
SECRETARIAT GENERAL

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE

ARRETE N°2017.....00077...../MTMUSR/SG/ANAC
relatif à l'exploitation technique des aéronefs / Aviation
générale internationale- Avions.

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

- Vu la Constitution ;
- Vu le décret n°2016-001/PRES du 06 janvier 2016 portant nomination du Premier Ministre ;
- Vu le décret n°2017-075/PRES/PM du 20 février 2017 portant remaniement du Gouvernement ;
- Vu le décret n°2017-0148/PRES/PM/SGG-CM du 23 mars 2017 portant attributions des membres du Gouvernement ;
- Vu le décret n°2016-398/PRES/PM/MTMUSR du 23 mai 2016 portant organisation du Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière ;
- 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 la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 et 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°013-2010/AN du 06 avril 2010 portant adoption du Code de l'aviation civile au Burkina Faso ;
- Vu le Décret n° 2012-1075/PRES/PM/MTPEN/MEF/MDNAC/MATDS du 31 décembre 2012 relatif aux services aériens ;
- Vu le décret N°2012-116/PRES/PM/MTPEN/MEF/DEF/MATDS du 21 février 2012 portant réglementation de la circulation aérienne ;
- Vu le décret n°2012-1034/PRES/PM/MTPEN/MEF/MDNAC/MATDS/MS/MEDD du 28 décembre 2012 portant organisation du service de recherches et de sauvetage pour les aéronefs en détresse ;
- Vu le décret n°2012-1080/PRES/PM/MTPEN/MEF/MDNAC/MATDS du 31 décembre 2012 portant programme national de sécurité en matière d'aviation civile ;

ARRETE

Article 1

Le présent arrêté ainsi que son annexe définissent les conditions d'utilisation des aéronefs civils pour toute activité autre que celle de transport commercial y compris le travail aérien

Article 2

Pour certains aéronefs, en raison de leur catégorie, classe ou type ou de leur condition particulière d'utilisation, le ministre chargé de l'aviation civile peut définir, en outre, par des consignes opérationnelles les règles d'utilisation spécifiques des aéronefs qu'il édicte en vue d'assurer la sécurité.

Article 3

Le présent arrêté et son annexe s'appliquent aux aéronefs civils inscrits sur le registre d'immatriculation burkinabé, dans les limites du territoire du Burkina Faso au sens de l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale ;

Article 4

Le ministre chargé de l'aviation civile peut autoriser des dérogations aux dispositions de l'annexe du présent arrêté lorsque le demandeur justifie par des conditions d'utilisation particulières d'un niveau de sécurité équivalent.

Article 5

Le présent arrêté abroge et remplace toutes dispositions antérieures d'effet contraire.

Article 6

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 de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Ouagadougou, le 22 MAI 2017



Souleymane SOULAMA
Chevalier de l'ordre national

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



ANNEXE

RAF 06.2: AVIATION GENERALE INTERNATIONALE- AVIONS

Edition 2, Avril 2017

ANNEXE A L'ARRETE N° 2017.....00077...../MTMUSR/SG/ANAC

**MAITRISE DU DOCUMENT**

MAITRISE DU DOCUMENT					
Acteurs					Diffusion
Rôle	Fonction	Nom Prénom	Visa	Date	
Rédacteur	Chef de groupe (DEA)	Azakaria TRAORE		09 MAR 2017	<ul style="list-style-type: none">▪ Version papier<ul style="list-style-type: none">- Bibliothèque- DEA▪ Version électronique<ul style="list-style-type: none">- Inspecteurs- Site web ANAC- Exploitants
Vérificateur	Présidente CVRAF (DTA)	Lucie ZEBA / TRAORE		18 AVR 2017	
Approbateur	Directeur Général	Abel SAWADOGO		18 AVR 2017	
HISTORIQUE DES MODIFICATIONS					
Edition/Amt.	Date	Justification			
02/00	Avril 2017	Prise en compte des amendements OACI			



