques.



12.4.3 Distribution ou largage de marchandises dangereuses à partir d'un hélicoptère

Les dispositions suivantes concernent le transport par hélicoptère de marchandises dangereuses destinées à être larguées en vol (p. ex. à des fins de prévention des avalanches).

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

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

12.4.3.3 L'exploitant de l'aéronef obtient au préalable des propriétaires de tous les aéroports utilisés une permission pour distribuer ou larguer des marchandises dangereuses.

12.5 COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS

L'exploitant veille à ce que tout le personnel, y compris le personnel de tierces parties, qui intervient dans l'acceptation, la manutention, le chargement ou le déchargement de fret soit informé de l'approbation particulière de l'exploitant et de ses limitations concernant le transport de marchandises dangereuses.

12.6 VOLS INTÉRIEURS DE TRANSPORT COMMERCIAL

Les dispositions énoncées dans le présent chapitre s'appliquent également aux vols domestiques de transport commercial.



SECTION III : AVIATION GENERALE INTERNATIONALE

CHAPITRE 1 : GENERALITES

1.1 RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES

- 1.1.1 Le pilote commandant de bord doit se conformer aux lois, règlements et procédures de l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso.
- 1.1.2 Le pilote commandant de bord doit être responsable de la conduite et de la sécurité de l'hélicoptère ainsi que de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à son bord, depuis le moment où les moteurs sont mis en marche jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les moteurs et les pales de rotor sont arrêtés.
- 1.1.3 Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'hélicoptère ou des personnes nécessite des mesures qui amènent à violer une procédure ou un règlement local, le pilote commandant de bord doit en aviser sans délai les autorités locales. Si l'État où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord rendra compte dès que possible, et en principe dans les dix jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet État; dans ce cas, le pilote commandant de bord adressera également une copie du rapport dès que possible, et en principe dans les dix jours, à l'État d'immatriculation.
- 1.1.4 Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'hélicoptère se trouve impliqué et lors duquel des personnes sont tuées ou grièvement blessées ou lors duquel des dégâts importants sont infligés à l'hélicoptère ou à d'autres biens.

1.2 MARCHANDISES DANGEREUSES

1.2.1 Application générale

Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans le RAF 18.

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



1.2.2 Application

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

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

1.3 USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans les RAF 01.1 et RAF 02.

1.4 APPROBATIONS PARTICULIÈRES

Le pilote commandant de bord ne doit pas effectuer un vol pour lequel une approbation particulière est exigée si cette approbation n'a pas été délivrée par l'État d'immatriculation. Les approbations particulières doivent suivre le modèle présenté à l'Appendice 5 et contenir au moins les renseignements qui y figurent.



CHAPITRE 2 : PREPARATION ET EXECUTION DES VOLS

2.1 SUFFISANCE DES INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

Le pilote commandant de bord ne doit pas entreprendre un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose que les aires et les installations et services à la surface disponibles et directement nécessaires à ce vol et à la sécurité de l'hélicoptère sont satisfaisants, y compris les moyens de télécommunication et les aides de navigation.

2.2 MINIMA OPERATIONNELS D'HELISTATION OU D'EMPLACEMENT D'ATTERRISSAGE

2.2.1 Le pilote commandant de bord doit établir des minimums opérationnels compatibles avec les critères spécifiés par l'État d'immatriculation pour chaque hélistation ou emplacement d'atterrissage utilisé dans les opérations. Ces minimums ne doivent pas être inférieurs à ceux qui ont été établis par l'État de l'aérodrome, à moins d'avoir été expressément approuvés par cet État.

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

Un crédit opérationnel inclut :

a) aux fins d'une interdiction d'approche (§ 2.6.3.2), ou pour des considérations relatives à la régulation, un minimum inférieur aux minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage ;

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

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

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

2.2.1.2 Lorsque l'ANAC délivre une approbation particulière liée à un crédit opérationnel, les conditions suivantes doivent être remplies :

a) l'hélicoptère remplit les exigences de certification de navigabilité appropriées ;



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

Des orientations sur les évaluations des risques de sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859).

Des orientations sur les approbations opérationnelles figurent dans le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365).

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

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

2.3 CONSIGNES

2.3.1 Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que l'équipage et les passagers soient mis au courant, au moyen d'un exposé verbal ou d'une autre façon, de l'emplacement et du mode d'emploi :

- a) des ceintures ou des harnais de sécurité ; et, selon le cas,
- b) des issues de secours ;
- c) des gilets de sauvetage ;
- d) de l'équipement d'alimentation en oxygène ;



- e) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.

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

2.4 APTITUDE AU VOL DE L'HELICOPTERE ET MESURES DE SECURITE

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

- a) que l'hélicoptère est apte au vol, dûment immatriculé et que les pièces qui en font foi se trouvent à bord ;
- b) que l'hélicoptère est doté des instruments et de l'équipement appropriés, compte tenu des conditions de vol prévues ;
- c) que les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du Chapitre 6 ;
- d) que la masse et le centrage de l'hélicoptère permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;
- e) que la charge est répartie à bord et arrimée de manière à ne pas compromettre la sécurité ;
- f) que les limites d'emploi de l'hélicoptère, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne seront pas dépassées.

2.5 OBSERVATIONS ET PREVISIONS METEOROLOGIQUES

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

- a) l'étude des observations et des prévisions météorologiques courantes disponibles ; et
- b) l'élaboration d'un autre plan de vol au cas où le vol ne pourrait se dérouler comme prévu en raison des conditions météorologiques.



2.6 LIMITES IMPOSEES PAR LES CONDITIONS METEOROLOGIQUES

2.6.1 Vol effectué selon les règles de vol à vue

A l'exception des vols de caractère purement local effectués en conditions météorologiques de vol à vue, un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol à vue ne doit être entrepris que si les observations météorologiques récentes disponibles, ou une combinaison d'observations récentes et de prévisions, indiquent que les conditions météorologiques le long de la route (ou de la partie de la route qui doit être parcourue selon les règles de vol à vue) seront, le moment venu, de nature à rendre possible l'application de ces règles.

2.6.2 Vol effectué selon les règles de vol aux instruments

2.6.2.1 Cas où il faut prévoir une hélistation de dégagement. Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments ne doit être entrepris que si les renseignements disponibles indiquent que les conditions météorologiques à l'hélistation d'atterrissage prévue et à une hélistation de dégagement au moins, seront, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minima opérationnels de cette hélistation.

2.6.2.2 Cas où il n'y a pas à prévoir une hélistation de dégagement. Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments sans qu'il y ait à prévoir d'hélistation de dégagement ne doit être entrepris que si les renseignements météorologiques disponibles indiquent que, à partir de deux heures avant l'heure d'arrivée prévue — ou à partir de l'heure effective de départ, si cette dernière est plus rapprochée de l'heure d'arrivée — et jusqu'à deux heures après l'heure d'arrivée prévue, les conditions météorologiques ci-après existeront à l'arrivée :

- a) base des nuages à 120 m (400 ft) au moins au-dessus de l'altitude minimale spécifiée dans la procédure d'approche aux instruments;
- b) visibilité dépassant de 1,5 km au moins la visibilité minimale spécifiée dans la procédure.

2.6.3 Minima opérationnels d'hélistation

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

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



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

2.6.3 Vol en conditions givrantes

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

2.7 HELISTATIONS DE DEGAGEMENT

2.7.1 Pour effectuer un vol selon les règles de vol aux instruments, au moins un dégagement approprié doit être spécifié dans le plan de vol exploitation et le plan de vol ATC, sauf :

- a) si les conditions météorologiques sont celles qui sont indiquées au paragraphe 2.6.3 ou si
- b) les conditions suivantes sont réunies
 - 1) l'hélistation d'atterrissage prévue est isolée et que l'on ne dispose pas de dégagement approprié;
 - 2) une procédure d'approche aux instruments est prescrite pour l'hélistation d'atterrissage prévue qui est isolée; et
 - 3) un point de non-retour (PNR) est déterminé en cas de destination en mer.

2.7.2 Des dégagements en mer appropriés peuvent être spécifiés sous réserve des conditions suivantes :

- a) ces dégagements en mer seront utilisés seulement après avoir passé un point de non-retour (PNR). Avant le PNR, on utilisera des dégagements à terre;
- b) lorsqu'il s'agira de déterminer si le dégagement envisagé convient, on prendra en considération la fiabilité mécanique des systèmes de commande et composants critiques;
- c) la possibilité d'assurer la performance avec un moteur hors de fonctionnement sera obtenue avant l'arrivée au dégagement;
- d) la disponibilité de la plate-forme sera garantie;
- e) les renseignements météorologiques devront être fiables et précis.



2.7.3 L'exploitant ne doit pas utiliser de dégagements en mer lorsqu'il est possible de transporter suffisamment de carburant pour atteindre un dégagement à terre. Ces cas de dégagements en mer devraient être l'exception et ne devraient pas être liés à une augmentation de la charge offerte en présence de conditions météorologiques défavorables.

2.8 RESERVES DE CARBURANT ET DE LUBRIFIANT

2.8.1 Tous hélicoptères.

Un vol ne doit être entrepris que si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus pour le vol, l'hélicoptère emporte une quantité de carburant et de lubrifiant suffisante pour effectuer ce vol avec sécurité. En outre, il doit emporter une réserve supplémentaire lui permettant de faire face à des besoins imprévus.

2.8.2 Vols effectués selon les règles de vol à vue (VFR).

Les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions du paragraphe 2.8.1 ci-dessus dans le cas des vols VFR doivent être au moins suffisantes pour permettre à l'hélicoptère:

- a) d'atteindre l'hélistation d'atterrissage prévue;
- b) puis de voler pendant 20 minutes à la vitesse de croisière économique plus 10 % de la durée du vol prévue; et
- c) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus, fixée par l'Autorité et spécifiée dans sa réglementation nationale régissant l'aviation générale.

2.8.3 Vols effectués selon les règles de vol aux instruments (IFR).

Les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus dans le cas des vols IFR doivent être au moins suffisantes pour permettre à l'hélicoptère:

2.8.3.1 Lorsqu'il n'y a pas à prévoir d'hélistation de dégagement, selon les dispositions du paragraphe 2.6.2.2 d'atteindre l'hélistation d'atterrissage prévue, puis :

- a) de voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'hélistation de destination, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et d'atterrir;
- b) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus.



2.8.3.2 Lorsqu'il faut prévoir une hélisation de dégagement, selon les dispositions du paragraphe 2.6.2.1 (b), d'atteindre l'hélisation d'atterrissage prévue, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, et ensuite:

- a) d'atteindre le dégagement spécifié dans le plan de vol
- b) puis de voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1500 ft) au-dessus du dégagement, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et l'atterrissage; et
- c) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus.

2.8.3.3 Si l'on ne dispose pas de dégagement approprié, selon les dispositions du sous paragraphe 2.7.1 b 1), d'atteindre l'hélisation d'atterrissage prévue puis de voler pendant deux heures à la vitesse d'attente.

2.8.4 Le calcul des réserves de carburant et de lubrifiant.

Le calcul des réserves de carburant et de lubrifiant exigées au paragraphe 2.8.1 ci-dessus doit tenir compte au moins de ce qui suit :

- a) conditions météorologiques prévues;
- b) acheminement prévu par le contrôle de la circulation aérienne et retards prévus en raison de la circulation;
- c) dans le cas d'un vol IFR, une approche aux instruments à l'hélisation de destination, avec une remise des gaz;
- d) procédures prescrites pour les pannes de pressurisation, le cas échéant, ou pour la panne d'un groupe motopropulseur en croisière;
- e) toute autre éventualité risquant de retarder l'atterrissage de l'hélicoptère ou d'augmenter la consommation de carburant ou de lubrifiant.

2.8.5 L'utilisation de carburant,

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

2.9 Gestion du carburant en vol

2.9.1 Le pilote commandant de bord doit surveiller la quantité de carburant utilisable restant à bord pour s'assurer qu'elle n'est pas inférieure à la somme de la quantité de carburant requise pour se rendre jusqu'à un lieu où il peut atterrir en sécurité et de la réserve finale prévue restant dans les réservoirs.

2.9.2 Le pilote commandant de bord doit informer l'ATC d'une situation de carburant minimal en utilisant l'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL)



si, une fois dans l'obligation d'atterrir à un lieu précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers ce lieu, ou retard causé par la circulation, risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente dans les réservoirs risque d'être inférieure à la réserve finale prévue.

2.9.3 Le pilote commandant de bord doit signaler une situation d'urgence carburant en diffusant le message « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) si les calculs indiquent que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs au lieu d'atterrissage le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué doit être inférieure à la réserve finale prévue en application du paragraphe 2.8.

2.10 RESERVE D'OXYGENE

En atmosphère type, les altitudes correspondant approximativement aux pressions absolues indiquées dans le texte sont les suivantes :

| Pression absolue | en mètres | en pieds |
|------------------|-----------|----------|
| 700 hPa | 3 000 | 10 000 |
| 620 hPa | 4 000 | 13 000 |

2.10.1 Un vol qui doit être effectué à des altitudes auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa ne doit être entrepris que si la réserve d'oxygène est suffisante pour alimenter:

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

2.10.2 Dans le cas des hélicoptères pressurisés, un vol ne doit être entrepris que si l'hélicoptère est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage, ainsi qu'une certaine proportion des passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute la période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa.



2.11 EMPLOI DE L'OXYGÈNE

Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite doivent utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés en au paragraphes 2.9.1 ou 2.9.2, pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

2.12 INSTRUCTIONS EN CAS D'URGENCE EN VOL

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

2.13 OBSERVATIONS METEOROLOGIQUES PAR LES PILOTES

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

2.14 CONDITIONS DE VOL DANGEREUSES

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

2.15 PTITUDE PHYSIQUE DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

Le pilote commandant de bord doit veiller à ce qu'un vol :

- a) ne soit pas entrepris si l'un quelconque des membres de l'équipage de conduite n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions pour des motifs tels que blessure, fatigue, maladie, effets de l'alcool ou d'agents pharmacodynamiques;
- b) ne se poursuive pas au-delà de l'hélistation d'atterrissage convenable la plus proche lorsque l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exercer leurs fonctions est sensiblement diminuée par suite d'un amoindrissement de leurs facultés résultant de fatigue, de maladie ou d'un manque d'oxygène.

2.16 MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE A LEUR POSTE

2.16.1 Décollage et atterrissage

Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage doit être à son poste.



2.16.2 Croisière

Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage doit demeurer à son poste, sauf s'il doit s'absenter pour accomplir des fonctions liées à la conduite de l'hélicoptère ou pour des motifs d'ordre physiologique.

2.16.3 Ceintures de sécurité

Chaque membre de l'équipage de conduite veillera à ce que sa ceinture de sécurité soit bouclée lorsqu'il se trouve à son poste.

2.16.4 Harnais de sécurité

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

2.17 PROCEDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS

2.17.1 L'exploitant doit se conformer aux procédures d'approche aux instruments approuvées et publiées par l'Autorité pour chaque aire d'approche finale et de décollage et chaque hélistation utilisées pour des approches aux instruments.

2.17.2 Tous les hélicoptères exploités selon les règles de vol aux instruments doivent se conformer aux procédures d'approche aux instruments approuvées par l'Autorité.

2.18 INSTRUCTION DU PERSONNEL - GENERALITES

Un rotor d'hélicoptère ne doit pas être mis en rotation au moteur s'il n'y a pas un pilote qualifié aux commandes.

2.19 AVITAILLEMENT EN CARBURANT AVEC DES PASSAGERS A BORD OU AVEC DES ROTORS EN MOUVEMENT

2.19.1 Un hélicoptère ne doit pas être avitaillé en carburant pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, ou pendant que le rotor tourne, que si le pilote commandant de bord ou d'autres personnes qualifiées sont présents à bord, prêts à déclencher et à conduire une évacuation de l'hélicoptère en se servant des moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.



2.19.2 Lorsque des opérations d'avitaillement sont en cours pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, les communications bilatérales doivent être assurées au moyen du système d'intercommunication de l'hélicoptère ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol chargée de ces opérations et le pilote commandant de bord ou le personnel qualifié dont la présence est prescrite au paragraphe 2.19.1 ci-dessus.

2.20 SURVOL DE L'EAU

Tout hélicoptère survolant une étendue d'eau dans les conditions indiquées au paragraphe 4.3.1 doit être certifié pour l'amerrissage forcé. L'état de la mer fera partie intégrante des informations relatives à l'amerrissage forcé.

CHAPITRE 3 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HELICOPTERES

3.1 L'hélicoptère doit être utilisé:

- a) conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité ou de tout document similaire agréé;
- b) dans le cadre des limites d'emploi prescrites par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso;
- c) dans le cadre des limites de masse imposées conformément aux normes de certification acoustique applicables de l'annexe 16 Volume I de l'OACI, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso pour une hélistation où il n'existe aucun problème de bruit.

3.2 Des plaques indicatrices, des listes, des marques sur les instruments ou des combinaisons de ces éléments, indiquant les limites d'emploi dont le service responsable de la délivrance des certificats dans l'État d'immatriculation a prescrit l'affichage, doivent être disposées à bord de l'hélicoptère.

3.3 Lorsque les hélicoptères sont exploités à destination ou en provenance d'hélistations situées dans un environnement hostile en zone habitée, les autorités nationales compétentes prendront toutes les précautions nécessaires pour maîtriser le risque lié à une défaillance de moteur.



CHAPITRE 4 : EQUIPEMENT, INSTRUMENT DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES HELICOPTERES

4.1 TOUS HELICOPTERES-TOUS VOLS

4.1.1 Généralités

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

4.1.2 Instruments

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

4.1.3 Équipement

4.1.3.1 Tous les hélicoptères, pour tous les vols, doivent être dotés:

- a) d'une trousse de premiers soins facilement accessible;
- b) d'extincteurs portatifs conçus de manière que, lorsqu'ils sont utilisés, ils ne provoquent pas de pollution dangereuse de l'air de l'hélicoptère. Au moins un extincteur doit être situé:
 - 1) dans le poste de pilotage;
 - 2) dans chacun des compartiments des passagers séparés du poste de pilotage et auxquels le pilote et le copilote ne peuvent avoir aisément accès;
- c) des équipements suivants :
 - 1) d'un siège ou d'une couchette s'il ya lieu ;
 - 2) d'une ceinture pour chaque siège et de sangles de sécurité pour chaque couchette;
- d) des documents et renseignements suivants:
 - 1) manuel de vol ou autres documents ou renseignements exigés pour l'application des dispositions du Chapitre 3 et concernant toute limite d'emploi prescrite pour l'hélicoptère par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso;



- 2) cartes récentes et appropriées correspondant à la route envisagée et aux routes susceptibles d'être suivies en cas de déroutement;
- 3) procédures, conformes aux dispositions du RAF 02, destinées au pilote commandant de bord d'un aéronef intercepté;
- 4) signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs intercepteurs et les aéronefs interceptés, conformément aux dispositions du RAF;

d) lecas échéant de fusibles de rechange de calibres appropriés pour remplacer les fusibles accessibles en vol.

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

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

Des renseignements sur les agents extincteurs figurent dans la Technical Note No. 1 – New Technology Halon Alternatives du Comité des choix techniques pour les halons, du PNUE, et dans le rapport de la FAA no DOT/FAA/AR-99-63 — Options to the Use of Halons for Aircraft Fire Suppression Systems.

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

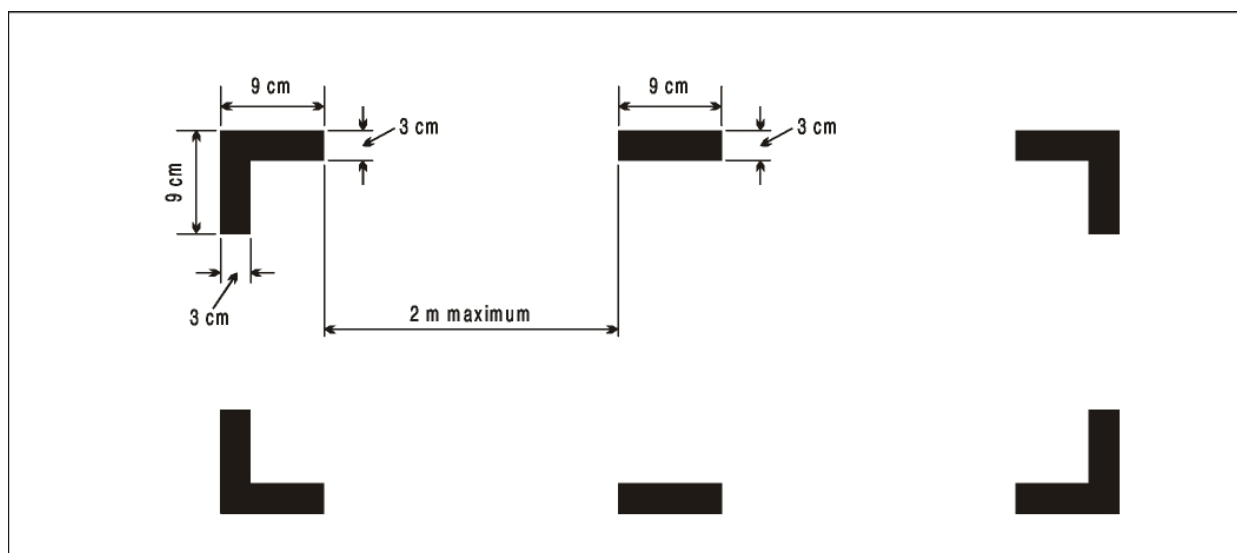
4.1.3.4 Tous les hélicoptères, pour tous les vols, doivent être munis d'un harnais de sécurité pour chaque siège de membre d'équipage de conduite.



4.1.4 Indication des zones de pénétration du fuselage

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

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



INDICATION DES ZONES DE PENETRATION DU FUSELAGE

4.2 TOUS HELICOPTERES EN REGIME VFR

4.2.1 Tous les hélicoptères volant en régime VFR :

a) doivent être dotés:

- 1) d'un compas magnétique ;
- 2) d'un altimètre barométrique sensible;
- 3) d'un anémomètre;
- 4) de tous autres instruments ou éléments d'équipement qui pourront être prescrits par l'autorité compétente.

b) Tous les vols VFR effectués en vol contrôlé peuvent être équipés comme prévu à la section 4.6.