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
MD	1	02	Avril 2017	00			49	02	Avril 2017	00	
LDA	2	02	Avril 2017	00			50	02	Avril 2017	00	
IAR	3	02	Avril 2017	00			51	02	Avril 2017	00	
LPE	4	02	Avril 2017	00			52	02	Avril 2017	00	
LDR	5	02	Avril 2017	00		CH2.5	53	02	Avril 2017	00	
TDM	6	02	Avril 2017	00			54	02	Avril 2017	00	
	7	02	Avril 2017	00			55	02	Avril 2017	00	
	8	02	Avril 2017	00			56	02	Avril 2017	00	
	9	02	Avril 2017	00			57	02	Avril 2017	00	
	10	02	Avril 2017	00			58	02	Avril 2017	00	
CH1.1	11	02	Avril 2017	00		CH2.6	59	02	Avril 2017	00	
	12	02	Avril 2017	00			60	02	Avril 2017	00	
	13	02	Avril 2017	00		CH2.7	61	02	Avril 2017	00	
	14	02	Avril 2017	00		CH2.8	62	02	Avril 2017	00	
	15	02	Avril 2017	00		CH2.9	63	02	Avril 2017	00	
CH1.2	16	02	Avril 2017	00		CH3.1	64	02	Avril 2017	00	
	17	02	Avril 2017	00		CH3.2	65	02	Avril 2017	00	
	18	02	Avril 2017	00		CH3.3	66	02	Avril 2017	00	
	19	02	Avril 2017	00			67	02	Avril 2017	00	
	20	02	Avril 2017	00		CH3.4	68	02	Avril 2017	00	
	21	02	Avril 2017	00			69	02	Avril 2017	00	
	22	02	Avril 2017	00			70	02	Avril 2017	00	
	23	02	Avril 2017	00			71	02	Avril 2017	00	
	24	02	Avril 2017	00			72	02	Avril 2017	00	
	25	02	Avril 2017	00			73	02	Avril 2017	00	
	26	02	Avril 2017	00			74	02	Avril 2017	00	
	27	02	Avril 2017	00			75	02	Avril 2017	00	
CH2.1	28	02	Avril 2017	00			76	02	Avril 2017	00	
	29	02	Avril 2017	00		CH3.5	77	02	Avril 2017	00	
CH.2.2	30	02	Avril 2017	00			78	02	Avril 2017	00	
	31	02	Avril 2017	00		CH3.6	79	02	Avril 2017	00	
	32	02	Avril 2017	00			80	02	Avril 2017	00	
	33	02	Avril 2017	00			81	02	Avril 2017	00	
	34	02	Avril 2017	00			82	02	Avril 2017	00	
	35	02	Avril 2017	00			83	02	Avril 2017	00	
	36	02	Avril 2017	00			84	02	Avril 2017	00	
	37	02	Avril 2017	00			85	02	Avril 2017	00	
	38	02	Avril 2017	00		CH3.7	86	02	Avril 2017	00	
CH2.3	39	02	Avril 2017	00		CH3.8	87	02	Avril 2017	00	
CH2.4	40	02	Avril 2017	00			88	02	Avril 2017	00	
	41	02	Avril 2017	00		CH3.9	89	02	Avril 2017	00	
	42	02	Avril 2017	00			90	02	Avril 2017	00	
	43	02	Avril 2017	00		CH3.10	91	02	Avril 2017	00	
	44	02	Avril 2017	00		CH3.11	92	02	Avril 2017	00	
	45	02	Avril 2017	00			93	02	Avril 2017	00	
	46	02	Avril 2017	00		CH3.12	94	02	Avril 2017	00	
	47	02	Avril 2017	00		CH3.13	95	02	Avril 2017	00	
	48	02	Avril 2017	00							

**LISTE DES REFERENCES**

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date
Annexe 6 Partie 2	OACI	Aviation générale internationale- avions	9 ^{ème} Édition	Juillet 2016
			Amdt 35	Février 2017



TABLE DES MATIERES

LISTE DES AMENDEMENTS	2
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS	3
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	4
LISTE DES REFERENCES	5
TABLE DES MATIERES.....	6
SECTION 1 : GENERALITE	11
<i>La présente annexe s'applique aux vols d'aviation générale internationale par avion conformément aux Sections 2 et 3 ci-dessous.....</i>	11
CHAPITRE 1.1 : ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES	11
1.1.1 Abréviations	11
1.1.2 Symboles	15
CHAPITRE 1.2 : DEFINITIONS	16
SECTION 2 : VOLS D'AVIATION GENERALE.....	28
CHAPITRE 2.1 GENERALITES	28
2.1.1 Respect des lois, règlements et procédures.....	28
2.1.2 Marchandises dangereuses	28
2.1.3 Usage de substances psycho actives	29
2.1.4 Approbations particulières.....	29
CHAPITRE 2.2 : EXECUTION DES VOLS.....	30
2.2.1 Installations et services d'exploitation	30
2.2.2 Gestion de l'exploitation	30
2.2.2.1 Consignes d'exploitation – Généralités.....	30
2.2.2.2 Minimums opérationnels d'aérodrome.....	30
2.2.2.3 Passagers.....	32
2.2.3 Préparation des vols.....	32
2.2.3.3 Planification des vols.....	33
2.2.3.4 Conditions météorologiques.....	33
2.2.3.5 Aérodromes de dégagement	34
2.2.3.6 Carburant et lubrifiant requis	35
2.2.3.7 Avitaillement avec des passagers à bord	35
2.2.3.8 Réserve d'oxygène	36
2.2.4 Procédures en vol.....	36
2.2.4.1 Minimums opérationnels d'aérodrome.....	36
2.2.4.2 Observations météorologiques communiquées par les pilotes.....	36
2.2.4.3 Conditions de vol dangereuses	36
2.2.4.4 Membres de l'équipage de conduite à leur poste	36
2.2.4.5 Emploi de l'oxygène.....	37



2.2.4.6 Protection de l'équipage de cabine et des passagers à bord des avions pressurisés en cas de chute de pression.....	37
2.2.4.7 Gestion du carburant en vol	37
2.2.4.8 Procédures d'approche aux instruments.....	38
2.2.5 Fonctions du pilote commandant de bord.....	38
2.2.6 Bagages à main (décollage et atterrissage).....	39
CHAPITRE 2.3 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS.....	39
2.3.1 Généralités	39
CHAPITRE 2.4 : EQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS.....	40
2.4.1 Généralités	40
2.4.2 Avions -Tous vols	40
2.4.3 Avions en régime VFR.....	42
2.4.4 Avions - Survol de l'eau	42
2.4.4.1 Hydravions	42
2.4.4.2 Avions terrestres.....	43
2.4.4.3 Avions - Vols à grande distance avec survol de l'eau.....	43
2.4.5 Avions - Vols au-dessus de régions terrestres désignées.....	44
2.4.6 Avions - Vols à haute altitude.....	44
2.4.7 Avions volant selon les règles de vol aux instruments	44
2.4.8 Avions volant de nuit.....	45
2.4.9 Avions répondant aux normes de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I de la Convention de Chicago et de l'arrêté relatif aux bruits des aéronefs.	45
2.4.10 Indicateur de nombre de Mach.....	45
2.4.11 Avions qui doivent être équipés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS)	45
2.4.12 Emetteur de localisation d'urgence (ELT).....	47
2.4.13 Avions qui doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-Pression	47
2.4.14 Microphones	47
2.4.15 Avions équipés de systèmes d'atterrissage automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de systèmes de vision améliorée (EVS), de systèmes de vision synthétique (SVS)/ou de systèmes de vision combinés (CVS).....	48
2.4.16 Enregistreurs de bord.....	48
2.4.16.1 Enregistreurs de données de vol et systèmes d'enregistrement de données d'aéronef	48
2.4.16.3 Enregistreurs de communications par liaison de données	49
2.4.16.4 Enregistreurs de bord — Généralités.....	50
2.4.17 Sacoques de vol électroniques (EFB)	51
2.4.17.1 Équipement EFB.....	51
2.4.17.2 Fonctions EFB.....	51
2.4.17.3 Critères opérationnels pour les EFB.....	51
CHAPITRE 2.5 : EQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS ET DE NAVIGATION DE BORD DES AVIONS	52
2.5.1 Equipement de communications	52
2.5.2 Equipement de navigation	54
2.5.3 Équipement de surveillance	57
CHAPITRE 2.6 : ENTRETIEN DES AVIONS.....	58
2.6.1 Responsabilités du propriétaire en matière de maintenance.....	58
2.6.2 Etats de maintenance.....	59



2.6.3 Modifications et réparations	60
2.6.4 Fiche de maintenance	60
CHAPITRE 2.7 EQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS	60
2.7.1 Composition de l'équipage de conduite.....	60
2.7.2 Qualifications.....	60
CHAPITRE 2.8 : MANUELS, LIVRES DE BORD ET ETATS	62
2.8.1 Manuel de vol.....	62
2.8.2 Carnet de route	62
2.8.3 Etats de l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord	62
CHAPITRE 2.9 : SURETE	63
2.9.1 Sûreté de l'avion.....	63
2.9.2 Rapport sur les actes d'intervention illicite.....	63
SECTION 3 : AVIONS LOURDS ET AVIONS A TURBOREACTEURS	64
CHAPITRE 3.1 : CHAMP D'APPLICATION.....	64
CHAPITRE 3.2 : VOLS D'AVIATION D'AFFAIRES	65
CHAPITRE 3.3 : GENERALITES	66
3.3.1 Respect des lois, règlements et procédures.....	66
3.3.2 Gestion de la sécurité	66
CHAPITRE 3.4 : PREPARATION ET EXECUTION DES VOLS.....	68
3.4.1 Installations et services d'exploitation	68
3.4.2 Gestion de l'exploitation	68
3.4.2.1 Notification de l'exploitant	68
3.4.2.2 Manuel d'exploitation.....	68
3.4.2.3 Consignes d'exploitation-Généralités	68
3.4.2.4 Simulation de situations d'urgence en cours de vol	68
3.4.2.5 Listes de vérification	69
3.4.2.6 Altitudes minimales de vol.....	69
3.4.2.7 Minimums opérationnels d'aérodrome.....	69
3.4.2.8 Gestion de la fatigue	69
3.4.2.9 Passagers.....	69
3.4.3 Préparation des vols	70
3.4.3.3 Planification opérationnelle des vols.....	70
3.4.3.4 Aérodromes de dégagement	71
3.4.3.5 Carburant requis	71
3.4.3.6 Gestion du carburant en vol	73
3.4.3.7 Spécifications supplémentaires applicables aux vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'un aérodrome de dégagement en route	73
3.4.3.8 Avitaillement avec passagers à bord.....	74
3.4.3.9 Réserve d'oxygène	74
3.4.4 Procédures en vol.....	75
3.4.4.1 Approches aux instruments	75
3.4.4.2 Emploi de l'oxygène.....	75
3.4.4.3 Procédures d'exploitation à moindre bruit des avions	75