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

- a) de l'équipement spécifié au paragraphe 4.2.1 ;
- b) d'un indicateur d'assiette (horizon artificiel) pour chaque pilote obligatoire ;
- c) d'un indicateur d'attaque oblique ;
- d) d'un indicateur de cap (gyroscope directionnel) ;
- e) d'un variomètre ;
- f) de tous autres instruments ou éléments qui pourront être prescrits par l'autorité compétente ; ainsi que des dispositifs d'éclairage suivants :
- g) des feux prescrits dans l'Annexe 2 pour les aéronefs en vol ou qui se déplacent sur l'aire de mouvement d'une hélistation ;
- h) d'un phare d'atterrissage ;
- i) d'un dispositif d'éclairage des instruments et des appareils indispensables pour assurer la sécurité de l'hélicoptère ;
- j) d'un dispositif d'éclairage des cabines de passagers ;
- k) d'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage.

4.2.2.1 Le phare d'atterrissage doit être orientable, au moins dans le plan vertical.

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

a) doivent être équipés :

- 1) d'un compas magnétique ;
- 2) d'un altimètre barométrique sensible ;
- 3) d'un anémomètre muni d'un dispositif destiné à prévenir les effets de la condensation ou du givrage ;
- 4) d'un indicateur d'attaque oblique ;
- 5) d'un indicateur d'assiette (horizon artificiel) pour chaque pilote obligatoire et d'un indicateur d'assiette supplémentaire ;
- 6) d'un indicateur de cap (gyroscope directionnel) ;
- 7) d'un instrument indiquant si l'alimentation des instruments gyroscopiques est suffisante ;
- 8) d'un instrument indiquant, à l'intérieur du poste de pilotage, la température extérieure ;
- 9) d'un variomètre ;



- 10) de tous autres instruments ou éléments qui pourront être prescrits par l'autorité compétente ; et
 - 11) s'ils sont utilisés de nuit, des dispositifs d'éclairage spécifiés au § 4.2.2, alinéas g) à k), et au § 4.2.2.1.
- b) doivent être équipés d'un moyen de déterminer et d'indiquer le temps, en heures, minutes et secondes ou en auront un à bord.

4.3 TOUS HELICOPTERES - SURVOL DE L'EAU

4.3.1 Moyens de flottaison

Tous les hélicoptères destinés à survoler une étendue d'eau doivent être dotés d'un dispositif de flottaison permanent ou à déploiement rapide, afin de garantir que l'hélicoptère effectuera un amerrissage forcé en sécurité :

- a) lorsqu'il survole une étendue d'eau à une distance de la terre correspondant à plus de 10 minutes de vol, à vitesse de croisière normale, dans le cas des hélicoptères des classes de performances 1 ou 2;
- b) lorsqu'il survole une étendue d'eau à une distance de la terre supérieure à la distance franchissable en auto-rotation ou à la distance d'atterrissage forcé en sécurité dans le cas des hélicoptères de classe de performances 3.

4.3.1 Equipement d'urgence

4.3.2.1 Les hélicoptères des classes de performances 1 et 2, lorsqu'ils sont utilisés conformément aux dispositions du paragraphe 4.3.1 ci-dessus, doivent être dotés:

- a) d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel de flottaison équivalent pour chaque occupant, rangé de manière que chacun puisse atteindre le sien facilement de son siège ou de sa couchette;
- b) de canots de sauvetage en nombre suffisant pour tous les occupants de l'hélicoptère, ces canots étant rangés de manière à pouvoir être utilisés rapidement en cas d'urgence et étant dotés d'un équipement de sauvetage, y compris des moyens de subsistance, approprié aux circonstances;
- c) d'un équipement pour effectuer les signaux pyrotechniques de détresse définis dans le RAF 02.

4.3.2.2 Lorsqu'ils décollent d'une hélistation ou atterrissent à une hélistation où, de l'avis de l'administration de l'aviation civile, la trajectoire de décollage ou d'approche est disposée de telle sorte au-dessus de l'eau qu'en cas de difficultés, il y aurait probabilité d'amerrissage forcé, les hélicoptères seront dotés au moins de l'équipement prescrit au paragraphe 4.3.2.1, alinéa a).



- 4.3.2.3 Chaque gilet de sauvetage ou dispositif individuel de flottaison équivalent transporté en application des dispositions du paragraphe 4.3, doit être muni d'un éclairage électrique afin de faciliter le repérage des naufragés.
- 4.3.2.4 Sur tout hélicoptère pour lequel le certificat de navigabilité individuel aura été émis pour la première fois le 1^{er} janvier 1991 ou après cette date, 50 % au moins des canots de sauvetage transportés conformément aux dispositions de la sous section 4.3 2 doivent être déployés au moyen d'une commande à distance.
- 4.3.2.5 Les canots qui ne doivent être déployés au moyen d'une commande à distance et dont la masse est supérieure à 40 kg doivent être équipés d'un moyen quelconque pour être déployés à l'aide d'un dispositif mécanique.
- 4.2.3.6 Sur tout hélicoptère pour lequel le certificat de navigabilité individuel aura été émis pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1991, les dispositions des paragraphes 4.3.2.4 et 4.3.2.5 doivent être appliquées.

4.4 TOUS HELICOPTERES-VOLS AU-DESSUS DE REGIONS TERRES TRES DESIGNÉES

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

4.5 TOUS HELICOPTERES - VOLS A HAUTE ALTITUDE

4.5.1 Hélicoptères non pressurisés

Les hélicoptères non pressurisés destinés à voler à haute altitude seront dotés de réservoirs d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées au paragraphe 2.9. 1.

4.5.2 Hélicoptères pressurisés

Les hélicoptères pressurisés destinés à voler à haute altitude doivent être dotés d'un réservoir d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées au paragraphe 2.9.2



4.6 TOUS HELICOPTERES DEVANT REpondRE AUX NORMES DE CERTIFICATION ACOUSTIQUE DE L'ANNEXE 16 VOLUME 1.

Les hélicoptères doivent transporter un document attestant leur certification acoustique. Si ce document, ou une déclaration appropriée attestant la certification acoustique figurant dans un autre document approuvé par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso, est établi dans une autre langue que l'anglais, il doit contenir une traduction en anglais.

4.7 ENREGISTREURS DE BORD

Les enregistreurs de bord protégés contre les impacts se composent d'un ou de plusieurs des enregistreurs suivants :

- *un enregistreur de données de vol (FDR),*
- *un enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR),*
- *un enregistreur d'images embarqué (AIR),*
- *un enregistreur de communications par liaison de données (DLR).*

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

Les enregistreurs combinés (FDR/CVR) peuvent être utilisés pour répondre aux spécifications d'emport d'enregistreurs de bord figurant dans la présente Annexe.

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

Les enregistreurs de bord légers se composent d'un ou de plusieurs des systèmes suivants :

- *un système d'enregistrement de données d'aéronef (ADRS),*
- *un système d'enregistrement audio de poste de pilotage (CARS),*
- *un système embarqué d'enregistrement d'images (AIRS),*
- *un système d'enregistrement de communications par liaison de données (DLRS).*

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

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



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

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

Le Chapitre 1, Section II, contient des spécifications à l'intention des États concernant l'utilisation des enregistrements et des transcriptions vocales, d'images et/ou de données.

4.7.1.1 Application

4.7.1.1.1 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3175 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 2016 ou après doivent être équipés d'un FDR qui enregistrera au moins les 48 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-1 de l'Appendice 4.

4.7.1.1.2 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 7000 kg, ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 19, et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1989 ou après doivent être équipés d'un FDR qui enregistrera au moins les 30 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-1 de l'Appendice 4.

4.7.1.1.3 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg et inférieure ou égale à 7 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1989 ou après peuvent être équipés d'un FDR qui enregistre au moins les 15 premiers paramètres énumérés au Tableau A4-1 de l'Appendice 4.

4.7.1.2 Technologie d'enregistrement

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



4.3.1.3 Durée d'enregistrement

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

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

4.7.2.1 Application

4.7.2.1.1 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 7000 kg devront être équipés d'un CVR. À bord des hélicoptères non équipés d'un FDR, le CVR enregistrera au moins la vitesse du rotor principal.

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

4.7.2.2 Technologie d'enregistrement

Les CVR et CARS n'utilisent ni bande, ni fil magnétique.

4.7.2.3 Durée d'enregistrement

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

4.7.3 Enregistreurs de communications par liaison de données

4.7.3.1 Application

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



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

Un AIR Classe B pourrait constituer un moyen d'enregistrer les messages communiqués par liaison de données en provenance et à destination des hélicoptères dans les situations où il est impossible ou hors de prix d'enregistrer ces messages sur un FDR ou un CVR.

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

4.7.3.1.3 Tous les hélicoptères pour lesquels le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 2016, qui doivent être équipés d'un CVR et qui auront été modifiés le 1er janvier 2016 ou après en vue de l'utilisation de l'une quelconque des applications de communications par liaison de données mentionnées au § 5.1.2 de l'Appendice 4, peuvent enregistrer les messages communiqués par liaison de données sur un enregistreur de bord protégé contre les impacts.

4.7.3.2 Durée d'enregistrement

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

4.7.3.3 Corrélation

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



4.7.4 Enregistreurs de bord — Généralités

4.7.4.1 Construction et installation

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

4.7.4.2 Utilisation

4.7.4.2.1 Les enregistreurs de bord ne seront pas arrêtés pendant le temps de vol.

4.7.4.2.2 En vue de la conservation des enregistrements, les enregistreurs de bord seront arrêtés à la conclusion du temps de vol à la suite d'un accident ou d'un incident. Ils ne doivent pas être remis en marche tant qu'il n'en aura pas été disposé conformément à l'Annexe 13.

4.7.4.3 Maintien de l'état de fonctionnement

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

4.7.4.4 Documentation électronique concernant les enregistreurs de bord

La documentation sur les paramètres des FDR que les exploitants/propriétaires doivent remettre aux services d'enquête sur les accidents doit être fournie sous forme électronique et tienne compte des spécifications pertinentes de l'industrie.

4.8 EMETTEUR DE LOCALISATION D'URGENCE (ELT)

4.8.1 Tous les hélicoptères exploités en classe de performances 1 ou 2 doivent être dotés d'au moins un ELT automatique et, lorsqu'ils sont utilisés pour des vols avec survol de l'eau comme il est indiqué au paragraphe 4.3.1, alinéa a), d'au moins un ELT automatique et un ELT(S) dans un canot ou un gilet de sauvetage.

4.8.2 Tous les hélicoptères exploités en classe de performances 3 doivent être dotés d'au moins un ELT automatique et, lorsqu'ils sont utilisés pour des vols avec survol de l'eau comme il est indiqué au paragraphe 4.3.1, alinéa b), d'au moins un ELT automatique et un ELT(S) dans un canot ou un gilet de sauvetage.

4.8.3 L'équipement ELT placé à bord en application des paragraphes 4.8.1 et 4.8.2 doit fonctionner conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 10, Volume III.



4.9 HELICOPTERES QUI DOIVENT ETRE EQUIPES D'UN TRANSPONDEUR SIGNALANT L'ALTITUDE-PRESSION

4.9.1 Tous les hélicoptères doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 10, Volume IV.

4.9.2 Tous les hélicoptères doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 10, Volume IV de l'OACI

4.10 MICROPHONES

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

4.11 HELICOPTERES EQUIPES DE SYSTEMES D'ATTERRISSAGE AUTOMATIQUE, D'UN SYSTEME DE VISUALISATION TETE HAUTE (HUD) OU D'AFFICHAGES EQUIVALENTS, DE SYSTEMES DE VISION AMELIOREE (EVS), DE SYSTEMES DE VISION SYNTHETIQUE (SVS) ET/OU DE SYSTEMES DE VISION COMBINES (CVS)

4.11.1 Indépendamment des dispositions du Chapitre 2, § 2.2.1.1 à 2.2.1.3, lorsqu'un hélicoptère est équipé de systèmes d'atterrissage automatique, d'un HUD ou d'affichages équivalents, d'un EVS, d'un SVS ou d'un CVS, ou de toute combinaison de ces systèmes en un système hybride, les critères d'utilisation de ces systèmes pour assurer la sécurité de l'exploitation de l'hélicoptère doivent être établis par l'État d'immatriculation.

Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des renseignements sur les systèmes d'atterrissage automatique, le HUD ou des affichages équivalents, l'EVS, le SVS ou le CVS, notamment des éléments faisant référence aux documents de la RTCA et de l'EUROCAE.

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



4.12 SACOCHES DE VOL ELECTRONIQUES (EFB)

4.12.1 Équipement EFB

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

4.12.2 Fonctions EFB

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

- a) évalueront les risques de sécurité associés à chaque fonction EFB ;
- b) établiront les procédures pour l'utilisation du dispositif et de chacune des fonctions EFB, et les exigences de formation s'y rapportant ;
- c) doivent veiller à ce que, en cas de défaillance d'une EFB, l'équipage de conduite dispose rapidement de renseignements suffisants pour la sécurité de la conduite du vol.

4.12.2.2 L'administration de l'aviation civile doit établir des critères pour l'utilisation opérationnelle des fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des hélicoptères.

4.12.3 Critères opérationnels pour les EFB

En établissant des critères pour l'utilisation opérationnelle des EFB, l'administration de l'aviation civile doit veiller à ce que :

- a) l'équipement EFB et le matériel d'installation connexe, y compris les interactions avec les systèmes de bord, s'il y a lieu, répondent aux exigences appropriées de certification de navigabilité ;
- b) le propriétaire ait évalué les risques de sécurité liés aux opérations appuyées par la ou les fonctions EFB ;
- c) le propriétaire ait établi les exigences en matière de redondance des renseignements (s'il y a lieu) contenus dans et affichés par la ou les fonctions EFB ;
- d) le propriétaire ait établi et documenté des procédures pour la gestion de la ou des fonctions EFB, y compris toutes bases de données qui pourraient être utilisées ;
- e) le propriétaire ait établi et documenté les procédures pour l'utilisation de l'EFB et de la fonction ou des fonctions EFB, et les exigences de formation s'y rapportant.



4.13 HELICOPTERE EXPLOITE EN VERTU D'UN ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 BIS

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

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

4.13.3 L'État d'immatriculation ou l'État de l'établissement principal d'un exploitant d'aviation générale doit communiquer à l'OACI le résumé de l'accord avec l'accord au titre de l'article 83 bis, pour enregistrement auprès du Conseil de l'OACI.

4.13.4 Le résumé de l'accord doit contenir les informations sur l'aéronef concerné qui sont indiqués dans l'Appendice 7 peut suivre la présentation graphique du modèle figurant dans l'Appendice 7, § 3.



CHAPITRE 5 : EQUIPEMENT DE COMMUNICATION ET DE NAVIGATION DE BORD DES HELICOPTERES

5.1 EQUIPEMENT DE COMMUNICATION

- 5.1.1 Les hélicoptères appelés à être utilisés selon les règles de vol aux instruments ou la nuit doivent être dotés d'un équipement de radiocommunications. Cet équipement permettra des communications bilatérales avec toute station aéronautique et sur toute fréquence que prescrira l'autorité compétente.
- 5.1.2 Lorsque l'application des dispositions du paragraphe 5.1.1 ci-dessus exige l'installation de plusieurs équipements de radiocommunications, chacun d'eux doit être installé indépendamment de l'autre ou des autres pour que la panne de l'un d'eux n'entraîne pas celle d'un autre.
- 5.1.3 Les hélicoptères appelés à être utilisés selon les règles de vol à vue, mais en vol contrôlé, doivent être dotés, sauf s'ils en sont dispensés par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso, d'un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales à tout moment du vol avec toute station aéronautique et sur toute fréquence que peut prescrire l'autorité compétente.
- 5.1.4 Les hélicoptères appelés à être utilisés pour des vols auxquels s'appliquent les dispositions de la section 4.3 ou de 4.4 doivent être dotés, sauf s'ils en sont dispensés par l'autorité compétente, d'un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales à tout moment du vol avec toute station aéronautique et sur toute fréquence que peut prescrire l'autorité compétente.
- 5.1.5 L'équipement de radiocommunications prescrit aux paragraphes 5.1.1 à 5.1.4 ci-dessus peut permettre de communiquer sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz.
- 5.1.6 Pour les vols en espace aérien où l'équipement de communication doit respecter une spécification RCP liée à la communication basée sur la performance (PBC), outre l'équipement requis en vertu des § 5.1.1 à 5.1.5 :
- a) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de communication qui lui permettra de respecter la ou les spécifications RCP prescrites ;
 - b) le manuel de vol ou tout autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception ou par l'État d'immatriculation doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RCP ;
 - c) dans le cas d'un hélicoptère exploité conformément à une LME, la LME doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RCP.



5.1.7 L'État d'immatriculation doit établir des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite.

5.1.8 pour les vols en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite, l'exploitant/le propriétaire s'assure avoir établi :

- a) des procédures pour les situations normales et pour les situations anormales, y compris des procédures d'urgence ;
- b) des exigences en matière de qualification et de compétence des membres de l'équipage de conduite en conformité avec les spécifications RCP appropriées ;
- c) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ;
- d) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RCP appropriées.

5.1.9 Pour les hélicoptères visés au § 5.1.6, l'exploitant veille à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

- a) la réception des comptes rendus d'observation de performance de communication produits par les programmes de suivi établis en application du RAF 11.
- b) l'application immédiate de mesures correctives pour tout hélicoptère, type d'hélicoptère ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la ou les spécifications RCP.

5.2 EQUIPEMENT DE NAVIGATION

5.2.1 Les hélicoptères doivent être dotés d'un équipement de navigation qui leur permettra de voler conformément:

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

Sauf dans le cas où, en l'absence d'instructions contraires de l'autorité compétente, la navigation pour les vols effectués selon les règles de vol à vue est accomplie par référence visuelle à des repères terrestres. Pour l'aviation générale internationale, les repères terrestres seront situés tous les 110 km (60 NM) au maximum.

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

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



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

c) si l'hélicoptère est exploité conformément à une LME, des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère relativement à la ou aux spécifications de navigation doivent figurer dans la LME.

5.2.3 L'ANAC établit des critères pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite.

5.2.4 Dans les critères pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite, l'exploitant/le propriétaire doit établir:

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

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

c) une formation pour le personnel concerné qui cadre avec l'exploitation envisagée ;

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

5.2.5 L'exploitant doit détenir une approbation particulière pour les opérations basées sur des spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN.

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

5.2.7 Pour les vols où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, les hélicoptères doivent être dotés d'un équipement radio capable de recevoir des signaux propres à les guider jusqu'à un point à partir duquel ils pourront effectuer un atterrissage à vue. L'équipement dont ils doivent être dotés leur permettra d'obtenir ce guidage à chacune des hélistations où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, ainsi qu'à toute hélistation de dégagement désignée.



5.3 ÉQUIPEMENT DE SURVEILLANCE

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

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

- a) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permettra de respecter la ou les spécifications RSP prescrites ;
- b) le manuel de vol ou tout autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception ou par l'État d'immatriculation doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP ;
- c) dans le cas d'un hélicoptère exploité conformément à une LME, la LME de l'hélicoptère doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP.

5.3.3 Pour les vols en espace aérien où une spécification RSP liée à la PBS a été prescrite, l'exploitant doit s'assurer avoir établi:

- a) des procédures pour les situations normales et pour les situations anormales, y compris des procédures d'urgence ;
- b) des exigences en matière de qualification et de compétence des membres de l'équipage de conduite en conformité avec les spécifications RSP appropriées ;
- c) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ;
- d) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RSP appropriées.

5.3.4 Pour les hélicoptères visés au § 5.3.2, l'État d'immatriculation doit veiller à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

- a) la réception des comptes rendus d'observation de communication produits par les programmes de suivi établis en application du RAF 11, Chapitre 3, § 3.3.5.2 ;
- b) l'application immédiate de mesures correctives pour tout hélicoptère, type d'hélicoptère ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la ou les spécifications RSP.



CHAPITRE 6 ENTRETIEN DES HELICOPTERES

6.1 RESPONSABILITES

6.1.1 Le propriétaire d'un hélicoptère ou, si ce dernier est loué, le locataire, doit veiller à ce que:

- a) l'hélicoptère soit maintenu en état de navigabilité;
- b) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement;
- c) le certificat de navigabilité de l'hélicoptère demeure valide;
- d) la maintenance de l'hélicoptère soit effectuée conformément à un programme de maintenance acceptable pour l'État d'immatriculation;

6.1.2 L'hélicoptère ne doit pas être utilisé s'il n'est pas entretenu et remis en service dans le cadre d'un système acceptable pour l'État d'immatriculation.

6.1.3 Si la fiche de maintenance n'est pas délivrée par un organisme agréé conformément à 8.7 du RAF06.1, la personne qui signe la fiche de maintenance doit être titulaire de la licence prévue au RAF01.1.

6.2 ENREGISTREMENTS DE MAINTENANCE

6.2.1 Le propriétaire doit veiller à ce que les enregistrements ci-après soient conservés pendant les périodes mentionnées au § 6.2.2:

- a) temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'hélicoptère et de tous les ensembles à vie limitée;
- b) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité;
- c) renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations apportées à l'hélicoptère et à ses principaux ensembles;
- d) temps de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'hélicoptère ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposé;
- e) situation actuelle de conformité de l'hélicoptère avec le programme de maintenance;
- f) enregistrements de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.

6.2.2 Les enregistrements dont il est question au paragraphe 6.2.1, alinéas a) à e), doivent être conservés pendant au moins 90 jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les enregistrements indiqués au paragraphe 6.2.1, alinéa f), doivent être conservés pendant au moins un an après la date de signature de la fiche de maintenance.



6.2.3 Le locataire d'un hélicoptère se doit conformer, selon le cas, aux spécifications des paragraphes 6.2.1 et 6.2.2 pendant la durée de la location.

6.2.4 Les enregistrements conservés et transférés conformément au §6.2 doivent être entretenus sous une forme et dans un format qui en assurent en permanence la lisibilité, la sécurité et l'intégrité.

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

6.3 RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

Le propriétaire d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3175 kg ou, si l'hélicoptère est loué, le locataire, doit veiller, comme le prescrit l'État d'immatriculation, à ce que les renseignements résultant de l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité soient communiqués comme l'exigent les paragraphes 4.2.3, alinéa f) et 4.2.4 de la partie II de l'annexe 8 de l'OACI.

6.4 MODIFICATIONS ET REPARATIONS

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

6.5 FICHE DE MAINTENANCE

6.5.1 Lorsque les travaux de maintenance sont effectués par un organisme de maintenance agréé, celui-ci doit remplir la fiche de maintenance conformément à l'Annexe 8, Partie II, Chapitre 6, section 6.8.

6.5.2 Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, une personne titulaire d'une licence délivrée conformément au RAF01.1 remplit et signe la fiche de maintenance pour certifier que les travaux ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux données approuvées et à des procédures acceptables pour l'État d'immatriculation.

6.5.3 Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, la fiche de maintenance doit contenir notamment les renseignements suivants :

- a) les détails essentiels des travaux effectués, y compris la mention détaillée des données approuvées qui ont été utilisées ;
- b) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
- c) le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.



CHAPITRE 7 : EQUIPAGE DE CONDUITE DES HELICOPTERES

7.1 QUALIFICATIONS

Le pilote commandant de bord doit s'assurer que les licences de chacun des membres de l'équipage de conduite ont bien été émises ou validées par l'État d'immatriculation, comportent les qualifications appropriées et sont en cours de validité. Il doit s'assurer en outre que les membres de l'équipage de conduite ont fait le nécessaire pour maintenir leur compétence.

7.2 COMPOSITION DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

L'équipage de conduite ne doit pas être inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel de vol ou tout autre document associé au certificat de navigabilité.



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 152 sur 228

APPENDICES



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

(Voir la Section II, Chapitre 2, § 2.2.1.8)

1. LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE DE BASE

L'État de l'exploitant promulgue et applique des lois qui lui permettent de réglementer la certification et la supervision continue des exploitants ainsi que la résolution des problèmes de sécurité constatés par l'autorité et de faire en sorte que la conformité se traduira par un niveau de sécurité acceptable des opérations effectuées.

2. RÈGLEMENTS D'EXPLOITATION SPÉCIFIQUES

L'ANAC a adopté des règlements qui prévoient la certification et la surveillance continue de l'exploitation technique des aéronefs et de la maintenance des aéronefs conformément aux Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

3. SYSTÈME ET FONCTIONS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DE L'ÉTAT

3.1 L'ANAC a la responsabilité de la supervision de la sécurité des exploitants de transport aérien.

3.2 L'ANAC dispose d'une méthode pour déterminer le nombre d'inspecteurs nécessaires en fonction de l'ampleur et de la complexité des opérations d'aviation civile de l'État.

3.3 la méthode en question au § 3.2 doit être documentée.

3.4 L'ANAC veille à ce que les inspecteurs de l'autorité aient l'appui, les qualifications et les moyens de transport nécessaires pour remplir en toute indépendance leurs fonctions de certification et de surveillance continue.

4. PERSONNEL TECHNIQUE QUALIFIÉ

L'ANAC exige que la formation initiale et périodique porte entre autres sur des sujets propres aux aéronefs.

5. INDICATIONS TECHNIQUES, OUTILLAGE ET FOURNITURE DE RENSEIGNEMENTS CRITIQUES POUR LA SÉCURITÉ

5.1 L'État de l'exploitant veille à fournir aux inspecteurs de l'autorité les guides techniques contenant les politiques, les procédures et les normes à utiliser dans la certification et la surveillance continue des exploitants.



5.2 L'État de l'exploitant veille à fournir aux inspecteurs de l'autorité les guides techniques contenant les politiques, les procédures et les normes à utiliser dans la résolution des problèmes de sécurité, y compris les mesures d'exécution.

5.3 L'État de l'exploitant veille à fournir aux inspecteurs de l'autorité les guides techniques relatifs à l'éthique, à la conduite personnelle et à la prévention de conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exécution des fonctions officielles.

6. OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE CERTIFICATION

Avant le lancement de nouveaux vols de transport commercial, l'État de l'exploitant exige des exploitants qu'ils démontrent que les vols envisagés peuvent être exécutés en toute sécurité.

7. OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE SURVEILLANCE CONTINUE

L'État de l'exploitant utilise un plan de surveillance permanente pour confirmer que les exploitants continuent à satisfaire aux spécifications de la certification initiale et que chaque exploitant exerce ses activités de façon satisfaisante.

8. RÉOLUTION DES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ

Des dispositions relatives à la résolution des problèmes de sécurité figurent dans l'Appendice 1 du RAF 19.



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

(Voir la Section II, Chapitre 3, § 3.4.1)

Les spécifications de navigabilité et d'exploitation prévues par la Section II, Chapitre 3, §3.4.1, répondront aux exigences suivantes.

1. FIABILITÉ DU MOTEUR

1.1 Approbation et maintien de l'approbation des moteurs équipant des hélicoptères exploités en classe de performances 3 en IMC :

1.1.1 Pour obtenir l'approbation initiale dans le cas d'un type de moteur déjà en service, il faut démontrer une fiabilité correspondant à un taux de perte de puissance nominale inférieur à 1 pour 100 000 heures de fonctionnement, sur la base d'un processus de gestion de risque.

1.1.2 Pour obtenir l'approbation initiale dans le cas d'un nouveau type de moteur, l'État de conception évaluera chaque modèle de moteur du point de vue de son admissibilité pour l'exploitation en classe de performances 3 en IMC.

1.1.3 Pour maintenir l'approbation, l'État de conception, dans le cadre du processus de maintien de la navigabilité, veillera à ce que la fiabilité du moteur demeure compatible avec l'intention de la norme énoncée au § 1.1.1.

1.2 L'exploitant aura la responsabilité d'un programme de suivi permanent des tendances des moteurs.

1.3 Pour tenir au minimum la probabilité d'une panne en vol, le moteur doit être équipé :

a) s'il s'agit d'un moteur à turbine, d'un système de réallumage automatique ou d'un système d'allumage continu à commande manuelle, à moins qu'il n'ait été déterminé lors de la certification qu'un tel système n'est pas nécessaire compte tenu des conditions environnementales probables d'utilisation du moteur;

b) d'un système magnétique de détection de particules, ou d'un système équivalent, pour le moteur, la boîte d'accessoires et la boîte de réduction, relié à un voyant d'avertissement situé dans le poste de pilotage ;



c) d'un moyen qui assure la poursuite du fonctionnement du moteur dans une gamme de puissance suffisante pour terminer le vol en sécurité en cas de toute panne raisonnablement prévisible du régulateur de carburant.

2. SYSTÈMES ET ÉQUIPEMENT

Les hélicoptères exploités en classe de performances 3 en IMC doivent être dotés des systèmes et de l'équipement suivants, qui sont destinés à garantir la poursuite du vol en sécurité ou à aider à l'exécution d'un atterrissage forcé en sécurité en cas de panne de moteur, dans toutes les conditions d'utilisation admissibles :

- a) soit deux systèmes distincts de génération électrique, chacun étant capable d'alimenter toutes les combinaisons probables de charges électriques continues en vol pour les instruments, l'équipement et les systèmes nécessaires au vol en IMC, soit une source primaire d'électricité et une batterie de secours ou une autre source de courant électrique capable d'alimenter 150 % des charges électriques totales de tous les instruments et équipements nécessaires pour assurer la sécurité des opérations d'urgence de l'hélicoptère pendant au moins une heure ;
- b) un système d'alimentation électrique d'urgence d'une capacité et d'une autonomie permettant au moins, en cas de perte de la génération électrique normale :
 - 1) de maintenir en fonctionnement tous les instruments de vol, systèmes de communication et systèmes de navigation essentiels durant une descente depuis l'altitude maximale homologuée en configuration d'autorotation jusqu'à la fin de l'atterrissage ;
 - 2) de maintenir en fonctionnement le système de stabilisation, s'il y a lieu ;
 - 3) de sortir le train d'atterrissage, s'il y a lieu ;
 - 4) au besoin, d'alimenter un réchauffeur de tube pitot, qui doit faire fonctionner un indicateur de vitesse anémométrique bien visible pour le pilote ;
 - 5) d'allumer le phare d'atterrissage ;
 - 6) de faire une tentative de redémarrage du moteur, s'il y a lieu ;
 - 7) de faire fonctionner le radioaltimètre ;
- c) un radioaltimètre ;
- d) un système de pilotage automatique, si l'intention est d'en utiliser un en remplacement d'un second pilote. En pareil cas, l'État de l'exploitant s'assure que l'approbation de l'exploitant indique clairement toutes les conditions ou limitations imposées à l'utilisation de ce système ;



- e) un moyen de faire au moins une tentative de redémarrage du moteur ;
- f) un système de navigation de surface dont l'emploi en vol IFR a été approuvé, qui peut être utilisé afin de trouver une aire appropriée pour un atterrissage en cas d'urgence ;
- g) un phare d'atterrissage indépendant du train d'atterrissage rétractable et capable d'éclairer suffisamment la zone de toucher en cas d'atterrissage forcé de nuit ;
- h) un système d'avertissement d'incendie de moteur.

3. SPÉCIFICATIONS MINIMALES RELATIVES À L'ÉTAT DE FONCTIONNEMENT DE L'ÉQUIPEMENT

L'État de l'exploitant établit les spécifications minimales relatives à l'état de fonctionnement de l'équipement nécessaire pour les hélicoptères exploités en classe de performances 3 en IMC.

4. RENSEIGNEMENTS DU MANUEL D'EXPLOITATION

Le manuel d'exploitation indique les limitations, les procédures, l'état d'approbation et les autres renseignements applicables à l'exploitation en classe de performances 3 en IMC.

5. COMPTE RENDU D'ÉVÉNEMENTS

5.1 Les exploitants qui ont reçu une approbation pour effectuer des vols d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC rendront compte de tous les cas de panne, d'anomalie de fonctionnement ou de défectuosité grave à l'État de l'exploitant, qui, à son tour, notifie l'État de conception.

5.2 L'État de l'exploitant suit l'exploitation des hélicoptères en classe de performances 3 en IMC de façon à pouvoir prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer le maintien du niveau de sécurité voulu. L'État de l'exploitant signale les événements d'importance ou les tendances soulevant des préoccupations particulières au titulaire du certificat de type concerné et à l'État de conception.

6. PLANIFICATION DE L'EXPLOITANT

La planification de route de l'exploitant tiendra compte de tous les renseignements utiles dans l'évaluation des routes ou régions de vol envisagées, notamment les suivants :

- a) la nature du terrain à survoler, y compris la possibilité d'y exécuter un atterrissage forcé en sécurité en cas de panne de moteur ou d'anomalie de fonctionnement grave ;



b) les renseignements météorologiques, y compris les éléments saisonniers et les autres phénomènes météorologiques défavorables pouvant nuire au vol ;

c) les autres critères et limitations spécifiés par l'État de l'exploitant.


7. EXPÉRIENCE, FORMATION ET VÉRIFICATION DES ÉQUIPAGES DE CONDUITE

7.1 L'État de l'exploitant prescrit l'expérience minimale requise des équipages de conduite pour les vols d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC.

7.2 Le programme de formation et de vérification des équipages de conduite de l'exploitant doit convenir à l'exploitation en classe de performances 3 en IMC et doit porter sur les procédures normales, anormales et d'urgence et, en particulier, sur la détection des pannes de moteur, y compris la descente en vue d'un atterrissage forcé en IMC, ainsi que, dans le cas d'hélicoptères monomoteurs, la mise en autorotation stabilisée.

8. CERTIFICATION OU VALIDATION DE L'EXPLOITANT

L'exploitant doit démontrer sa capacité à assurer une exploitation en classe de performances 3 en IMC, dans le cadre d'un processus de certification et d'approbation spécifié par l'État de l'exploitant.

| | | |
|--|---|---|
|  | RAF 06.3 | Édition : 3 Amendement : 00 Date : 05/06/2023 Page 159 sur 228 |
| | VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES | |

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


(Voir la Section II, Chapitre 2, § 2.2.1.5 et 2.2.1.6)

1. OBJET ET PORTÉE



1.1 L'AOC et les spécifications d'exploitation connexes applicables à chaque type d'aéronef doivent contenir au moins les renseignements spécifiés aux § 2 et 3 et suivre une présentation graphique normalisée.

1.2 Le permis d'exploitation aérienne et les spécifications d'exploitation connexes doit indiquer les opérations que l'exploitant est autorisé à effectuer, ainsi que les approbations particulières, les conditions et les restrictions.

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

| | | |
|--|---|--|
|  | RAF 06.3 | Édition : 3 |
| | VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES | Amendement : 00 Date : 05/06/2023 Page 160 sur 228 |

2. MODÈLE D'AOC

| PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE <i>AIR OPERATOR CERTIFICATE</i> | | |
|---|--|--|
|  | BURKINA FASO Unité - Progrès - Justice |  |
| AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE | | |
| (a) PEA / AOC n° : RAF 06.OPS- .../ ANAC | (c) Designation | OPERATIONAL POINTS OF CONTACT (e)..... |
| (b) Date d'expiration : <i>Expiry date</i> | (d) Boîte postal: Téléphone : Fax. : Courriel : | Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in the "operational control manual". |
| (f) Le présent document atteste que a reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien commercial indiquées dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément au Manuel d'exploitation et au Règlement Aéronautique du Faso (RAF) N° 06.OPS portant sur la certification des exploitants. <i>This certificate certifies that is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with operations manual and the Burkina Faso regulations RAF 06.OPS concerning the air operator certification.</i> | | |
| (g) Date de délivrance initiale : <i>Initial date of issue</i> | (i) Nom et signature : <i>Name and signature</i> | |
| (h) Renouvelé le <i>Renewed on</i> | (j) Fonction : <i>Title</i> | Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile |

a. Numéro du PEA unique, attribué par l'Administration de l'aviation civile.



- b. Date après laquelle le PEA cesse d'être valide (jj-mm-aaaa).
- c. Nom officiel de l'exploitant.
- d. Adresse du siège principal d'exploitation de l'exploitant.
Numéros de téléphone et de fax du siège principal d'exploitation de l'exploitant, avec le code du pays. L'adresse électronique est indiquée si elle est disponible.
- e. Coordonnées comprenant les numéros de téléphone et de fax, avec le code du pays, ainsi que l'adresse électronique (si elle est disponible) permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation sans délai excessif en cas de questions concernant les vols, la navigabilité, la compétence des équipages de conduite et de cabine, les marchandises dangereuses et d'autres sujets, selon qu'il convient.
- f. Référence des règlements applicables de l'aviation civile.
- g. Date de délivrance initiale du PEA (jj-mm-aaaa).
- h. Date de renouvellement du PEA (jj-mm-aaaa)
- i. Nom et signature du représentant de l'autorité.
- j. Fonction du représentant de l'autorité et cachet officiel.

3. SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION APPLICABLES À CHAQUE TYPE D'AÉRONEF

(Le Chapitre 4, § 4.1.2, de la Section II dispose qu'une copie des spécifications d'exploitation indiquées dans la présente section doit être emportée à bord.)

3.1 Pour chaque type d'hélicoptère de la flotte de l'exploitant, identifié par la marque, le modèle et la série de l'hélicoptère, les informations suivantes doivent être fournies : coordonnées de l'autorité de délivrance, nom de l'exploitant, numéro et date de délivrance de l'AOC, signature du représentant de l'autorité, type d'aéronef, types et zones d'exploitation, restrictions et approbations particulières.

3.2 La présentation graphique des spécifications d'exploitation, dont il est question au Chapitre 2, § 2.2.1.6, sera la suivante :

- a. Numéros de téléphone et de fax de l'autorité, avec le code du pays. L'adresse électronique est indiquée si elle est disponible.
- b. Numéro de l'AOC connexe et nom officiel de l'exploitant (et nom commercial de l'exploitant précédé de la mention « s/n », s'il est différent de son nom officiel).
- c. Date d'émission des spécifications d'exploitation (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité.
- d. Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'aéronef d'après la taxonomie établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/OACI (p. ex. : Boeing-737-3K2, Boeing-777-232). La taxonomie CAST/OACI figure sur le site web situé à l'adresse suivante : <http://www.intlaviationstandards.org/>.

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 162 sur 228

- e. *type d'exploitation*
- f. *Zones géographiques d'exploitation autorisée (définies par des coordonnées géographiques, des routes précises, des frontières nationales, des limites de région d'information de vol ou des limites régionales).*
- g. *Restrictions spéciales applicables (p. ex. VFR seulement, de jour seulement).*
- h. *Types d'approbation*
- i. *On indique dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation ou le type d'approbation (avec les critères appropriés).*
- j. *Opération d'approche aux instruments de type B applicable (CAT I, II, IIIA, IIIB ou IIIC). RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en pieds. On doit utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.*
- k. *RVR minimale de décollage approuvée, en mètres. On peut utiliser une ligne pour chaque approbation éventuellement accordée.*
- l. *On ne peut cocher la case « S/O » (sans objet) que si le plafond théorique de l'aéronef est inférieur au FL 290.*
- m. *Le seuil de temps et le temps de déroutement maximal peuvent aussi être indiqués en distances (NM), ainsi que le type des moteurs.*
- n. *Navigation fondée sur les performances (PBN) : utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions applicables figurant dans la colonne « Description ».*
- o. *Nom de la personne ou de l'organisation responsable de veiller au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le règlement en cause, c'est-à-dire le règlement AOC ou une approbation particulière (p. ex. EC2042/2003, Partie M, Section G).*
- p. *Autres*



SPECIFICATIONS D'EXPLOITATION
OPERATIONS SPECIFICATIONS

COORDONNEES DE L'AUTORITE DE DELIVRANCE
ISSUING AUTHORITY CONTACT DETAILS

(a) Telephone: Fax: E-mail:

(b) PEA/AOC n°: Nom de l'exploitant / Operator name:

(c) Date: Signature :

(d) Type d'aéronefs / Aircrafts model :

(e) Types d'exploitation: Transport aérien commercial Passagers Fret Autre
Types of operation Commercial air transportation Passengers Cargo Other

(f) Zones d'exploitation:
Areas of operation

(g) Restrictions spéciales:
Special limitations

Table with 5 columns: (h) AUTORISATIONS SPECIALES, OUI YES, NON NO, APPROBATIONS PARTICULIERES SPECIFIC APPROVALS, OBSERVATIONS REMARKS. Rows include: Marchandises dangereuses, Operations par faible visibilité, RVSM, EDTO, Spécifications de navigation pour l'exploitation PBN, Maintien de la navigabilité, and Autres.



APPENDICE 4. ENREGISTREURS DE BORD

(Voir la Section II, Chapitre 4, § 4.3, et la Section III, Chapitre 4, § 4.7)

Les dispositions du présent appendice s'appliquent aux enregistreurs de bord destinés à équiper les hélicoptères employés à la navigation aérienne internationale. Les enregistreurs de bord protégés contre les impacts se composent d'un ou de plusieurs des enregistreurs suivants :

- un enregistreur de données de vol (FDR),
- un enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR),
- un enregistreur d'images embarqué (AIR),
- un enregistreur de communications par liaison de données (DLR).

Lorsque des images ou des renseignements communiqués par liaison de données doivent être enregistrés sur un enregistreur de vol protégé contre les impacts, il est permis de les enregistrer soit sur le CVR, soit sur le FDR. Les enregistreurs de bord légers se composent d'un ou de plusieurs des systèmes suivants :

- un système d'enregistrement de données d'aéronef (ADRS),
- un système d'enregistrement audio de poste de pilotage (CARS),
- un système embarqué d'enregistrement d'images (AIRS),
- un système d'enregistrement de communications par liaison de données (DLRS).

Lorsque des images ou des renseignements communiqués par liaison de données doivent être enregistrés sur un enregistreur de vol protégé contre les impacts, il est permis de les enregistrer soit sur le CARS, soit sur l'ADRS.

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1 Les boîtiers des enregistreurs de bord non largables doivent être peints d'une couleur orange distinctive.

1.2 Les boîtiers des enregistreurs de bord non largables protégés contre les impacts :

- a) doivent porter des marques réfléchissantes destinées à faciliter leur repérage ;
- b) doivent être dotés d'un dispositif de localisation subaquatique à déclenchement automatique, solidement assujetti, fonctionnant sur une fréquence de 37,5 kHz. A partir du 1^{er} janvier 2018, ce dispositif doit avoir une autonomie de fonctionnement d'au moins 90 jours.

1.3 Les boîtiers des enregistreurs de bord automatiques largables :

- a) doivent être peints d'une couleur orange distinctive ; la surface visible de l'extérieur de l'aéronef pourra toutefois être d'une autre couleur ;



- b) doivent porter des marques réfléchissantes destinées à faciliter le repérage des enregistreurs;
- c) doivent être dotés d'un ELT intégré à mise en marche automatique.

1.4 L'installation des enregistreurs de bord répondra aux conditions suivantes :

- a) le risque d'endommagement des enregistrements sera le plus faible possible ;
- b) un dispositif sonore ou visuel qui permet de vérifier avant le vol si les enregistreurs fonctionnent correctement ;
- c) si les enregistreurs sont munis d'un dispositif d'effacement, l'installation doit être conçue de manière à empêcher le fonctionnement de ce dispositif pendant le temps de vol ou en cas d'impact ;
- d) dans le cas des hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1^{er} janvier 2023 ou après, une fonction d'effacement commandée par l'équipage de conduite devra être fournie dans le poste de pilotage, qui, lorsqu'elle est activée, modifie l'enregistrement du CVR et de l'AIR afin d'en empêcher la récupération par les techniques de relecture ou de copie ordinaires. L'installation sera conçue de manière à éviter l'activation pendant le vol. De plus, la probabilité d'une activation intempestive d'une fonction d'effacement durant un accident sera réduite au minimum.

1.5 Les enregistreurs de bord protégés contre les impacts doivent être installés de façon à recevoir leur alimentation électrique d'une barre omnibus qui assurera la plus grande fiabilité de fonctionnement sans compromettre l'alimentation de circuits essentiels ou de circuits de secours.

1.6 Les enregistreurs de bord légers doivent être raccordés à une source d'alimentation électrique ayant les caractéristiques qui assurent un enregistrement approprié et fiable dans l'environnement d'exploitation.

1.7 Des essais effectués selon des méthodes approuvées par l'autorité de certification compétente doivent démontrer que les enregistreurs de bord fonctionnent de façon satisfaisante dans les conditions extrêmes d'environnement pour lesquelles ils ont été conçus.

1.8 Des moyens doivent être prévus afin d'assurer une synchronisation précise entre les fonctions des enregistreurs de bord.

1.9 Le constructeur de l'enregistreur de bord fournit habituellement à l'autorité de certification compétente les renseignements ci-après sur les enregistreurs de bord :



- a) mode d'emploi établi par le constructeur, limitations de l'équipement et procédures d'installation;
- b) origine ou source des paramètres et équations reliant les comptages aux unités de mesure;
- c) comptes rendus d'essais du constructeur.
- d) informations détaillées visant au maintien en état de fonctionnement de l'enregistreur de bord.

1.10 Le titulaire de l'approbation de navigabilité pour la conception de l'installation de l'enregistreur de bord met à la disposition de l'exploitant d'hélicoptère les renseignements pertinents en matière de maintien de la navigabilité qui seront intégrés au programme de maintenance relatif au maintien de la navigabilité. Ces renseignements couvriront en détail toutes les tâches nécessaires pour assurer le maintien en état de fonctionnement de l'enregistreur de bord.

L'enregistreur de bord est composé de l'enregistreur de bord ainsi que de tous les capteurs qui lui sont dédiés, du matériel et du logiciel qui fournissent les renseignements exigés par le présent appendice.

Les conditions relatives au maintien en état de service permanent d'un enregistreur de bord sont définies à la Section 6 du présent Appendice. Le document intitulé Manuel de maintenance des systèmes enregistreurs de bord (FRSM) (Doc 10104) fournit des orientations sur les tâches de maintenance associées aux systèmes enregistreurs de bord.

2. ENREGISTREUR DE DONNÉES DE VOL (FDR) ET SYSTÈME D'ENREGISTREMENT DE DONNÉES D'AÉRONEF (ADRS)

2.1 Logique de démarrage et d'arrêt

Le FDR ou l'ADRS doit commencer à enregistrer avant que l'hélicoptère ne se déplace par ses propres moyens et doit enregistrer de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'hélicoptère n'est plus capable de se déplacer par ses propres moyens.

2.2 Paramètres à enregistrer

2.2.1 Les paramètres qui permettent de répondre aux exigences relatives aux FDR sont énumérés dans le Tableau A4-1. Le nombre de paramètres à enregistrer dépendra de la complexité de l'hélicoptère. Les paramètres non suivis d'un astérisque (*) seront obligatoirement enregistrés, quelle que soit la complexité de l'hélicoptère. Les paramètres suivis d'un astérisque (*) seront également enregistrés si des systèmes de bord ou l'équipage de conduite utilisent une source de données sur ces paramètres pour la conduite de l'hélicoptère. On pourra toutefois utiliser d'autres paramètres à la place, compte dûment tenu du type de l'hélicoptère et des caractéristiques de l'équipement d'enregistrement.



2.2.2 Les paramètres ci-après doivent répondre aux exigences en ce qui concerne la trajectoire de vol et la vitesse :

- Altitude-pression
- Vitesse indiquée
- Température ambiante extérieure
- Cap
- Accélération normale
- Accélération latérale
- Accélération longitudinale (axe du fuselage)
- Heure ou chronométrage
- Données de navigation* : angle de dérive, vitesse du vent, direction du vent, latitude/longitude.
- Hauteur radioaltimétrique*

2.2.3 Si le FDR offre une plus grande capacité d'enregistrement, il conviendrait d'envisager d'enregistrer les renseignements supplémentaires suivants :

- a) renseignements opérationnels supplémentaires provenant des dispositifs d'affichage électroniques, tels que les systèmes d'instruments de vol électroniques (EFIS), le moniteur électronique centralisé de bord (ECAM) et le système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage (EICAS).
- b) paramètres moteurs supplémentaires (EPR, N₁, débit carburant, etc.).

2.2.4 Les paramètres qui permettent de répondre aux exigences relatives aux ADRS sont les sept premiers paramètres énumérés dans le Tableau A4-3.

2.2.5 Si l'ADRS offre une plus grande capacité d'enregistrement, l'enregistrement des paramètres 8 et suivants énumérés dans le Tableau A4-3 sera envisagé.

2.3 Renseignements supplémentaires

2.3.1 La plage de mesure, l'intervalle d'enregistrement et la précision des paramètres sur l'équipement installé sont habituellement vérifiés au moyen de méthodes approuvées par l'autorité de certification compétente.

2.3.2 L'exploitant/le propriétaire tiendra une documentation sur l'attribution des paramètres, les équations de conversion, l'étalonnage périodique et l'état de fonctionnement/la maintenance des enregistreurs de bord. La documentation doit être suffisante pour garantir que les autorités chargées d'enquêter sur les accidents disposeront des renseignements nécessaires pour la lecture des données sous forme d'unités techniques.



3. ENREGISTREUR DE CONVERSATIONS DE POSTE DE PILOTAGE (CVR) ET SYSTÈME D'ENREGISTREMENT AUDIO DE POSTE DE PILOTAGE (CARS).

3.1 Logique de démarrage et d'arrêt

Le CVR ou le CARS commencera à enregistrer avant que l'hélicoptère ne se déplace par ses propres moyens et enregistrera de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'hélicoptère n'est plus capable de se déplacer par ses propres moyens. De plus, sous réserve de la disponibilité de l'alimentation électrique, le CVR ou le CARS commencera à enregistrer dès que possible pendant les vérifications de poste de pilotage avant le démarrage des moteurs au début du vol jusqu'à l'exécution des vérifications de poste de pilotage immédiatement après l'arrêt des moteurs à la fin du vol.

3.2 Signaux à enregistrer

3.2.1 Le CVR doit enregistrer simultanément au moins les éléments suivants sur quatre canaux distincts ou plus :

- a) communications vocales émises ou reçues par radio à bord de l'aéronef ;
- b) ambiance sonore du poste de pilotage ;
- c) communications vocales échangées par l'interphone de bord, si l'hélicoptère en est équipé, entre les membres de l'équipage de conduite, dans le poste de pilotage ;
- d) signaux vocaux ou acoustiques identifiant une aide de navigation ou une aide d'approche et entendus dans le casque d'écoute ou le haut-parleur ;
- e) communications vocales des membres de l'équipage de conduite sur le système de sonorisation de bord, si l'hélicoptère en est équipé.

3.2.2 L'attribution audio du CVR est de préférence la suivante :

- a) panneau audio du pilote commandant de bord ;
- b) panneau audio du copilote ;
- c) autres postes d'équipage de conduite et la référence chronologique ;
- d) microphone d'ambiance sonore du poste de pilotage.

3.2.3 Le CARS doit enregistrer simultanément au moins les éléments suivants sur deux canaux distincts ou plus :

- a) communications vocales émises ou reçues par radio à bord de l'hélicoptère ;
- b) ambiance sonore du poste de pilotage ;
- c) communications vocales échangées par l'interphone de bord, si l'hélicoptère en est équipé, entre les membres de l'équipage de conduite, dans le poste de pilotage.

3.2.4 L'attribution audio du CARS est de préférence la suivante :

- a) communications vocales ;
- b) ambiance sonore du poste de pilotage.



4. ENREGISTREUR D'IMAGES EMBARQUÉ (AIR) ET SYSTÈME EMBARQUÉ D'ENREGISTREMENT D'IMAGES (AIRS)

4.1 Logique de démarrage et d'arrêt

L'AIR ou l'AIRS doit commencer à enregistrer avant que l'hélicoptère ne se déplace par ses propres moyens et enregistrera de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'hélicoptère n'est plus capable de se déplacer par ses propres moyens. De plus, sous réserve de la disponibilité de l'alimentation électrique, il doit commencer à enregistrer dès que possible pendant les vérifications de poste de pilotage avant le démarrage des moteurs au début du vol, jusqu'à l'exécution des vérifications de poste de pilotage immédiatement après l'arrêt des moteurs à la fin du vol.

4.2 Classes

4.2.1 Les AIR et AIRS Classe A captent des images de l'ensemble du poste de pilotage afin de fournir des renseignements complémentaires à ceux des enregistreurs de bord classiques.

4.2.2 Les AIR et AIRS Classe B captent des images des affichages de messages communiqués par liaison de données.

4.2.3 Les AIR et AIRS Classe C captent des images des instruments et des panneaux de commandes.

5. ENREGISTREUR DE COMMUNICATIONS PAR LIAISON DE DONNÉES (DLR)

5.1 Applications à enregistrer

5.1.1 Lorsque la trajectoire de vol de l'hélicoptère est autorisée ou contrôlée au moyen de messages communiqués par liaison de données, tous ces messages, aussi bien en liaison montante (à destination de l'hélicoptère) qu'en liaison descendante (en provenance de l'hélicoptère), seront enregistrés à bord de l'hélicoptère. Dans la mesure du possible, l'heure d'affichage des messages à l'équipage de conduite et l'heure des réponses seront aussi enregistrées.

5.1.2 Les messages concernant les applications énumérées au Tableau A4-2 doivent être enregistrés. Les messages des applications non suivies d'un astérisque (*) doivent être obligatoirement enregistrés quelle que soit la complexité du système. Les messages des applications suivies d'un astérisque (*) seront enregistrés seulement dans la mesure où cela est possible en pratique compte tenu de l'architecture du système.



6. INSPECTIONS DES ENREGISTREURS DE BORD

6.1 Avant le premier vol de la journée, on doit effectuer des vérifications manuelles et/ou automatiques des éléments de test incorporés des enregistreurs de bord et, le cas échéant, de l'unité d'acquisition de données de vol.

6.2 L'intervalle d'inspection de la fonction d'enregistrement des systèmes FDR ou des ADRS, des systèmes CVR ou des CARS, et des systèmes AIR ou AIRS sera d'un an ; sous réserve de l'approbation de l'autorité de réglementation compétente, cet intervalle pourra être porté à deux ans s'il est démontré que le fonctionnement et le dispositif d'autocontrôle de ces systèmes offrent un haut degré d'intégrité. L'intervalle d'inspection de la fonction d'enregistrement des systèmes DLR ou DLRS sera de deux ans ; sous réserve de l'approbation de l'autorité de réglementation compétente, cet intervalle pourra être porté à quatre ans s'il est démontré que le fonctionnement et le dispositif d'autocontrôle de ces systèmes offrent un haut degré d'intégrité.

6.3 Les inspections de la fonction d'enregistrement doivent être effectuées comme suit :

- a) au moyen d'une analyse des données tirées des enregistreurs de bord, on s'assure que ces derniers fonctionnent bien pour la durée nominale d'enregistrement ;
- b) l'enregistrement des données d'un vol complet par le FDR ou l'ADRS doit être analysé sous forme d'unités techniques dans le but d'évaluer la validité de tous les paramètres enregistrés. Une attention particulière doit être accordée aux paramètres mesurés par les capteurs reliés en exclusivité au FDR ou à l'ADRS. Il n'est pas nécessaire d'examiner les paramètres concernant le système de barres omnibus électriques de l'aéronef si leur état peut être contrôlé au moyen d'autres systèmes de bord ;
- c) le moyen de lecture sera doté des logiciels nécessaires pour convertir de façon précise les valeurs enregistrées en unités techniques et pour déterminer l'état des signaux discrets ;
- d) Un examen du signal enregistré par le CVR ou le CARS doit être réalisé en procédant à une relecture de l'enregistrement. En place dans l'aéronef, le CVR ou le CARS enregistrera les signaux d'essai provenant de chaque source de l'aéronef et de sources extérieures appropriées, et l'on s'assurera que tous les signaux nécessaires répondent aux normes d'intelligibilité ;
- e) si possible, durant l'examen, on examine un échantillon des enregistrements en vol du CVR ou du CARS pour s'assurer que l'intelligibilité du signal est acceptable ;
- f) on effectue un examen des images captées par l'AIR ou l'AIRS en repassant l'enregistrement. En place dans l'aéronef, l'AIR ou l'AIRS enregistrera les images d'essai provenant de chaque source de l'aéronef et de sources extérieures appropriées, et l'on s'assurera que toutes les images nécessaires répondent aux normes de qualité d'enregistrement.
- g) l'examen des messages enregistrés sur le DLR ou le DLRS sera effectué en procédant à une relecture de l'enregistrement du DLR ou du DLRS.



6.4 Un système enregistreur de bord est considéré comme hors d'état de fonctionnement s'il y a une période significative de données de mauvaise qualité, de signaux inintelligibles, ou si un ou plusieurs paramètres obligatoires ne sont pas enregistrés correctement.

6.5 Un rapport de l'inspection de la fonction d'enregistrement doit être mis à la disposition de l'administration de l'aviation civile burkinabé pour contrôle, lorsqu'elle en fait la demande.

6.6 Étalonnage de l'enregistreur de données de vol (FDR) :

a) pour ce qui est des paramètres qui sont mesurés par des capteurs reliés en exclusivité au FDR et qui ne sont pas vérifiés par d'autres moyens, on doit procéder à un réétalonnage à un intervalle déterminé par les renseignements relatifs au maintien de la navigabilité du FDR. À défaut de tels renseignements, on procédera à un réétalonnage tous les cinq ans au moins. Le réétalonnage déterminera tout écart par rapport aux routines de conversion technique employées pour les paramètres obligatoires et d'assurer que les paramètres sont enregistrés compte tenu des tolérances d'étalonnage ;

b) lorsque les paramètres d'altitude et de vitesse sont fournis par des capteurs reliés en exclusivité au FDR, on procédera à un réétalonnage à un intervalle déterminé par les renseignements relatifs au maintien de la navigabilité du FDR. À défaut de tels renseignements, on procédera à un réétalonnage tous les deux ans au moins.

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 172 sur 228

**Tableau A4-1. Enregistreurs de données de vol —
Caractéristiques des paramètres**

| Numéro de série | Paramètre | Application | Plage de mesure | Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes) | Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur) | Résolution d'enregistrement |
|-----------------|--|-------------|--|---|---|-----------------------------|
| 1 | Heure (UTC lorsque disponible, sinon chronométrage ou heure GNSS de synchronisation) | | 24 heures | 4 | $\pm 0,125\ %/h$ | 1 s |
| 2 | Altitude-pression | | de -300 m (-1 000 ft) à l'altitude maximale de certification de l'aéronef +1 500 m (+5 000 ft) | 1 | de 30 m à ± 200 m (de ± 100 ft à ± 700 ft) | 1,5 m (5 ft) |
| 3 | Vitesse indiquée | | Selon le dispositif de mesure installé pour l'affichage pilote | 1 | $\pm 3\ %$ | 1 kt |
| 4 | Cap | | 360° | 1 | $\pm 2^\circ$ | 0,5° |
| 5 | Accélération normale | | de -3 g à +6 g | 0,125 | $\pm 0,09$ g à l'exclusion de l'erreur de référence de $\pm 0,045$ g | 0,004 g |
| 6 | Assiette en tangage | | $\pm 75^\circ$ ou 100 % de la plage utilisable (la plus élevée des valeurs) | 0,5 | $\pm 2^\circ$ | 0,5° |

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 173 sur 228

| Numéro de série | Paramètre | Application | Plage de mesure | Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes) | Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur) | Résolution d'enregistrement |
|-----------------|---|-------------|--|---|---|-------------------------------------|
| 7 | Assiette en roulis | | $\pm 180^\circ$ | 0,5 | $\pm 2^\circ$ | 0,5° |
| 8 | Émission radio | | En cours ou non (une marque d'événement) | 1 | --- | --- |
| 9 | Régime de chaque moteur | | Plage totale | 1 (par moteur) | $\pm 2 \%$ | 0,1 % de la plage totale |
| 10 | Rotor principal | | | | | |
| | Vitesse du rotor principal | | de 50 % à 130 % | 0,51 | $\pm 2 \%$ | 0,3 % de la plage Totale |
| | Frein de rotor | | Marque d'événement | | --- | --- |
| 11 | Action du pilote et/ou position des commandes — commandes principales (pas collectif, pas cyclique longitudinal, pas cyclique latéral, palonnier) | | Plage totale | 0,5 (0,25 recommandé) | $\pm 2 \%$ sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision | 0,5 % de la plage de fonctionnement |
| 12 | Hydraulique, chaque circuit (pression basse et sélection) | | Marque d'événement | 1 | --- | --- |
| 13 | Température extérieure | | Plage du capteur | 2 | $\pm 2 \text{ }^\circ\text{C}$ | 0,3 °C |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 174 sur 228

| Numéro de série | Paramètre | Application | Plage de mesure | Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes) | Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur) | Résolution d'enregistrement |
|-----------------|--|-------------|---|---|---|---|
| 14* | Mode pilote automatique/ automanette/commandes automatiques de vol et état d'embrayage | | Combinaison appropriée de marques d'événement | 1 | --- | --- |
| 15* | Embrayage du système d'augmentation de stabilité | | Marque d'événement | 1 | --- | --- |
| 16* | Pression de fluide boîte de transmission principale | | Selon l'installation | 1 | Selon l'installation | 6,895 kN/m ² (1 psi) |
| 17* | Température de fluide boîte de transmission principale | | Selon l'installation | 2 | Selon l'installation | 1 °C |
| 18 | Vitesse angulaire de lacet | | ±400°/seconde | 0,25 | ±1,5 % de la plage maximale, à l'exclusion de l'erreur de référence de ±5 % | ±2 °/s |
| 19* | Charge à l'élingue | | de 0 % à 200 % de la charge certifiée | 0.5 | ±3 % de la plage maximale | 0,5 % pour la charge maximale certifiée |
| 20 | Accélération longitudinale | | ±1 g | 0,25 | ±0,015 g à l'exclusion de l'erreur de référence de ±0,05 g | 0,004 g |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 175 sur 228

| Numéro de série | Paramètre | Application | Plage de mesure | Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes) | Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur) | Résolution d'enregistrement |
|-----------------|---|-------------|---|---|---|--|
| 21 | Accélération latérale | | ±1 g | 0,25 | ±0,015 g à l'exclusion de l'erreur de référence de ±0,05 g | 0,004 g |
| 22* | Hauteur radioaltimétrique | | de -6 m à 750 m (de -20 ft à 2 500 ft) | 1 | ±0,6 m (±2 ft) ou ±3 %, selon la plus élevée des valeurs, au-dessous de 150 m (500 ft), et ±5 % au-dessus de 150 m (500 ft) | 0,3 m (1 ft) au-dessous de 150 m (500 ft), 0,3 m (1 ft) +0,5 % de la plage maximale au-dessus de 150 m (500 ft) |
| 23* | Écart par rapport à l'alignement vertical | | Plage du signal | 1 | ±3 % | 0,3 % de la plage totale |
| 24* | Écart par rapport à l'alignement horizontal | | Plage du signal | 1 | ±3 % | 0,3 % de la plage totale |
| 25 | Passage de radioborne | | Marque d'événement | 1 | --- | ---- |
| 26 | Avertissements | | Marque d'événement | 1 | --- | ---- |

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 176 sur 228

| Numéro de série | Paramètre | Application | Plage de mesure | Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes) | Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur) | Résolution d'enregistrement |
|-----------------|--|-------------|--|---|---|-----------------------------|
| 27 | Sélection de fréquence sur chaque récepteur de navigation | | Suffisante pour déterminer la fréquence sélectionnée | 4 | Selon l'installation | --- |
| 28* | Distances DME 1 et 2 | | de 0 à 370 km (de 0 à 200 NM) | 4 | Selon l'installation | 1 852 m (1 NM) |
| 29* | Données de navigation (latitude/longitude, vitesse sol et angle de dérive, vitesse et direction du vent) | | Selon l'installation | 2 | Selon l'installation | Selon l'installation |
| 30* | Position du train et du sélecteur de train | | Marque d'événement | 4 | --- | --- |
| 31* | Température des gaz d'échappement (T4) | | Selon l'installation | 1 | Selon l'installation | |
| 32* | Température entrée turbine (TIT/ITT) | | Selon l'installation | | Selon l'installation | |
| 33* | Quantité de carburant | | Selon l'installation | | Selon l'installation | |
| 34* | Taux de variation d'altitude | | Selon l'installation | | Selon l'installation | |
| 35* | Détection givrage | | Selon l'installation | | Selon l'installation | |
| 36* | Système de contrôle d'état et d'utilisation de l'hélicoptère | | Selon l'installation | --- | Selon l'installation | --- |
| 37 | Modes de conduite des Moteurs | | Marque d'événement | 1 | --- | --- |

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 177 sur 228

| Numéro de série | Paramètre | Application | Plage de mesure | Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes) | Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur) | Résolution d'enregistrement |
|-----------------|---|-------------|----------------------|---|---|---|
| 38* | Calage barométrique sélectionné (pilote et copilote) | | Selon l'installation | 64 (4 recommandé) | Selon l'installation | 0,1 mb (0,01 inHg) |
| 39* | Altitude sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote) | | Selon l'installation | 1 | Selon l'installation | Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage |
| 40* | Vitesse sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote) | | Selon l'installation | 1 | Selon l'installation | Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage |
| 41* | Mach sélectionné (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote) | | Selon l'installation | 1 | Selon l'installation | Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage |
| 42* | Vitesse verticale sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote) | | Selon l'installation | 1 | Selon l'installation | Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage |

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 178 sur 228

| Numéro de série | Paramètre | Application | Plage de mesure | Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes) | Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur) | Résolution d'enregistrement |
|-----------------|--|-------------|-----------------------|---|---|---|
| 43* | Cap sélectionné (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote) | | Selon l'installation | 1 | Selon l'installation | Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage |
| 44* | Trajectoire de vol sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote) | | Selon l'installation | 1 | Selon l'installation | Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage |
| 45* | Hauteur de décision sélectionnée | | Selon l'installation | 4 | Selon l'installation | Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage |
| 46* | Configuration des affichages EFIS (pilote et copilote) | | Marque(s) d'événement | 4 | --- | --- |
| 47* | Format affichage multifonction/moteurs/alertes | | Marque(s) d'événement | 4 | --- | --- |
| 48* | Marqueur d'événement | | Marque(s) d'événement | 1 | --- | --- |

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 179 sur 228

| Numéro de série | Paramètre | Application | Plage de mesure | Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes) | Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur) | Résolution d'enregistrement |
|-----------------|--|---|-----------------------|---|---|-------------------------------------|
| 49* | État du GPWS/TAWS/ GCAS (sélection du mode d'affichage du relief, y compris état de la fenêtre flash) et (alertes de relief, aussi bien les avertissements que les alarmes, et avis consultatifs) et (position de l'interrupteur marche/arrêt) et (état de fonctionnement) | Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1er janvier 2023 ou après | Marque(s) d'événement | 1 | Selon l'installation | |
| 50* | TCAS/ACAS (système de surveillance du trafic et d'évitement des collisions) et (état de fonctionnement) | Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1er janvier 2023 ou après | Marque(s) d'événement | 1 | Selon l'installation | |
| 51* | Commandes de vol principales — forces exercées par le pilote | Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1er janvier 2023 ou après | Plage totale | 0,125 (0,0625 recommandé) | ±3 % sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision | 0,5 % de la plage de fonctionnement |

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 180 sur 228

| Numéro de série | Paramètre | Application | Plage de mesure | Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes) | Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur) | Résolution d'enregistrement |
|-----------------|---------------------------------|---|----------------------|---|---|-----------------------------------|
| 52* | Centre de gravité calculé | Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1er janvier 2023 ou après | Selon l'installation | 64 | Selon l'installation | 1 % de la plage de fonctionnement |
| 53* | Masse calculée de l'hélicoptère | Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1er janvier 2023 ou après | Selon l'installation | 64 | Selon l'installation | 1 % de la plage de fonctionnement |

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3
Amendement : 00
Date : 05/06/2023
Page 181 sur 228

Tableau A4-2.
Enregistreurs de

**communications par liaison de données —
Description des applications**

| Application N° | Type | Description | Teneur de l'enregistrement |
|-----------------------|---|--|-----------------------------------|
| 1 | Initialisation de la liaison de données | Toute application utilisée pour entrer en communication avec le service de liaison de données ou l'initialiser. Dans les systèmes FANS-1/A et ATN, il s'agit des fonctions de notification d'équipement aux services ATS (AFN) et de gestion de contexte (CM), respectivement. | C |
| 2 | Communications contrôleur-pilote | Toute application utilisée pour la transmission de demandes, d'autorisations, d'instructions et de comptes rendus entre l'équipage de conduite et les contrôleurs au sol. Dans les systèmes FANS-1/A et ATN, il s'agit notamment de l'application CPDLC. Sont également comprises les applications utilisées pour la communication d'autorisations océaniques (OCL) et d'autorisations de départ (DCL) ainsi que la délivrance par liaison de données des autorisations de circulation au sol. | C |
| 3 | Surveillance adressée | Toute application de surveillance dans le cadre de laquelle le sol établit des contrats en vue de la communication de données de surveillance. Dans les systèmes FANS-1/A et ATN, il s'agit de l'application de surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C). Si des données paramétriques figurent dans le message, elles doivent être enregistrées, à moins que des données provenant de la même source soient enregistrées sur le FDR. | C |

**RAF 06.3**

Édition : 3
Amendement : 00
Date : 05/06/2023
Page 182 sur 228

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

| | | | |
|---|--|---|-----------|
| 4 | Information de vol | Tout service utilisé pour communiquer des renseignements de vol à des aéronefs particuliers ; par exemple, service de messages d'observations météorologiques régulières pour l'aviation assuré par liaison de données (D-METAR), service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS), NOTAM numérique (D-NOTAM) et autres services de liaison de données textuelles. | C |
| 5 | Surveillance des aéronefs en mode diffusion | Comprend les systèmes de surveillance élémentaire et renforcée ainsi que les données de sortie de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B). Si des données paramétriques communiquées par l'hélicoptère figurent dans le message, elles seront enregistrées, à moins que des données provenant de la même source soient enregistrées sur le FDR. | M* |
| 6 | Données de contrôle de l'exploitation aéronautique | Toute application communiquant ou recevant des données utilisées aux fins du contrôle d'exploitation aéronautique (suivant la définition du contrôle d'exploitation établie par l'OACI). | M* |

Légende :

C : teneur complète enregistrée

M : renseignements permettant une corrélation avec tout fichier stocké ailleurs que dans l'hélicoptère

* : applications à enregistrer seulement dans la mesure du possible compte tenu de l'architecture du système



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3
 Amendement : 00
 Date : 05/06/2023
 Page 183 sur 228

**Tableau A4-3. Systèmes d'enregistrement de données d'aéronef —
 Caractéristiques des paramètres**

| N° | Paramètre | | Plage minimale d'enregistrement | Intervalle maximal d'enregistrement (secondes) | Précision minimale d'enregistrement | Résolution minimale d'enregistrement | Remarques |
|----|-----------|--------------------------|---------------------------------|--|-------------------------------------|--------------------------------------|---|
| 1 | Cap | Cap (magnétique ou vrai) | ±180° | 1 | ±2° | 0,5° | * Cap, de préférence. À défaut, le taux de lacet sera enregistré. |
| | | Taux de lacet | ±300°/s | 0,25 | ±1 % + dérive de 360°/h | 2°/s | |
| 2 | Tangage | Assiette en tangage | ±90° | 0,25 | ±2° | 0,5° | * Assiette en tangage, de préférence. À défaut, le taux de tangage sera enregistré. |
| | | Taux de tangage | ±300°/s | 0,25 | ±1 % + dérive de 360°/h | 2°/s | |
| 3 | Roulis | Assiette en roulis | ±180° | 0,25 | ±2° | 0,5° | * Assiette en roulis, de préférence. À défaut, le taux de roulis sera enregistré. |
| | | Taux de roulis | ±300°/s | 0,25 | ±1 % + dérive de 360°/h | 2°/s | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 184 sur 228

| N° | Paramètre | Plage minimale d'enregistrement | Intervalle maximal d'enregistrement (secondes) | Précision minimale d'enregistrement | Résolution minimale d'enregistrement | Remarques | |
|----|-------------------------|---------------------------------|--|-------------------------------------|---|----------------------|---|
| 4 | Système de localisation | Heure | 24 heures | 1 | ±0,5° | 0,1° | Heure UTC de préférence, lorsque disponible. |
| | | Latitude/longitude | Latitude : ±90° Longitude : ±180° | 2 (1 si disponible) | Selon l'installation (recommandé : 0,00015°) | 0,00005° | |
| | | Altitude | de -300 m (-1 000 ft) à l'altitude maximale certifiée de l'hélicoptère +1 500 m (5 000 ft) | 2 (1 si disponible) | Selon l'installation [recommandé : ±15 m (±50 ft)] | 1,5 m (5 ft) | |
| | | Vitesse sol | 0 – 1 000 kt | 2 (1 si disponible) | Selon l'installation (recommandé : ±5 kt) | 1 kt | |
| | | Route | | 2 (1 si disponible) | Selon l'installation (recommandé : ±2) | 0,5° | |
| | | Erreur estimative | | 2 (1 si disponible) | Selon l'installation | Selon l'installation | Sera enregistrée si elle est facilement disponible. |
| N° | Paramètre | Plage minimale d'enregistrement | Intervalle maximal d'enregistrement (secondes) | Précision minimale d'enregistrement | Résolution minimale d'enregistrement | Remarques | |
| 5 | Accélération normale | de -3 g à +6 g | 0,25 | Selon l'installation | 0,004 g | | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 185 sur 228

| | | | | | | |
|----|--|--|--|---|--|-----------|
| | | | (0,125 si disponible) | (recommandé : ±0,09 g à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g) | | |
| 6 | Accélération longitudinale | ±1 g | 0,25 (0,125 si disponible) Selon | Selon l'installation (recommandé : ±0,015 g à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g) | 0,004 g | |
| 7 | Accélération latérale | ±1 g | 0,25 (0,125 si disponible) Selon | Selon l'installation (recommandé : ±0,015 g à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g) | 0,004 g | |
| N° | Paramètre | Plage minimale d'enregistrement | Intervalle maximal d'enregistrement (secondes) | Précision minimale d'enregistrement | Résolution minimale d'enregistrement | Remarques |
| 8 | Pression statique externe (ou altitude-pression) | de 34,4 hPa (1,02 inHg) à 310,2 hPa (9,16 inHg) ou plage de mesure du capteur | 1 | Selon l'installation [recommandé : ±1 hPa (0,3 inHg) ou ±30 m (±100 ft) à ±210 m (±700 ft)] | 0,1 hPa (0,03 inHg) ou 1,5 m (5 ft) | |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3
 Amendement : 00
 Date : 05/06/2023
 Page 186 sur 228

| | | | | | | |
|----|--|---|--|---|--------------------------------------|---|
| 9 | Température extérieure (ou température totale) | de -50° à +90 °C ou plage de mesure du capteur | 2 | Selon l'installation (recommandé : ±2 °C) | 1°C | |
| 10 | Vitesse indiquée | Selon le dispositif de mesure installé pour l'affichage pilote ou plage disponible du capteur | 1 | Selon l'installation (recommandé : ±3 %) | 1 kt (recommandé : 0,5 kt) | |
| 11 | Régime rotor principal (Nr) | de 50 % à 130 % ou plage disponible du capteur | 0,5 | Selon l'installation | 0,3 % de la plage totale | |
| N° | Paramètre | Plage minimale d'enregistrement | Intervalle maximal d'enregistrement (secondes) | Précision minimale d'enregistrement | Résolution minimale d'enregistrement | Remarques |
| 12 | Régime moteur (*) | Plage totale y compris condition de survitesse | Chaque moteur, chaque seconde | Selon l'installation | 0,2 % de la plage totale | * pour hélicoptères à moteurs à pistons |
| 13 | Pression huile moteur | Plage totale | Chaque moteur, chaque seconde | | 0,2 % de la plage Totale | |
| 14 | Température huile moteur | Plage totale | Chaque moteur, chaque seconde | | 0,2 % de la plage Totale | |
| 15 | Débit ou pression carburant | Plage totale | Chaque moteur, chaque seconde | | 0,2 % de la plage Totale | |
| 16 | Pression d'admission (*) | Plage totale | Chaque moteur, chaque seconde | | 0,2 % de la plage | * pour hélicoptères à |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 187 sur 228

| | | | | | Totale | moteurs à pistons |
|----|---|---------------------------------|--|---|--------------------------------------|--|
| 17 | Paramètres poussée/puissance/ couple moteur nécessaires pour déterminer la poussée/puissance de propulsion* | Plage totale | Chaque moteur, chaque seconde | | 0,2 % de la plage totale | * Un nombre suffisant de paramètres (p. ex. EPR/N1 ou couple/Np, selon qu'il convient, compte tenu du moteur en question) seront enregistrés pour permettre de déterminer la puissance en mode normal et en mode inversion. Il faudrait prévoir une marge pour une survitesse possible. Seulement pour les hélicoptères à moteurs à turbine. |
| N° | Paramètre | Plage minimale d'enregistrement | Intervalle maximal d'enregistrement (secondes) | Précision minimale d'enregistrement | Résolution minimale d'enregistrement | Remarques |
| 18 | Vitesse générateur de gaz moteur (Ng) (*) | 0 – 150 % | Chaque moteur, chaque seconde | Selon l'installation | 0,2 % de la plage totale | * Seulement pour les hélicoptères à moteurs à turbine. |
| 19 | Vitesse turbine libre (Nf) (*) | 0 – 150 % | Chaque moteur, chaque seconde | Selon l'installation | 0,2 % de la plage totale | * Seulement pour les hélicoptères à moteurs à turbine. |
| 20 | Pas collectif | Plage totale | 0.5 | Selon l'installation | 0,1 % de la plage totale | |
| 21 | Température du liquide de refroidissement (*) | Plage totale | 1 | Selon l'installation (recommandé : ±5 °C) | 1 °C | * Seulement pour les hélicoptères à moteurs à pistons. |



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3
 Amendement : 00
 Date : 05/06/2023
 Page 188 sur 228

| | | | | | | |
|----|--|---|--|-------------------------------------|--------------------------------------|--|
| 22 | Tension principale | Plage totale | Chaque moteur, chaque seconde | Selon l'installation | 1 volt | |
| 23 | Température de la culasse (*) | Plage totale | Chaque cylindre, chaque seconde | Selon l'installation | 2 % de la plage totale | * Seulement pour les hélicoptères à moteurs à pistons. |
| 24 | Quantité carburant | Plage totale | 4 | Selon l'installation | 1 % de la plage totale | |
| N° | Paramètre | Plage minimale d'enregistrement | Intervalle maximal d'enregistrement (secondes) | Précision minimale d'enregistrement | Résolution minimale d'enregistrement | Remarques |
| 25 | Température des gaz d'échappement | Plage totale | Chaque moteur, chaque seconde | Selon l'installation | 2 % de la plage totale | |
| 26 | Tension de secours | Plage totale | Chaque moteur, chaque seconde | Selon l'installation | 1 volt | |
| 27 | Position du compensateur | Plage totale ou chaque position distincte | 1 | Selon l'installation | 0.3 % de la plage totale | |
| 28 | Position du train d'atterrissage | Chaque position distincte* | Chaque atterrisseur, toutes les deux secondes | Selon l'installation | | * Lorsque c'est possible, enregistrer la position rentrée et verrouillée et la position sortie et verrouillée. |
| 29 | Caractéristiques nouvelles/unicques de l'aéronef | Selon les besoins | Selon les besoins | Selon les besoins | Selon les besoins | |



APPENDICE 5. APPROBATIONS PARTICULIÈRES DE L'AVIATION GÉNÉRALE

(Voir la Section III, Chapitre 1, § 1.4)

1. OBJET ET PORTÉE

1.1 Les approbations particulières doivent avoir une forme de présentation normalisée et contenir les renseignements

minimaux prescrits dans le modèle correspondant.

(Note.— Lorsque les opérations à effectuer nécessitent une approbation particulière, une copie du ou des documents

doit se trouver à bord (voir Section III, Chapitre 4, § 4.1.3.1).

2. MODÈLE D'APPROBATION PARTICULIÈRE

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 190 sur 228

| APPROBATION PARTICULIÈRE | | | | |
|--|--------------------------|---------------------------|--|------------------|
| AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE et COORDONNÉES DU CONTACT¹ | | | | |
| Autorité de délivrance ¹ : _____ | | | | |
| Adresse : _____ | | | | |
| Signature : _____ | | Date ² : _____ | | |
| Téléphone : _____ | | Fax : _____ | | Courriel : _____ |
| PROPRIÉTAIRE/EXPLOITANT | | | | |
| Nom ³ : _____ | | Adresse : _____ | | |
| Téléphone : _____ | | Fax : _____ | | Courriel : _____ |
| Modèle d'aéronef ⁴ et marques d'immatriculation : | | | | |
| APPROBATION PARTICULIÈRE | OUI | NON | DESCRIPTION ⁵ | OBSERVATIONS |
| Opérations par faible visibilité | | | | |
| Approche et atterrissage | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | CAT ⁶ : _____ RVR : _____ m DH : _____ ft | |
| Décollage | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | RVR ⁷ : _____ m | |
| Crédit(s) opérationnel(s) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | ⁸ | |
| RVSM | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN ⁹ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| EFB | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | ¹⁰ | |
| Autres | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | ¹¹ | |

Notes.—

1. Nom de l'autorité de l'aviation civile et coordonnées du contact, y compris code téléphonique du pays et adresse électronique, si une est disponible.
2. Date de délivrance de l'approbation particulière (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité.
3. Nom et adresse du propriétaire ou de l'exploitant.
4. Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'hélicoptère. La taxonomie CAST/OACI figure sur le site <http://www.intlaviationstandards.org/>.
5. Indiquer dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation particulière (avec les critères appropriés).
6. Catégorie d'approche de précision applicable (CAT II ou III). RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en pieds. On utilise une ligne par catégorie d'approche indiquée.
7. RVR minimale approuvée pour le décollage, en mètres, ou visibilité horizontale équivalente si la RVR n'est pas utilisée. On peut utiliser une ligne par approbation si différentes approbations ont été délivrées.

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 191 sur 228

8. Énumérer les possibilités embarquées (p. ex. atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS) et les crédits opérationnels connexes accordés.

9. Navigation fondée sur les performances (PBN) : utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN

(p. ex. RNP AR APCH), les restrictions appropriées figurant dans la colonne « Description ».

10. Énumérer les fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des hélicoptères ainsi que toutes les limitations applicables.

11. On peut indiquer d'autres approbations ou données particulières dans ce champ, en utilisant une ligne (ou un bloc de plusieurs lignes) par

approbation (p. ex. approbation d'approche particulière).



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 192 sur 228

APPENDICE 6. RÉSUMÉ D'UN ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 bis

(Voir la Section II, Chapitre 4, § 4.1.5.4, et la Section III, Chapitre 4, § 4.13.4)

1. OBJET ET PORTÉE

Le résumé d'un accord au titre de l'article 83 bis doit contenir, présentées de façon normalisée, les informations indiquées dans le modèle figurant au § 2 ou au § 3.

**RAF O6.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 193 sur 228

2. RÉSUMÉ D'UN ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 BIS — AVIATION COMMERCIALE

| RÉSUMÉ DE L'ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 bis | | |
|---|---|---|
| Titre de l'accord : | | |
| État d'immatriculation : | | Coordonnateur : |
| État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale | | Coordonnateur : |
| Date de signature: | Par l'État d'immatriculation ¹ : | |
| | Par l'État de l'exploitant ¹ : | |
| Durée : | Date de début ¹ : | Date de fin (le cas échéant) ² : |
| Langues de l'accord : | | |
| N° d'enregistrement à l'OACI : | | |
| Accord-cadre (le cas échéant) avec numéro d'enregistrement à l'OACI : | | |

| Convention relative à l'aviation civile internationale | Annexes de l'OACI touchées par le transfert à l'État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale de la responsabilité concernant certaines fonctions et obligations | | | |
|---|---|-----|--------------------------|---|
| Article 12 : Règles de l'air | Annexe 2, tous les chapitres | Oui | <input type="checkbox"/> | |
| | | Non | <input type="checkbox"/> | |
| Article 30, alinéa a) : Équipement radio des aéronefs | Licence de station radio | Oui | <input type="checkbox"/> | |
| | | Non | <input type="checkbox"/> | |
| Article 30, alinéa b), et article 32, alinéa a) : Licences du personnel | Annexe 1, Chapitres 1, 2, 3 et 6 ; et Annexe 6, Partie 1, Opérateur radio navigant ; ou Annexe 6, Partie 2 (qualifications et/ou licences de membres d'équipage de conduite) ; ou Annexe 6, Partie 3, Section II (composition de l'équipage de conduite) (opérateur radio navigant) ; ou Annexe 6, Partie 3, Section III (qualifications) | Oui | <input type="checkbox"/> | Annexe 6 : [Préciser la Partie et le paragraphe] ³ |
| | | Non | <input type="checkbox"/> | |
| Article 31 : Certificats de navigabilité | Annexe 6, Partie 1 ou Partie 3, Section II | Oui | <input type="checkbox"/> | [Préciser la Partie et les chapitres] ³ |
| | | Non | <input type="checkbox"/> | |
| | Annexe 6, Partie 2 ou Partie 3, Section III | Oui | <input type="checkbox"/> | [Préciser la Partie et les chapitres] ³ |
| | | Non | <input type="checkbox"/> | |
| | Annexe 8, Partie II, Chapitres 3 et 4 | Oui | <input type="checkbox"/> | [Préciser les chapitres] ³ |
| | | Non | <input type="checkbox"/> | |

| Aéronef touché par le transfert de responsabilités à l'État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------------------|--|-----------------------------------|
| Marque, modèle et série | Marques de nationalité et d'immatriculation | N° de série | N° d'AOC (aviation commerciale) | Durée du transfert des responsabilités | |
| | | | | Début ¹ | Fin (le cas échéant) ² |
| | | | | | |

Notes.—

1. jj/mm/aaaa
2. jj/mm/aaaa ou S/O, le cas échéant
3. Les crochets indiquent des informations devant être fournies.



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 194 sur 228



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 195 sur 228

3. RÉSUMÉ D'UN ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 *BIS* — AVIATION GÉNÉRALE

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3

Amendement : 00

Date : 05/06/2023

Page 196 sur 228

| RÉSUMÉ DE L'ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 bis | | |
|---|--|---|
| Titre de l'accord : | | |
| État d'immatriculation : | | Coordonnateur : |
| État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale | | Coordonnateur : |
| Date de signature: | Par l'État d'immatriculation ¹ : | |
| | Par l'État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale ¹ : | |
| Durée : | Date de début ¹ : | Date de fin (le cas échéant) ² : |
| Langues de l'accord : | | |
| N° d'enregistrement à l'OACI : | | |
| Accord-cadre (le cas échéant) avec numéro d'enregistrement à l'OACI : | | |

| Convention relative à l'aviation civile internationale | Annexes de l'OACI touchées par le transfert à l'État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale de la responsabilité concernant certaines fonctions et obligations | | | |
|---|--|-----|--------------------------|---|
| Article 12 : Règles de l'air | Annexe 2, tous les chapitres | Oui | <input type="checkbox"/> | |
| | | Non | <input type="checkbox"/> | |
| Article 30, alinéa a) : Équipement radio des aéronefs | Licence de station radio | Oui | <input type="checkbox"/> | |
| | | Non | <input type="checkbox"/> | |
| Article 30, alinéa b), et article 32, alinéa a) : Licences du personnel | Annexe 1, Chapitres 1, 2, 3 et 6, et Annexe 6, Partie 1, Opérateur radio navigant ; ou Annexe 6, Partie 2 (qualifications et/ou licences de membres d'équipage de conduite) ; ou Annexe 6, Partie 3, Section II (composition de l'équipage de conduite) (opérateur radio navigant) ; ou Annexe 6, Partie 3, Section III (qualifications) | Oui | <input type="checkbox"/> | Annexe 6 : [Préciser la Partie et le paragraphe] ³ |
| | | Non | <input type="checkbox"/> | |
| Article 31 : Certificats de navigabilité | Annexe 6, Partie 1 ou Partie 3, Section II | Oui | <input type="checkbox"/> | [Préciser la Partie et les chapitres] ³ |
| | | Non | <input type="checkbox"/> | |
| | Annexe 6, Partie 2 ou Partie 3, Section III | Oui | <input type="checkbox"/> | [Préciser la Partie et les chapitres] ³ |
| | | Non | <input type="checkbox"/> | |
| | Annexe 8, Partie II, Chapitres 3 et 4 | Oui | <input type="checkbox"/> | [Préciser les chapitres] ³ |
| | | Non | <input type="checkbox"/> | |

| Aéronef touché par le transfert de responsabilités à l'État de l'établissement principal de l'exploitant d'aviation générale | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------------------|--|-----------------------------------|
| Marque, modèle et série | Marques de nationalité et d'immatriculation | N° de série | N° d'AOC (aviation commerciale) | Durée du transfert des responsabilités | |
| | | | | Début ¹ | Fin (le cas échéant) ² |
| | | | | | |

Notes.—

1. jj/mm/aaaa

2. jj/mm/aaaa ou S/O, le cas échéant

3. Les crochets indiquent des informations devant être fournies.



APPENDICE 7. SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU SYSTÈME DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE (FRMS)

(Voir la Section II, Chapitre 2, § 2.8)

Un FRMS doit comprendre au minimum les éléments ci-après :

1. POLITIQUE ET DOCUMENTATION RELATIVES AU FRMS

1.1 Politique relative au FRMS

1.1.1 L'exploitant doit définir sa politique relative au FRMS, tous les éléments du système étant clairement identifiés.

1.1.2 La politique doit prescrire que la portée des activités liées au FRMS doit être clairement définie dans le manuel d'exploitation.

1.1.3 La politique :

a) rendra compte de la responsabilité partagée de la direction, des équipages de conduite et de cabine ainsi que des autres personnels concernés ;

b) énoncera clairement les objectifs de sécurité du FRMS ;

c) sera signée par le dirigeant de l'organisation qui doit rendre des comptes ;

d) sera diffusée, avec un soutien visible, dans tous les domaines et à tous les niveaux appropriés de l'organisation ;

e) énoncera l'engagement de la direction en faveur de comptes rendus de sécurité efficaces ;

f) énoncera l'engagement de la direction envers la fourniture de ressources suffisantes pour le FRMS ;

g) énoncera l'engagement de la direction pour l'amélioration continue du FRMS ;

h) exigera l'établissement de lignes claires en matière d'obligation de rendre compte pour la direction, les équipages de conduite et de cabine et les autres personnels concernés ;

i) sera examinée périodiquement pour veiller à ce qu'elle demeure pertinente et appropriée.



1.2 Documentation relative au FRMS

L'exploitant doit élaborer et tenir à jour une documentation relative au FRMS qui énonce et consigne :

- a) la politique et les objectifs du FRMS ;
- b) les processus et les procédures du FRMS ;
- c) les responsabilités, les obligations et les pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures du FRMS ;
- d) les mécanismes relatifs à l'engagement permanent de la direction, des équipages de conduite et de cabine et des autres personnels concernés ;
- e) les programmes et les besoins en matière de formation sur le FRMS et les fiches de présence ;
- f) les temps de vol, périodes de service de vol, périodes de service et périodes de repos programmés et réels, avec les dérogations importantes et les motifs des dérogations notées ;
- g) les résultats du FRMS, notamment les constatations issues des données collectées, les recommandations et les mesures prises.

2. PROCESSUS DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE

2.1 Détection des dangers

2.1.1 L'exploitant est tenu de mettre en place et entretenir trois processus fondamentaux et documentés de détection des dangers liés à la fatigue :

Processus prédictif

2.1.1.1 Le processus prédictif doit détecter les dangers liés à la fatigue au moyen de la prise en compte des facteurs dont on sait qu'ils influent sur le sommeil et la fatigue ainsi que de leurs effets sur la performance. Les éléments d'examen peuvent comprendre, sans s'y limiter:

- a) l'expérience opérationnelle de l'exploitant ou de l'industrie et les données collectées concernant des types d'activités similaires ;
- b) les pratiques d'établissement d'horaires basées sur des éléments probants ;
- c) des modèles biomathématiques.

Processus proactif

2.1.1.2 Le processus proactif doit détecter les dangers liés à la fatigue présents dans les activités aériennes en cours. Les éléments utilisés à cette fin peuvent comprendre, sans s'y limiter :

- a) des déclarations volontaires de risques de fatigue ;
- b) des sondages sur la fatigue des membres d'équipage ;
- c) des données pertinentes sur la performance des membres d'équipage de conduite et de cabine ;
- d) des bases de données et des études scientifiques disponibles ;



e) des analyses des heures de travail programmées par rapport aux heures de travail réelles.

Processus réactif

2.1.1.3 Le processus réactif doit déterminer la part des dangers liés à la fatigue dans les comptes rendus et événements associés à des conséquences négatives potentielles pour la sécurité, afin d'établir comment l'incidence de la fatigue aurait pu être limitée. Le processus sera déclenché au moins par l'un quelconque des éléments suivants :

- a) comptes rendus de fatigue ;
- b) rapports confidentiels ;
- c) rapports d'audit ;
- d) incidents ;
- e) événements mis en évidence par l'analyse de données de vol.

2.2 Évaluation des risques

2.2.1 L'exploitant est tenu d'élaborer et mettre en œuvre des procédures d'évaluation des risques qui permettent de déterminer la probabilité et la gravité potentielle d'événements liés à la fatigue et de savoir quand les risques correspondants imposent des mesures d'atténuation.

2.2.2 Les procédures d'évaluation des risques doivent porter sur les dangers détectés et établiront un lien entre ces dangers et :

- a) les processus d'exploitation ;
- b) leur probabilité ;
- c) les conséquences possibles ;
- d) l'efficacité des mesures de sécurité et de maîtrise en place.

2.3 Atténuation des risques

L'exploitant doit élaborer et mettre en œuvre des procédures d'atténuation des risques qui :

- a) sélectionnent les stratégies d'atténuation appropriées ;
- b) mettent en œuvre les stratégies d'atténuation ;
- c) suivent la mise en œuvre et l'efficacité des stratégies.

3. PROCESSUS D'ASSURANCE DE LA SÉCURITÉ DANS LE CADRE DU FRMS

L'exploitant doit mettre en œuvre et entretenir, dans le cadre du FRMS, des processus d'assurance de la sécurité qui :



- a) assurent une surveillance continue du fonctionnement du FRMS, l'analyse des tendances et une fonction de mesurage aux fins de la validation de l'efficacité des mesures de maîtrise des risques de sécurité liés à la fatigue. Les sources des données peuvent notamment comprendre les suivantes :
- 1) comptes rendus et enquêtes sur les dangers ;
 - 2) audits et sondages ;
 - 3) examens et études sur la fatigue ;
- b) créent un mécanisme formel pour la gestion du changement qui peut, entre autres:
- 1) détecter les changements dans l'environnement d'exploitation qui peuvent influencer sur le FRMS ;
 - 2) détecter les changements au sein de l'organisation qui peuvent influencer sur le FRMS;
 - 3) examiner les outils disponibles qui pourraient servir à la maintenance ou à l'amélioration du fonctionnement du FRMS avant la mise en œuvre de modifications ;
- c) permettent d'améliorer sans relâche le FRMS, notamment :
- 1) de supprimer ou modifier les mesures de maîtrise des risques qui ont eu des incidences non prévues ou qui ne sont plus nécessaires suite à des changements intervenus dans l'environnement d'exploitation ou au sein de l'organisation ;
 - 2) d'évaluer régulièrement les installations, l'équipement, la documentation et les procédures ;
 - 3) de déterminer s'il est nécessaire d'introduire des processus et procédures supplémentaires pour atténuer de nouveaux risques liés à la fatigue.

5. PROCESSUS DE PROMOTION DU FRMS

Les processus de promotion du FRMS appuient le perfectionnement constant du FRMS, l'amélioration continue de son fonctionnement général et la réalisation de niveaux de sécurité optimaux. L'exploitant doit élaborer et mettre en œuvre, dans le cadre de son FRMS :

- a) des programmes de formation destinés à garantir des compétences qui conviennent aux rôles et responsabilités de la direction, des équipages de conduite et de cabine et de tous les autres personnels visés par le FRMS ;
- b) un plan de communication efficace sur le FRMS qui :
- 1) énonce les politiques, procédures et responsabilités relatives au FRMS à toutes les parties prenantes concernées ;
 - 2) précise les voies de communication utilisées pour rassembler et diffuser les renseignements concernant le FRMS.



APPENDICE 8. TENEUR DU MANUEL D'EXPLOITATION

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 2, § 2.2.3.1

1. STRUCTURE

1.1 Le manuel d'exploitation établi en application de la Section II, Chapitre 2, § 2.2.3.1, qui peut être publié en plusieurs parties distinctes correspondant à des aspects précis de l'exploitation, doit voir la teneur et la structure ci-après :

- a) Généralités ;
- b) Utilisation de l'aéronef ;
- c) Routes et aérodromes ;
- d) Formation.

2. TENEUR

Le manuel d'exploitation en question au § 1.1 contiendra au moins les renseignements ci-après :

2.1 Généralités

2.1.1 Instructions indiquant les responsabilités du personnel d'exploitation en ce qui concerne la préparation et l'exécution des vols.

2.1.2 Informations et politiques concernant la gestion de la fatigue, notamment :

- a) politique relative à la limitation du temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de service, et exigences en matière de repos pour les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine, conformément à la Section II, Chapitre 2, § 2.8 ;
- b) le cas échéant, politique et documentation relatives au FRMS de l'exploitant, conformément à l'Appendice 7.

2.1.3 Liste de l'équipement de navigation nécessaire à bord, y compris pour les vols où la navigation fondée sur les performances est prescrite.

2.1.4 Circonstances dans lesquelles on doit assurer une veille radio.

2.1.5 Méthode de détermination des altitudes minimales de vol.

2.1.6 Méthodes de détermination des minimums opérationnels d'hélistation.

2.1.7 Mesures de sécurité à prendre pendant l'avitaillement avec passagers à bord.



- 2.1.8 Arrangements et procédures relatifs aux services d'assistance en escale.
- 2.1.9 Procédures (prescrites dans l'Annexe 12) à suivre par les pilotes commandants de bord lorsqu'ils sont témoins d'un accident.
- 2.1.10 Équipage de conduite nécessaire pour chaque type de vol, y compris l'indication de la hiérarchie du commandement à bord.
- 2.1.11 Instructions détaillées pour le calcul des quantités de carburant et de lubrifiant nécessaires, compte tenu de toutes les conditions de vol, y compris l'éventualité d'une dépressurisation et d'une panne d'un ou plusieurs moteurs en cours de vol.
- 2.1.12 Conditions dans lesquelles l'oxygène sera utilisé et quantité d'oxygène déterminée conformément à la Section II, Chapitre 2, § 2.3.8.2.
- 2.1.13 Instructions pour le contrôle de la masse et du centrage.
- 2.1.14 Instructions pour la conduite et le contrôle des opérations de dégivrage et d'antigivrage.
- 2.1.15 Spécifications relatives au plan de vol exploitation.
- 2.1.16 Procédures d'utilisation normalisées (SOP) pour chaque phase de vol.
- 2.1.17 Instructions relatives à l'emploi et au moment de l'emploi des listes de vérification normales.
- 2.1.18 Procédures d'urgence au départ.
- 2.1.19 Instructions relatives au maintien de la conscience de l'altitude.
- 2.1.20 Instructions relatives à l'éclaircissement et à l'acceptation des autorisations ATC, en particulier de celles qui ont trait au franchissement du relief.
- 2.1.21 Exposés verbaux pour le départ et l'approche.
- 2.1.22 Familiarisation avec la route et la destination.
- 2.1.23 Conditions exigées pour amorcer ou poursuivre une approche aux instruments.
- 2.1.24 Instructions relatives à l'exécution d'approches classiques et d'approches de précision aux instruments.



2.1.25 Attribution des fonctions aux membres d'équipage de conduite et procédures pour la gestion de la charge de travail de l'équipage de conduite pendant les manœuvres d'approche aux instruments effectuées de nuit ou en IMC.

2.1.26 Renseignements et instructions concernant l'interception des aéronefs civils, y compris :

- a) procédures (prescrites dans l'Annexe 2) que doivent suivre les pilotes commandants de bord d'aéronefs interceptés ;
- b) signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs intercepteurs et interceptés, conformément à l'Annexe 2.

2.1.27 Détails du système de gestion de la sécurité (SGS) établi conformément aux Chapitres 3 et 4 de l'Annexe 19.

2.1.28 Renseignements et instructions sur le transport des marchandises dangereuses, y compris les mesures à prendre en cas d'urgence.

2.1.29 Instructions et éléments indicatifs en matière de sûreté.

2.1.30 Liste des opérations de fouille de l'aéronef, prescrite par la Section II, Chapitre 11, §11.1.

2.1.31 Instructions et formations nécessaires pour utiliser des systèmes d'atterrissage automatique, un HUD ou des affichages équivalents, et un EVS, un SVS ou un CVS, le cas échéant.

2.1.32 Instructions et exigences de formation relatives à l'utilisation de l'EFB, s'il y a lieu.

2.2 Manuel d'utilisation de l'aéronef

2.2.1 Limites de certification et d'utilisation.

2.2.2 Procédures normales, anormales et d'urgence à utiliser par l'équipage de conduite et listes de vérification connexes requises par la Section II, Chapitre 4, § 4.1.4.

2.2.3 Données de planification de vol pour la planification avant et pendant le vol, avec différents réglages de poussée/régime et de vitesse.

2.2.4 Instructions et données pour le calcul de la masse et du centrage.

2.2.5 Instructions pour le chargement de l'aéronef et l'arrimage de la charge.



2.2.6 Renseignements sur les systèmes de bord et leurs commandes, et instructions sur leur utilisation, conformément à la Section II, Chapitre 4, § 4.1.4.

2.2.7 Liste minimale d'équipements pour les types d'hélicoptères utilisés et pour les vols particuliers autorisés, y compris pour les vols où la navigation fondée sur les performances est prescrite.

2.2.8 Liste de vérification de l'équipement de secours et de sécurité et instructions pour l'emploi de cet équipement.

2.2.9 Procédures d'évacuation d'urgence, y compris les procédures spécifiques au type d'aéronef, la coordination de l'équipage et les positions et fonctions de chaque membre d'équipage en cas d'urgence.

2.2.10 Procédures normales, anormales et d'urgence à suivre par l'équipage de cabine, listes de vérification connexes et renseignements nécessaires sur les systèmes de bord, y compris un énoncé relatif aux procédures à suivre pour la coordination entre les équipages de conduite et de cabine.

2.2.11 Équipement de survie et de secours pour différentes routes et procédures à suivre pour en vérifier le fonctionnement normal avant le décollage, y compris les procédures servant à déterminer la quantité d'oxygène nécessaire et la quantité disponible.

2.2.12 Code de signaux visuels sol-air à l'usage des survivants, indiqué dans l'Annexe 12.

2.3 Routes, aérodromes et hélistations

2.3.1 Guide routier permettant de faire en sorte que l'équipage de conduite disposera, pour chaque vol, des renseignements sur les installations de télécommunications, les aides de navigation, les aérodromes, les approches aux instruments, les arrivées aux instruments et les départs aux instruments concernant le vol, et tout autre renseignement que l'exploitant pourra juger nécessaire à la préparation et à l'exécution des vols.

2.3.2 Altitudes minimales de vol pour chaque route à suivre.

2.3.3 Minimums opérationnels de chaque hélistation susceptible d'être utilisée comme hélistation d'atterrissage prévu ou comme hélistation de dégagement.

2.3.4 Augmentation des minimums opérationnels d'hélistation, en cas de détérioration des installations d'approche ou de celles de l'hélistation.



2.3.5 Instructions pour l'utilisation de minimums opérationnels d'aérodrome dans le cas d'approches aux instruments utilisant des un équipement donnant droit à un crédit opérationnel..

2.4 Formation

2.4.1 Détails du programme de formation de l'équipage de conduite et exigences connexes, conformément à la Section II, Chapitre 7, § 7.3.

2.4.2 Détails du programme de formation relatif aux fonctions de l'équipage de cabine établi en application de la Section II, Chapitre 10, § 10.3.

2.4.3 Détails du programme de formation des agents techniques d'exploitation, lorsqu'il est utilisé en conjonction avec la méthode de supervision des vols prévue à la Section II, Chapitre 2, § 2.2.



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3
Amendement : 00
Date : 05/06/2023
Page 206 sur 228

Suppléments



SUPPLÉMENT A. FOURNITURES MÉDICALES

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 4, § 4.2.2, alinéa a)

Trousse de premiers soins

Voici, à titre indicatif, le contenu typique d'une trousse de premiers soins d'hélicoptère :

- Liste du contenu
- Tampons antiseptiques (10/paquet)
- Bandage : sparadraps
- Bandage : gaze 7,5 cm x 4,5 m
- Bandage : triangulaire ; épingles de sûreté
- Pansement : pour brûlure 10 cm x 10 cm
- Pansement : compresse stérile 7,5 cm x 12 cm
- Pansement : gaze stérile 10,4 cm x 10,4 cm
- Ruban adhésif 2,5 cm (rouleau)
- Sutures adhésives (ou bandelettes adhésives équivalentes)
- Désinfectant pour les mains ou lingettes désinfectantes
- Tampon oculaire
- Ciseaux : 10 cm (si le règlement national le permet)
- Ruban adhésif chirurgical 1,2 cm x 4,6 m
- Pincettes brucelles : échardes
- Gants jetables (plusieurs paires)
- Thermomètres (sans mercure)
- Masque pour réanimation bouche-à-bouche avec valve unidirectionnelle
- Manuel de premiers soins, édition à jour
- Formulaire de compte rendu d'incident

Les médicaments suggérés suivants peuvent faire partie de la trousse de premiers soins lorsque le règlement national le permet.

- Analgésique, doux à moyen
- Antiémétique
- Décongestionnant nasal
- Antiacide
- Antihistaminique

Trousse de prévention universelle

Un hélicoptère dont l'exploitation exige la présence à bord d'au moins un membre d'équipage de cabine devrait transporter une trousse de prévention universelle. Cette trousse peut être utilisée pour le nettoyage de matières organiques potentiellement infectieuses, telles que le sang, l'urine, les vomissements et les matières fécales, ainsi que pour la protection de l'équipage de cabine lorsqu'il s'occupe de personnes potentiellement infectées soupçonnées d'avoir une maladie transmissible.

Contenu typique

- Poudre sèche transformant les petits déversements liquides en gel granulé stérile
- Nettoyant germicide pour surfaces

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3
Amendement : 00
Date : 05/06/2023
Page 208 sur 228

- Lingettes
- Masque(s) pour le visage/les yeux (masques séparés ou masque combiné)
- Gants (jetables)
- Tablier protecteur
- Grand chiffon absorbant
- Pelle avec racloir
- Sac pour l'évacuation de déchets biodangereux
- Instructions



SUPPLÉMENT B. LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS (LME)

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 4, § 4.1.3

1. Si des écarts par rapport aux exigences des États en matière de certification des aéronefs n'étaient pas permis, les aéronefs ne pourraient être exploités que si tous leurs systèmes et équipements étaient en état de fonctionner. L'expérience a montré qu'un certain degré de non-fonctionnement peut être accepté à court terme, lorsque le reste des systèmes et équipements en état de fonctionner continue à assurer la sécurité de l'exploitation.
2. L'État de l'exploitant indique, par le biais de l'approbation d'une liste minimale d'équipements, les systèmes et éléments d'équipement dont il est permis qu'ils soient hors de fonctionnement pour certaines conditions de vol. Ainsi, aucun vol ne peut être effectué avec d'autres systèmes et équipements hors de fonctionnement que ceux qui sont spécifiés.
3. Une liste minimale d'équipements approuvée par l'État de l'exploitant est donc nécessaire pour chaque aéronef ; elle se base sur la liste minimale d'équipements de référence (LMER) établie pour le type d'aéronef par l'organisme responsable de la conception du type conjointement avec l'État de conception.
4. L'État de l'exploitant exige que l'exploitant établisse une liste minimale d'équipements conçue pour permettre l'exploitation d'un aéronef avec certains systèmes ou équipements hors de fonctionnement, à condition qu'un niveau acceptable de sécurité soit maintenu.
5. La liste minimale d'équipements n'est pas destinée à prévoir l'exploitation de l'aéronef pour une période indéfinie avec des systèmes ou équipements hors de fonctionnement. Son objectif fondamental est de garantir la sécurité de l'exploitation d'un aéronef avec des systèmes ou équipements hors de fonctionnement dans le cadre d'un programme contrôlé et solide de réparation et de remplacement de pièces.
6. Les exploitants doivent veiller à ce qu'aucun vol ne soit commencé avec de nombreux éléments de la liste minimale d'équipements hors de fonctionnement, sans déterminer qu'une relation éventuelle entre des systèmes ou composants hors de fonctionnement ne se traduira pas par une dégradation inacceptable du niveau de sécurité ou par une augmentation injustifiée de la charge de travail de l'équipage de conduite.
7. Le risque de panne supplémentaire lorsque l'exploitation est poursuivie avec des systèmes ou équipements hors de fonctionnement doit également être pris en considération dans la détermination du maintien d'un niveau acceptable de sécurité. La liste minimale d'équipements ne peut pas s'écarter des exigences de la section limites d'emploi du manuel de vol, des procédures d'urgence ou des autres exigences de navigabilité de l'État d'immatriculation ou de l'État de l'exploitant, sauf dispositions contraires du service de navigabilité compétent ou du manuel de vol.
8. Les systèmes ou équipements dont on accepte qu'ils soient hors de fonctionnement pour un vol devraient être étiquetés le cas échéant et tous ces éléments devraient être notés dans le carnet technique de l'aéronef pour signaler à l'équipage de conduite et au personnel d'entretien les systèmes ou équipements hors de fonctionnement.
9. Pour un système ou élément d'équipement particulier devant être accepté comme hors de fonctionnement, il peut être nécessaire d'établir une procédure d'entretien, à achever avant le vol,

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3
Amendement : 00
Date : 05/06/2023
Page 210 sur 228

visant à mettre hors tension ou à isoler le système ou l'équipement. De même, il peut être nécessaire de préparer une procédure appropriée d'utilisation pour l'équipage de conduite.

9. Les responsabilités du pilote commandant de bord dans l'acceptation d'utiliser un hélicoptère présentant des insuffisances par rapport à la liste minimale d'équipements sont spécifiées à la Section II, Chapitre 2, § 2.3.1.



SUPPLÉMENT C. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 2, § 2.2.1

1. OBJET ET PORTÉE

1.1 Introduction

Le présent supplément contient des éléments indicatifs sur les mesures requises par les États au sujet des spécifications du Chapitre 2, § 2.2.1, relatives à la certification des exploitants, notamment sur la façon d'appliquer et d'enregistrer ces mesures.

1.2 Certification préalable requise

Conformément à la norme 2.2.1.3, la délivrance d'un permis d'exploitation aérienne (AOC) dépend de ce que l'exploitant aura démontré que son organisation et ses méthodes en matière de formation, d'exploitation aérienne et de maintenance sont compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés. Avant la délivrance initiale d'un AOC ou l'addition d'une

autorisation à un AOC, l'État doit, dans le cadre du processus de certification, évaluer chaque exploitant et établir qu'il est capable d'exécuter les vols en toute sécurité.

1.3 Pratiques de certification normalisées

Conformément à la norme 2.2.1.8, l'État de l'exploitant établit un système de certification pour veiller au respect des normes applicables au type de vol à exécuter. Plusieurs États ont élaboré des politiques et des procédures leur permettant de se conformer à cette norme de certification à mesure que les capacités de l'industrie évoluent. Même si ces États ont élaboré leurs pratiques de certification sans se concerter, les prescriptions qu'elles contiennent se ressemblent et concordent de façon remarquable. L'efficacité de ces pratiques a été validée au fil des années et elles ont permis d'améliorer les dossiers de sécurité des exploitants du monde entier. Un grand nombre de ces pratiques ont été incorporées par renvoi dans les dispositions de l'OACI.

2. ÉVALUATIONS TECHNIQUES REQUISES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

2.1 Approbations particulières, approbations et acceptations

2.1.1 Le processus de certification et de surveillance continue des exploitants comprend les actions entreprises par l'État sur les questions qui lui ont été soumises pour examen. Ces actions peuvent être classées en approbations particulières, approbations ou acceptations selon la réponse donnée par l'État.

2.1.2 Une approbation particulière est une approbation indiquée dans les spécifications d'exploitation de transport aérien commercial.



2.1.3 Une approbation est une réponse explicite de l'État à une question qui lui a été soumise pour examen. Elle traduit une constatation ou une détermination de conformité avec les normes applicables. L'approbation est attestée par la signature du fonctionnaire habilité à accorder l'approbation, par la délivrance d'un document ou d'un certificat ou par toute autre mesure officielle prise par l'État.

2.1.4 Une acceptation n'exige pas nécessairement que l'État donne une réponse explicite à une question qui lui a été soumise pour examen. Un État peut accepter la conformité d'une question avec les normes applicables en ne rejetant pas expressément tout ou partie de la question à l'étude, normalement après un délai déterminé suivant la date de soumission de la question.

2.1.5 L'expression « approuvé par l'État » ou des expressions semblables renfermant le terme « approbation » sont fréquentes dans la présente Partie 3, Section II. Les dispositions indiquant un examen et dénotant une approbation ou du moins une « acceptation » par l'État sont plus fréquentes encore. La Partie 3, Section II, contient en outre de nombreux renvois à des spécifications qui, au minimum, créent la nécessité pour l'État de procéder au moins à un examen technique. Le présent supplément regroupe et décrit brièvement les normes et pratiques recommandées applicables pour que les États puissent les consulter facilement.

2.1.6 L'État doit faire ou organiser une évaluation technique de la sécurité avant de donner une approbation particulière, une approbation ou une acceptation.

L'évaluation devrait :

- a) être réalisée par une personne ayant les qualifications requises pour effectuer cette évaluation ;
- b) être conforme à une méthode écrite et normalisée ;
- c) lorsque c'est nécessaire pour la sécurité, comprendre une démonstration pratique de la capacité réelle de l'exploitant de conduire une telle exploitation.

2.2 Démonstrations avant la délivrance de certaines approbations particulières et approbations

2.2.1 Conformément à la norme 2.2.1.3, l'État de l'exploitant exige de l'exploitant, avant de lui accorder la certification, qu'il effectue un nombre suffisant de démonstrations pour permettre à l'État de déterminer si l'exploitant a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien. Ces démonstrations doivent s'ajouter à l'examen ou aux inspections des manuels, des dossiers, des installations et de l'équipement. Certaines approbations particulières et approbations requises par la Partie III, Section II, comme l'approbation particulière relative à des opérations par faible visibilité, ont d'importantes incidences sur la sécurité et doivent être validées par des démonstrations avant que l'État n'autorise ces opérations.

2.2.2 Même si la méthode employée et l'ampleur des démonstrations et des évaluations requises varient d'un État à l'autre, les États dont les exploitants ont de bons dossiers de sécurité utilisent des processus de certification analogues. Dans ces États, des



inspecteurs techniquement qualifiés évaluent un échantillon représentatif de la formation, de la maintenance et des opérations réelles avant de délivrer un AOC ou des autorisations additionnelles à l'AOC.

2.3 Enregistrement des certifications

2.3.1 Il est important que les certifications, approbations particulières, approbations et acceptations accordées par l'État soient convenablement documentées. L'État doit délivrer un instrument écrit (une lettre ou un document officiel) qui constitue un acte authentique attestant la certification. Ces instruments doivent être conservés tant et aussi longtemps que l'exploitant continue à utiliser les autorisations pour lesquelles l'approbation particulière, l'approbation ou l'acceptation a été délivrée. Ces instruments attestent sans équivoque les autorisations détenues par l'exploitant et constituent une preuve en cas de désaccord entre l'État et l'exploitant au sujet des opérations que l'exploitant est autorisé à exécuter.

2.3.2 Certains États rassemblent les documents de certification tels que les instruments relatifs aux inspections, aux démonstrations, aux approbations et aux acceptations dans un même dossier, qui est conservé tant que l'exploitant poursuit son activité. D'autres États conservent ces documents dans des dossiers différents selon la certification et révisent le dossier lorsqu'un instrument d'approbation particulière, d'approbation ou d'acceptation est mis à jour. Quelle que soit la méthode utilisée, ces documents de certification sont une preuve convaincante qu'un État se conforme aux obligations que lui impose l'OACI en matière de certification des exploitants.

2.4 Coordination des évaluations de l'exploitation technique et de la navigabilité

Certaines approbations particulières, approbations et acceptations mentionnées dans la Section II, exigent des évaluations de l'exploitation technique et de la navigabilité. Des approbations particulières concernant des opérations par faible visibilité, par exemple, des spécialistes de l'exploitation technique et de la navigabilité doivent effectuer une évaluation préalable coordonnée. Les spécialistes de l'exploitation technique évaluent les procédures opérationnelles, la formation et les qualifications, tandis que les spécialistes de la navigabilité évaluent l'aéronef, la fiabilité de l'équipement et les procédures de maintenance. Ces évaluations peuvent être effectuées séparément, mais elles doivent être coordonnées pour veiller à ce que tous éléments nécessaires à la sécurité soient vérifiés avant que l'approbation particulière, l'approbation ou l'acceptation ne soit accordée.

2.5 Responsabilités de l'État de l'exploitant et de l'État d'immatriculation

2.5.1 La Section II, attribue à l'État de l'exploitant la responsabilité de la certification initiale, de la délivrance de l'AOC et de la surveillance continue des exploitants. L'Annexe 6, Partie 3, exige aussi de l'État de l'exploitant qu'il prenne en compte et respecte les approbations particulières, les approbations et les acceptations accordées par l'État d'immatriculation. Selon ces dispositions, l'État de l'exploitant s'assure que ses actions sont compatibles avec les approbations particulières, les approbations et les acceptations de l'État d'immatriculation et que l'exploitant satisfait aux prescriptions de l'État d'immatriculation.



2.5.2 Il est essentiel que l'État de l'exploitant soit satisfait des arrangements qui gouvernent la façon dont ses exploitants utilisent les aéronefs immatriculés dans un autre État, notamment en ce qui concerne la maintenance et la formation. L'État de l'exploitant examine ces arrangements en coordination avec l'État d'immatriculation. Au besoin, ils peuvent conclure un accord transférant les responsabilités de supervision de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant conformément à l'article 83 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale afin d'éviter tout malentendu sur la détermination de l'État qui est chargé des responsabilités de supervision.

3. AUTORISATIONS

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

3.1 Approbation particulière

3.1.1 Une « approbation particulière » indique une action formelle de la part de l'État de l'exploitant, action qui donne lieu à un ajout aux spécifications d'exploitation.

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

- a) crédits opérationnels pour l'exploitation d'aéronefs avancés utilisés pour des opérations par faible visibilité [Section II, § 2.2.8.1.1] ;
- b) opérations par faible visibilité [Section II, § 2.2.8.4 et 2.2.8.5] ;
- c) sacoches de vol électroniques [Section II, § 4.17.2] ;
- d) spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN [Section II, § 5.2.4].

3.1.3 Un exemple de modèle de spécifications d'exploitation figure à l'Appendice 3.

3.2 Permis d'exploitation aérienne (AOC)

3.2.1 L'AOC exigé par la Section II, Chapitre 2, § 2.2.1, est un instrument officiel. La Section II, Chapitre 2, § 2.2.1.5, énumère les renseignements qui doivent figurer sur l'AOC.

3.2.2 En plus des renseignements énumérés à l'Appendice 3, § 3, les spécifications d'exploitation peuvent comprendre d'autres autorisations particulières, comme les suivantes:

- a) opérations de décollage et d'atterrissage avec temps d'exposition ;
- b) procédures d'approche spéciales (p. ex. approche à forte pente, approche sous surveillance de précision des pistes, approche sous surveillance de précision des pistes avec aide directionnelle de type radiophare d'alignement de piste, approche RNP) ;
- c) opérations en conditions météorologiques de vol aux instruments en classe de performances 3 ;



d) vols dans des zones faisant l'objet de procédures spéciales (p. ex. vols dans des régions utilisant des unités altimétriques ou des procédures de calage altimétrique différentes).

3.3 Approbations

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

3.3.2 Dispositions exigeant une approbation

Les dispositions relatives aux éléments énumérés ci-après exigent ou encouragent l'obtention d'une approbation de l'État spécifié. L'État de l'exploitant fournit une approbation pour tous les éléments qui ne sont pas précédés d'un astérisque.

Les éléments précédés d'au moins un astérisque exigent l'approbation de l'État d'immatriculation (*) ou de l'État de conception (**). Cependant, l'État de l'exploitant prend les mesures nécessaires pour s'assurer que les exploitants dont il est responsable respectent les approbations délivrées par l'État d'immatriculation et/ou par l'État de conception et qu'ils se conforment à ses propres spécifications.

Note.— Les éléments exigeant une approbation particulière ne sont pas énumérés ci-dessous. La liste des dispositions concernant ces éléments figure au § 3.1.2.

- a) **Liste d'écarts de configuration (LEC) (Définitions) ;
- b) **Liste minimale d'équipements de référence (LMER) (Définitions) ;
- c) Méthode d'établissement des altitudes minimales de vol (Section II, § 2.2.7.3) ;
- d) Méthode de détermination des minimums opérationnels d'hélistation (Section II, 2.2.8.1) ;
- e) Gestion de la fatigue (Section II, § 2.8) ;
- f) Liste minimale d'équipements (LME) pour chaque type d'hélicoptère (Section II, § 4.1.3) ;



- g) Vols en navigation fondée sur les performances [Section II, § 5.2.2, alinéa b)] ;
- h) *Organisme de maintenance agréé (Section II, § 6.1.2) ;
- i) *Programme de maintenance pour chaque type d'hélicoptère (Section II, § 6.3.1) ;
- j) Programmes d'instruction des membres des équipages de conduite (Section II, § 7.3.1) ;
- k) Instruction dans le domaine du transport des marchandises dangereuses (Section II, §7.3.1, Note 5) ;
- l) Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol [Section II, § 7.3.2, alinéa a), § 7.4.1 et § 7.4.3] ;
- m) Méthode de contrôle et de supervision des vols (Section II, § 2.2.1.3 et § 8.1) ;
- n) **Tâches et intervalles obligatoires de maintenance (Section II, § 9.3.2) ;
- o) Programmes de formation des membres des équipages de cabine (Section II, § 10.3).

3.4 Dispositions exigeant une évaluation technique

Certaines dispositions de la Section II, exigent que l'État effectue une évaluation technique. Elles contiennent des expressions telles que : « acceptable pour l'État », « satisfaisant pour l'État », « déterminé par l'État », « jugé acceptable par l'État » ou « prescrit par l'État ». Ces dispositions portent sur les éléments énumérés ci-après ; elles n'exigent pas nécessairement que ces éléments soient approuvés par l'État mais celui-ci doit à tout le moins les accepter après avoir effectué un examen ou une évaluation.

- a) Informations sur les listes de vérification pour chaque type d'hélicoptère (définition : manuel d'utilisation de l'aéronef et § 4.1.4) ;
- b) Informations sur les systèmes pour chaque type d'aéronef (définition : manuel d'utilisation de l'aéronef et § 4.1.4) ;
- c) Éléments obligatoires destinés au manuel d'exploitation (§ 2.2.3.2 et Appendice 8) ;
- d) *Responsabilités de l'exploitant en matière de maintenance pour chaque type d'aéronef (§ 6.1.1) ;
- e) *Méthode de maintenance et de remise en service (§ 6.1.2) ;
- f) *Manuel de contrôle de maintenance (§ 6.2.1) ;
- g) *Éléments obligatoires pour le manuel de contrôle de maintenance (§ 6.2.4) ;



- h) *Fourniture des renseignements sur l'expérience de maintenance (§ 6.5.1) ;
- i) *Application des mesures correctives de maintenance nécessaires (§ 6.5.2) ;
- j) *Spécifications relatives aux modifications et aux réparations (§ 6.6) ;
- k) Moyens d'instruction (§ 7.3.1) ;
- l) Qualifications des instructeurs (§ 7.3.1) ;
- m) Besoin d'instruction périodique (§ 7.3.1) ;
- n) Recours aux cours par correspondance et aux examens écrits (§ 7.3.1, Note 4) ;
- o) Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol (§ 7.3.2) ;
- p) Qualifications de l'équipage de conduite (§ 7.4.2.4) ;
- q) Représentant désigné de l'État de l'exploitant (§ 7.4.3.1) ;
- r) *Modifications apportées au manuel de vol (§ 9.1) ;
- s) Effectif minimal de l'équipage de cabine affecté à chaque type d'hélicoptère (§ 10.1).

3.5 ACCEPTATIONS

3.5.1 Définition

3.5.1.1 La portée de l'évaluation technique effectuée par l'État pour déterminer si l'exploitant est prêt à réaliser certains vols doit être beaucoup plus grande que celle des normes qui prescrivent ou impliquent une approbation. Durant la certification, l'État doit veiller à ce que l'exploitant soit en conformité avec toutes les spécifications de la Section II, avant d'effectuer des vols de transport commercial international.

3.5.1.2 Certains États utilisent le concept d'acceptation comme moyen formel de s'assurer qu'ils ont examiné tous les aspects essentiels de la certification de l'exploitant avant de délivrer l'AOC. Lorsqu'ils appliquent ce concept, ces États exercent leur prérogative de confier à des inspecteurs techniques l'examen de toutes les politiques et procédures de l'exploitant ayant une incidence sur la sécurité opérationnelle. L'établissement d'un instrument attestant cette acceptation (si le document est délivré) peut être délégué à l'inspecteur technique affecté à la certification.

3.5.1.3 L'acceptation s'ajoute à l'approbation. Certaines parties du manuel d'exploitation, par exemple, peuvent être « acceptées » par un instrument officiel et d'autres parties, comme la liste minimale d'équipements, peuvent être « approuvées » par un instrument officiel distinct.



3.5.2 Rapport de conformité

Certains États utilisent un rapport de conformité pour documenter les acceptations qu'ils donnent à un exploitant. Il s'agit d'un document soumis par l'exploitant dans lequel il explique en détail, par des renvois au manuel d'exploitation et au manuel de maintenance, comment il compte se conformer à tous les règlements nationaux applicables. Ce type de document est indiqué dans le Doc 8335 de l'OACI. Le rapport de conformité doit être activement utilisé pendant le processus de certification et il doit être révisé au besoin pour tenir compte des modifications que l'exploitant doit apporter à ses politiques et procédures à la demande de l'État. Un rapport final de conformité est ensuite ajouté aux documents de certification de l'État et conservé avec les autres documents de certification. Le rapport de conformité est une excellente manière de démontrer que l'exploitant a été dûment certifié en fonction de toutes les prescriptions réglementaires applicables.

3.5.3 Manuel d'exploitation et manuel de maintenance

3.5.3.1 Le manuel d'exploitation et le manuel de maintenance, ainsi que les amendements apportés à ces manuels, doivent être soumis à l'État (§ 2.2.3.2, 6.1.1, 6.2.4 et 6.3.2). C'est l'État qui détermine le contenu minimal de ces manuels (§ 9.2, 9.3, 9.4 et Appendice 8). Il doit également indiquer dans ses guides techniques les parties pertinentes des manuels de

l'exploitant qui doivent faire l'objet d'une évaluation, par exemple, le manuel des politiques d'exploitation, le manuel d'utilisation de l'aéronef, le manuel de l'équipage de cabine, le guide routier et le manuel de formation. Certains États délivrent un instrument officiel pour l'acceptation de chaque manuel et des amendements correspondants.

3.5.3.2 En plus de vérifier que les manuels contiennent tous les éléments requis, l'évaluation technique effectuée par l'État doit déterminer si les politiques et les procédures donneront les résultats escomptés. Par exemple, les spécifications relatives au plan de vol exploitation (Appendice 8, § 2.1.15) doivent comprendre toutes les indications nécessaires pour respecter les dispositions du § 2.3 relatives au contenu et à la conservation de ces plans.

3.5.3.3 Pendant la certification, l'évaluateur technique d'un État peut également exiger d'évaluer des pratiques éprouvées de l'industrie, comme un exemple d'un plan de vol exploitation réel dûment rempli qui peut être utilisé par l'équipage de conduite et les agents techniques d'exploitation (même s'il ne s'agit pas d'une norme). Cette partie de l'évaluation technique doit être effectuée par des inspecteurs expérimentés dans la certification des exploitants. Il est également important dans le cas de pratiques applicables à un type d'aéronef ou d'équipement ou ayant des applications limitées de faire appel à des évaluateurs qui ont des qualifications valides pour le type de pratique à évaluer.



4. AUTRES CONSIDÉRATIONS RELATIVES AUX AUTORISATIONS ET AUX ACCEPTATIONS

Certains États prévoient l'approbation ou l'acceptation de certains documents, états ou procédures essentiels indiqués dans la Section II, même si les normes pertinentes de l'Annexe 6 ne spécifient pas qu'ils doivent être approuvés ou acceptés par l'État de l'exploitant. En voici quelques exemples :

- a) Moyens pour obtenir les données aéronautiques (§ 2.1.1) ;
- b) Adéquation des relevés du carburant et du lubrifiant (§ 2.2.9) ;
- c) Adéquation des relevés de temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de repos (§ 2.8) ;

- d) Adéquation des fiches de maintenance de l'aéronef [§ 2.3.1, alinéas a), b) et c)] ;
- e) Adéquation du manifeste de charge [§ 2.3.1, alinéas d), e) et f)] ;
- f) Adéquation du plan opérationnel [§ 2.3.1, alinéa g)] ;
- g) Méthode pour obtenir les données météorologiques (§ 2.3.5.1 et 2.3.5.2) ;
- h) Méthode de rangement des bagages à main (§ 2.7) ;
- i) Limites d'emploi relatives aux performances des hélicoptères (§ 3.2.4) ;
- j) Méthode d'obtention et d'application des données sur les obstacles d'hélistation (§ 3.3) ;
- k) Adéquation des fiches de renseignements destinés aux passagers [§ 4.2.2, alinéa d)] ;
- l) Contenu du carnet de route (§ 9.4) ;
- m) Contenu du programme de formation à la sûreté (§ 11.2).

5. VALIDATION DES NORMES D'EXPLOITATION

La norme 2.2.1.4 spécifie que la validité d'un AOC dépend de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences de certification originales (§ 2.2.1.3) sous la supervision de l'État de l'exploitant. Cette supervision exige l'établissement d'un système de surveillance continue pour veiller au respect des normes d'exploitation requises (§ 2.2.1.8). La réalisation d'inspections annuelles ou semestrielles, d'observations et de tests pour valider les approbations et les acceptations requises pour la certification constitue un bon point de départ pour la mise en place de ce système.

6. AMENDEMENT DES PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE

La certification des exploitants est un processus continu. Peu d'exploitants pourront se contenter, après un certain temps, des autorisations initiales obtenues avec leur AOC. L'évolution du marché obligera certains exploitants à changer de modèles d'aéronefs et à demander des approbations pour de nouvelles zones d'exploitation exigeant des fonctionnalités additionnelles. L'État devrait effectuer d'autres évaluations techniques avant de délivrer les instruments officiels approuvant la modification de l'AOC d'origine et d'autres autorisations. Dans la mesure du possible, toutes les demandes devraient être liées et l'autorisation originale devrait être utilisée comme base pour déterminer la portée de l'évaluation qui doit être effectuée par l'État avant de délivrer l'instrument officiel.



SUPPLÉMENT E. ÉLÉMENTS INDICATIFS SUPPLÉMENTAIRES RELATIFS À L'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRES EN CLASSE DE PERFORMANCES 3 DANS DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IMC)

Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 3, § 3.4, et Appendice 2

1. OBJET ET PORTÉE

Le présent supplément a pour objet de fournir des indications supplémentaires sur les spécifications de navigabilité et d'exploitation figurant à la Section II, Chapitre 3, § 3.4, et à l'Appendice 2, spécifications qui ont été conçues en vue de la réalisation du niveau de sécurité d'ensemble prévu pour l'exploitation approuvée d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC.

2. FIABILITÉ DU MOTEUR

2.1 Le taux de perte de puissance spécifié au § 3.4.1 du Chapitre 3 et au § 1 de l'Appendice 2 devrait être établi sur la base de données provenant de vols commerciaux de transport complétées par des données appropriées issues de vols effectués dans des circonstances similaires. Cette évaluation nécessite une expérience en service, à savoir un certain nombre d'heures, acceptable pour l'État de l'exploitant, sur la combinaison hélicoptère/moteur réelle considérée, à moins que des essais supplémentaires n'aient été conduits ou qu'une expérience ait été acquise sur des variantes suffisamment similaires du moteur utilisé.

2.2 Pour l'évaluation de la fiabilité du moteur, les éléments de preuve devraient être tirés d'une base de données sur le parc aérien mondial, couvrant un échantillonnage aussi vaste que possible de vols considérés comme étant représentatifs, base qui aura été compilée par les titulaires des certificats de type concernés et contrôlée par les États de conception. Étant

donné que les comptes rendus d'heures de vol ne sont pas obligatoires pour bien des types d'exploitants, on peut recourir à des estimations statistiques appropriées pour élaborer les données sur la fiabilité du moteur. Les données concernant les exploitants ayant reçu une approbation pour les vols en question, y compris les comptes rendus de suivi des tendances et les comptes rendus d'événements, devraient également être contrôlées et examinées par l'État de l'exploitant pour s'assurer que rien n'indique que l'expérience de l'exploitant n'est pas satisfaisante.

2.2.1 Le processus de suivi des tendances des moteurs devrait comprendre les éléments suivants :

- a) un programme de contrôle de la consommation d'huile, fondé sur les recommandations du constructeur ;
- b) un programme de contrôle de l'état du moteur, décrivant les paramètres à contrôler, la méthode de collecte des données et le processus d'action correctrice ; ce programme devrait être fondé sur les recommandations du constructeur. Le but de ce contrôle est de détecter dès que possible toute détérioration du moteur afin que des mesures correctives soient prises avant que la sécurité du vol n'en souffre.



2.2.2 Un programme de fiabilité devrait être établi pour le moteur et les systèmes connexes. Ce programme devrait tenir compte des heures de vol effectuées dans la période considérée et du taux de perte de puissance, pour toutes les causes, établi sur une base statistique appropriée. Le processus de compte rendu d'événement devrait porter sur tous les éléments concernant la capacité d'effectuer des vols en IMC dans de bonnes conditions de sécurité. Les données devraient être à la disposition du titulaire du certificat de type et de l'État de conception pour qu'ils puissent établir si les niveaux de fiabilité voulus sont obtenus. Toute tendance défavorable soutenue devrait donner lieu à une évaluation immédiate par l'exploitant en consultation avec le ou les États de conception et les titulaires de certificat de type en vue de déterminer les mesures à prendre pour rétablir le niveau de sécurité voulu.

2.3 Le taux de perte de puissance devrait être déterminé sous forme de moyenne mobile sur une période appropriée. Le taux de perte de puissance a été retenu plutôt que le taux d'arrêt des moteurs en vol, car il est considéré comme étant plus approprié pour un hélicoptère exploité en classe de performances 3. Si une panne survient sur un hélicoptère exploité en classe de performances 1 ou 2, causant une perte de puissance importante mais non pas totale d'un moteur, il est probable que ce moteur sera arrêté étant donné que l'on dispose encore de suffisamment de puissance, tandis que sur un hélicoptère exploité en classe de performances 3, on peut bien décider d'utiliser la puissance résiduelle pour prolonger la distance de vol plané.

3. MANUEL D'EXPLOITATION

Le manuel d'exploitation devrait contenir tous les renseignements nécessaires pour l'exploitation d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC, notamment tout ce qui concerne l'équipement supplémentaire, les procédures et la formation requise pour ce type d'exploitation, les routes et/ou régions d'exploitation, ainsi que des renseignements sur l'aire probable d'atterrissage (y compris la planification et les minimums opérationnels).

4. CERTIFICATION OU VALIDATION DE L'EXPLOITANT

Le processus de certification ou de validation de l'exploitant spécifié par l'État de l'exploitant devrait garantir l'adéquation des procédures normales, anormales et d'urgence établies par l'exploitant, y compris les mesures à prendre en cas de panne de moteur, de système ou d'équipement. En plus des exigences normales de certification ou de validation de l'exploitant, il faudrait tenir compte des éléments ci-après dans le cas des hélicoptères exploités en classe de performances 3 en IMC :

- a) confirmation de la fiabilité de la combinaison hélicoptère/moteur (voir l'Appendice 2, §1);
- b) procédures de formation et de vérification spécifiques et appropriées, comme il est prévu à l'Appendice 2, § 7 ;
- c) programme de maintenance élargi de façon à porter sur l'équipement et les systèmes indiqués dans l'Appendice 2, §2.
- d) LME modifiée pour tenir compte de l'équipement et des systèmes nécessaires à l'exploitation en IMC ;
- e) planification et minimums opérationnels appropriés à l'exploitation en IMC ;



- f) procédures de départ et d'arrivée et toutes limitations de route/région ;
- g) qualifications et expérience du pilote ;
- h) manuel d'exploitation, y compris les limitations, les procédures d'urgence, les routes ou les régions d'exploitation, LME et procédures normales concernant l'équipement mentionné dans l'Appendice 2, § 2.

5. APPROBATION OPÉRATIONNELLE ET SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME DE MAINTENANCE

5.1 L'approbation d'effectuer des vols d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC, spécifiée dans le certificat de l'exploitant ou tout document équivalent, devrait indiquer les combinaisons particulières cellule/moteur, y compris la norme de conception de type applicable aux vols en question, les hélicoptères spécifiques approuvés et les régions ou les routes où se dérouleront les vols.

5.2 Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant devrait comprendre une déclaration de certification de l'équipement supplémentaire requis et du programme de maintenance et de fiabilité de cet équipement, y compris le moteur.



SUPPLÉMENT F. GUIDE DES DISPOSITIONS ACTUELLES RELATIVES AUX ENREGISTREURS DE BORD

*Complément aux dispositions de la Section II, Chapitre 4 § 4.3,
et de la Section III, Chapitre 4, § 4.7*

INTRODUCTION

Depuis 1973, et l'inclusion dans l'Annexe 6 de SARP relatives à l'emport d'enregistreurs de bord, des exigences ont été ajoutées ou révisées les concernant. Les amendements ont porté sur une mise à jour des dispositions en question, l'enregistrement des communications numériques, les exigences applicables aux FDR des nouveaux aéronefs et une révision des listes de paramètres, ainsi que sur des CVR à durée d'enregistrement de deux heures. Au fil des ans, les dispositions relatives aux dates d'application et à l'emport des enregistreurs telles que définies dans les SARP sont devenues complexes. Les tableaux qui suivent récapitulent les exigences actuelles relatives à l'emport d'enregistreurs de bord.

Tableau F-1. SARP relatives à l'enregistrement des paramètres de vol indiqués dans la Section II

| Date | Masse maximale au décollage certifiée (MCTOM) | | | |
|-----------|--|--|--|--|
| | Plus de 19 sièges passagers ou plus de 7 000 kg | Plus de 3 175 kg | Plus de 2 250 kg jusqu'à 3 175 kg | Moins de 3 175 kg |
| | Tous les hélicoptères Premier certificat de navigabilité | Tous les hélicoptères Premier certificat de navigabilité | Tous les hélicoptères à turbine Nouveau certificat de type | Tous les hélicoptères Premier certificat de navigabilité |
| 1989 ⇒ | 4.3.1.1.2 | 4.3.1.1.3 | | |
| 2016 ⇒ | 4.3.1.1.1 | | | |
| 2018 ⇒ | | | 4.3.1.1.4 | 4.3.1.1.5 |

Tableau F-2. SARP relatives à l'enregistrement des paramètres de vol indiqués dans la Section III



RAF 06.3

VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES

Édition : 3
Amendement : 00
Date : 05/06/2023
Page 224 sur 228

| Date | Masse maximale au décollage certifiée (MCTOM) | |
|-----------|---|---|
| | Plus de 19 sièges passagers ou plus de 7 000 kg | Plus de 3 175 kg |
| | Tous les hélicoptères Premier certificat de navigabilité | Tous les hélicoptères Premier certificat de navigabilité |
| 1989 ⇒ | 4.7.1.1.2 | 4.7.1.1.3 |
| 2016 ⇒ | 4.7.1.1.1 | 4.7.1.1.1 |

Tableau F-3. SARP des Sections II et III relatives à l'installation de CVR/CARS

| Date | Masse maximale au décollage certifiée (MCTOM) | |
|-----------|---|---|
| | Plus de 7 000 kg | Plus de 3 175 kg |
| | Tous les hélicoptères | Tous les hélicoptères Premier certificat de navigabilité |
| 1987 ⇒ | 4.3.2.1.1 ou 4.7.2.1.1 | 4.3.2.1.2 ou 4.7.2.1.2 |

Tableau F-4. Clarification concernant l'installation d'équipement d'enregistrement de communications par liaison de données

| Ligne | Date de la délivrance du premier certificat de navigabilité individuel | Date à laquelle le certificat de type a été délivré ou à laquelle la modification de l'équipement de communications par liaison de données a été approuvée initialement | Date de l'activation pour l'utilisation de l'équipement de communications par liaison de données | Enregistrement de communications par liaison de données exigé | Référence SARP |
|-------|--|---|--|---|------------------------|
| 1 | Le 1 ^{er} janvier 2016 ou après | Le 1 ^{er} janvier 2016 ou après | Le 1 ^{er} janvier 2016 ou après | Oui | 4.7.3.1.1 |
| 2 | Le 1 ^{er} janvier 2016 ou après | Avant le 1 ^{er} janvier 2016 | Le 1 ^{er} janvier 2016 ou après | Oui | 4.7.3.1.1 |
| 3 | Avant le 1 ^{er} janvier 2016 | Le 1 ^{er} janvier 2016 ou après | Le 1 ^{er} janvier 2016 ou après | Oui | 4.7.3.1.2 |
| 4 | Avant le 1 ^{er} janvier 2016 | Avant le 1 ^{er} janvier 2016 | Avant le 1 ^{er} janvier 2016 | Non | 4.7.3.1.2 |
| 5 | Avant le 1 ^{er} janvier 2016 | Avant le 1 ^{er} janvier 2016 | Le 1 ^{er} janvier 2016 ou après | Non ¹ | 4.7.3.1.2 4.7.3.1.3 |

¹ Non requis mais recommandé.

1. EN-TÊTES DU TABLEAU

1.1 La date de la délivrance du premier certificat de navigabilité individuel est suffisamment claire en elle-même.



1.2 La date à laquelle le certificat de type de l'aéronef a été délivré ou à laquelle la modification de l'équipement de communications par liaison de données a été approuvée initialement est la date qui permet l'installation de l'équipement de communication par liaison de données et qui fait référence à l'approbation de la navigabilité de l'installation des composantes de l'aéronef comme les dispositions en matière de structure et de câblage auxquelles l'équipement de communications par liaison de données doit être conforme. Ces approbations de la navigabilité se présentent habituellement sous la forme d'une conception de type ou d'une modification d'une conception de type.

1.2.1 Il n'est pas inhabituel que les clients originaux d'un hélicoptère qui détiennent les approbations de la navigabilité relatives à la capacité de communications par liaison de données de choisir de ne pas installer l'équipement de communications par liaison de données ou de ne pas l'activer même si l'hélicoptère a été préparé pour son activation.

1.3 La date de l'activation pour l'utilisation de l'équipement de communications par liaison de données fait référence à la date à laquelle une application de communications par liaison de données mentionnée au § 5.1.2 de l'Appendice 4 a été activée pour la première fois en vue de son utilisation.

1.3.1 L'équipement de communications par liaison de données, tel qu'il est utilisé dans ces dispositions, renvoie aux unités physiques (p. ex., des boîtiers) approuvés selon une norme minimale de performance délivrée par une autorité de certification (p. ex. TSO ou ETSO).

1.3.2 L'activation des fonctions de communications par liaison de données renvoie à une activation logicielle approuvée des fonctions de communications par liaison de données ou à des mises à jour logicielles.

1.4 L'enregistrement de communications par liaison de données exigé fait référence à l'exigence d'enregistrer un message communiqué par liaison de données conformément aux dispositions des § 4.3.3.1.1, 4.3.3.1.2 et 4.3.3.1.3 dans la Section II et 4.7.3.1.1, 4.7.3.1.2 et 4.7.3.1.3 dans la Section III.

2. GÉNÉRALITÉS

2.1 La date à laquelle l'équipement de communications par liaison de données a été approuvé comme norme de performance minimale n'est pas pertinente pour les besoins de l'exigence d'enregistrement CVR à moins que l'équipement ne soit pas conforme à une approbation de la navigabilité liée aux capacités de communications par liaison de données de l'hélicoptère.

2.2 Pour que l'équipement de communications par liaison de données soit conforme à une approbation de la navigabilité, il doit être en mesure d'utiliser, sans modification, les composantes installées sur l'hélicoptère qui sont nécessaires pour fournir la fonction de communications par liaison de données telles que :

- a) routeur de liaison de données (p. ex., hébergé dans l'unité de gestion des communications) ;



b) radios (p. ex., VHF, liaison de données HF, communication par satellite) et antennes reliées.

2.3 Des mises à jour logicielles approuvées de l'équipement installé ou l'activation logicielle de fonctions ne modifient pas normalement la conformité de l'équipement de communications par liaison de données avec le reste des composantes de l'hélicoptère de l'approbation de la navigabilité relative à la capacité de communications par liaison de données.

3. EXEMPLES

3.1 Pour les lignes 1 et 2 :

— L'exigence d'enregistrement est dérivée des normes 4.3.3.1.1 et 4.7.3.1.1 qui sont basées sur la date à laquelle le premier certificat de navigabilité a été délivré. Toutes modifications ultérieures de la navigabilité liées à la capacité de communications par liaison de données ne dispensent pas l'hélicoptère de l'exigence d'enregistrer les messages communiqués par liaison de données.

3.2 Pour les lignes 3 à 5 — Généralités :

— L'exigence d'enregistrement est dérivée des normes 4.3.3.1.2 et 4.7.3.1.2 et est basée sur l'éventualité ou non que l'hélicoptère détienne une approbation de la navigabilité pour les capacités de communications par liaison de données et sur la date de sa délivrance.

— Étant donné qu'il n'y avait pas d'exigence d'enregistrement de messages communiqués par liaison de données avant le 1er janvier 2016, les approbations de la navigabilité relative à la capacité de communications par liaison de données délivrées avant cette date n'incluaient pas nécessairement cette fonction.

3.3 Pour la ligne 3 :

— L'exigence d'enregistrement s'applique quelle que soit la date de délivrance du certificat de navigabilité, car une approbation de la navigabilité relative à la capacité de communications par liaison de données a été délivrée le 1er janvier 2016 ou après. La date de l'installation de l'équipement serait habituellement ultérieure à l'approbation de la navigabilité.

3.4 Pour la ligne 4 :

— L'exigence d'enregistrement ne s'applique pas car le certificat de navigabilité de l'hélicoptère et une approbation de la navigabilité relative à la capacité de communications par liaison de données ont été délivrés avant le 1er janvier 2016. La date de l'installation de l'équipement de communications par liaison de données n'est pas un facteur d'exigence d'enregistrement des messages communiqués par liaison de données tant que l'équipement est conforme à cette approbation de la navigabilité.

3.5 Pour la ligne 5 :

— L'exigence d'enregistrement ne s'applique pas car le certificat de navigabilité de l'hélicoptère et une approbation de la navigabilité relative à la capacité de communications par liaison de données ont été délivrés avant le 1er janvier 2016. La date de l'installation de l'équipement de communications par liaison de données n'est pas un facteur d'exigence

**RAF 06.3****VOLS INTERNATIONAUX D'HELICOPTERES**

Édition : 3
Amendement : 00
Date : 05/06/2023
Page 227 sur 228

d'enregistrement des messages communiqués par liaison de données tant que l'équipement est conforme à cette approbation de la navigabilité.

— En dépit de ce qui précède, si l'équipement de communications par liaison de données est installé le 1er janvier 2016 ou après, les messages communiqués par liaison de données devraient être enregistrés conformément aux Recommandations 4.3.3.1.3 et 4.7.3.1.3.



SUPPLÉMENT G. MARCHANDISES DANGEREUSES

(Complément à la Section II, Chapitre 12)

1. OBJET ET PORTÉE

Les éléments figurant dans ce supplément apportent des indications concernant le transport de marchandises dangereuses comme fret. La Section II, Chapitre 12, contient des spécifications opérationnelles relatives aux marchandises dangereuses qui s'appliquent à tous les exploitants. Les exploitants qui ont une approbation pour transporter des marchandises dangereuses comme fret doivent satisfaire à des exigences supplémentaires. En plus des spécifications opérationnelles que contient l'Annexe 6, il y a dans l'Annexe 18 et dans les Instructions techniques d'autres spécifications auxquelles il faut aussi se conformer.

2. DÉFINITIONS

Dans le présent supplément, le terme suivant a la signification indiquée ci-après :

Marchandises. Tous biens, autres que la poste et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef.

Note 1.— Cette définition diffère de la définition de « marchandises » donnée dans l'Annexe 9 — Facilitation.

Note 2.— Le COMAT qui peut être classé comme marchandise dangereuse et qui est transporté conformément à la Partie 1, § 2.2.2, 2.2.3 ou 2.2.4 des Instructions techniques est considéré comme « fret » (p. ex. pièces d'aéronef telles que générateurs chimiques d'oxygène, régulateurs de carburant, extincteurs, huiles, lubrifiants et produits de nettoyage).

3. ÉTATS

3.1 L'État de l'exploitant devrait indiquer dans les spécifications d'exploitation si l'exploitant a reçu une approbation particulière pour transporter des marchandises dangereuses comme fret. Les limitations éventuellement applicables devraient être indiquées.

3.2 Une approbation particulière peut être accordée pour le transport de certains types de marchandises seulement (p. ex. glace sèche, substance biologique, Catégorie B et marchandises dangereuses en quantités exemptées) ou de COMAT.

3.3 Le Supplément aux Instructions techniques contient des indications sur les responsabilités des États concernant les exploitants. Ces indications comprennent des éléments qui s'ajoutent aux renseignements de la Partie 7 des Instructions techniques sur le stockage et le chargement, la fourniture de renseignements, les inspections et l'application ainsi qu'aux renseignements de l'Annexe 6 concernant les responsabilités des États relatives aux marchandises dangereuses.

3.4 Le transport de marchandises dangereuses autrement que comme fret (c.-à-d. vols médicaux, recherches et sauvetage) est visé à la Partie 1, Chapitre 1, des Instructions techniques. Les exemptions concernant des marchandises dangereuses qui font partie de l'équipement ou qui sont destinées à être utilisées à bord durant le vol sont traitées en détail dans la Partie 1, Chapitre 2, § 2.2.1, des Instructions techniques.



4. EXPLOITANT

4.1 Le programme de formation de l'exploitant devrait couvrir, au minimum, les aspects du transport de marchandises dangereuses qui sont énumérés dans les Instructions techniques, Partie 1, Chapitre 4, Instructions sur les marchandises dangereuses. Une formation périodique doit être dispensée dans les 24 mois qui suivent la formation initiale, sauf dispositions contraires figurant dans les Instructions techniques.

4.2 Le manuel d'exploitation devrait donner des précisions sur le programme de formation concernant les marchandises dangereuses, y compris les politiques et les procédures applicables au personnel de tierces parties qui intervient dans l'acceptation, la manutention, le chargement et le déchargement de marchandises dangereuses transportées comme fret.

4.3 Les Instructions techniques exigent que les exploitants fournissent dans le manuel d'exploitation, et/ou d'autres manuels appropriés, des renseignements qui permettront aux équipages de conduite, aux autres employés et aux agents d'assistance en escale de s'acquitter de leurs responsabilités liées au transport de marchandises dangereuses, et qu'une formation initiale soit dispensée avant l'exercice d'une fonction professionnelle concernant des marchandises dangereuses.

4.4 Les exploitants devraient respecter en permanence les exigences fixées par les États sur le territoire desquels ils mènent des opérations, conformément à la Section III, Chapitre 2, § 2.2.2.3 de la présente Annexe.

4.5 Les exploitants peuvent demander une approbation particulière pour transporter, comme fret, certaines marchandises dangereuses seulement, telles que glace sèche, substance biologique, Catégorie B, COMAT et marchandises dangereuses en quantités exemptées.

4.6 La Pièce jointe 1 à la Partie S-7, Chapitre 7, du Supplément aux Instructions techniques contient des indications et des renseignements supplémentaires concernant les exploitants n'ayant pas d'approbation et les exploitants ayant une approbation pour transporter des marchandises dangereuses comme fret.

4.7 Tous les exploitants devraient élaborer et mettre en oeuvre un système qui assure qu'ils resteront au courant des modifications et mises à jour des règlements. Les Instructions techniques contiennent les instructions détaillées qui sont nécessaires pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses. Ces instructions sont publiées tous les deux ans, et prennent effet le 1er janvier d'une année impaire.

— FIN —