3.4.4.4 Procédures d'utilisation des avions concernant les vitesses verticales de montée et de descente	75
3.4.5 Fonctions du pilote commandant de bord	75
3.4.6 Bagages à main (décollage et atterrissage)	76
CHAPITRE 3.5 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS.....	77
3.5.1 Généralités	77
3.5.2 Avions dont le certificat de navigabilité a été délivré conformément aux dispositions de l'Annexe 8 de la Convention de Chicago, Parties IIIA et IIIB	77
CHAPITRE 3.6 : EQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS.....	79
3.6.1 Généralités	79
3.6.2 Avions-Tous vols	79
3.6.3 Enregistreurs de bord	80
3.6.3.1 Enregistreurs de données de vol	80
3.6.3.2 Enregistreurs de conversations de poste de pilotage	81
3.6.3.3 Enregistreurs combinés	81
3.6.3.4 Avions - Vols à grande distance avec survol de l'eau	81
3.6.3.5 Avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 1990	82
3.6.4 Avions — Vols en atmosphère givrante	82
3.6.5 Avions volant selon les règles de vol aux instruments	82
3.6.5.2 Avions de plus de 5 700 kg — Alimentation de secours des instruments indicateurs d'assiette fonctionnant à l'électricité	83
3.6.6 Avions pressurisés transportant des passagers-Equipement de détection Météorologique.	83
3.6.7 Avions destinés à être utilisés au-dessus de 15 000 m (49 000 ft)-Indicateur de rayonnement.	83
3.6.8 Avions transportant des passagers-Sièges des membres de l'équipage de cabine	84
3.6.8.2 Avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 1981	84
3.6.9 Avions qui doivent être équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS)	84
3.6.10 Avions qui doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression	84
3.6.11 Microphones	85
CHAPITRE 3.7 : EQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS ET DE NAVIGATION DE BORD DES AVIONS	86
3.7.1 Equipement de communications	86
3.7.2 Installation	86
3.7.3 Gestion des données de navigation électroniques	86
CHAPITRE 3.8 : ENTRETIEN DES AVIONS.....	87
3.8.1 Responsabilités de l'exploitant en matière de maintenance	87
3.8.2 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant	87
3.8.3 Programme de maintenance	87
3.8.4 Renseignements sur le maintien de la navigabilité	87
3.8.5 Fiche de maintenance	87
CHAPITRE 3.9 : EQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS.....	89
3.9.1 Composition de l'équipage de conduite.....	89
3.9.1.1 Désignation du pilote commandant de bord	89
3.9.1.2 Mécanicien navigant	89
3.9.2 Consignes aux membres d'équipage de conduite pour les cas d'urgence	89
3.9.3 Programmes de formation des membres d'équipage de conduite.....	89
3.9.4 Qualifications.....	89
3.9.4.1 Licences des membres d'équipage de conduite	89



3.9.4.2	Expérience récente du pilote commandant de bord	90
3.9.4.3	Expérience récente du copilote	90
3.9.4.4	Contrôle de la compétence des pilotes.....	90
CHAPITRE 3.10 : AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION		91
CHAPITRE 3.11 : MANUELS, LIVRES DE BORD ET ETATS		92
3.11.1	Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant	92
3.11.2	Programme de maintenance.....	92
3.11.3	Enregistrements provenant des enregistreurs de bord	93
CHAPITRE 3.12 : EQUIPAGE DE CABINE		94
3.12.1	Fonctions attribuées en cas d'urgence.....	94
3.12.2	Présence de membres de l'équipage de cabine aux postes d'évacuation d'urgence	94
3.12.3	Protection des membres de l'équipage de cabine pendant le vol	94
3.12.4	Formation	94
CHAPITRE 3.13 : SURETE		95
3.13.1	Programme de sûreté.....	95



SECTION 1 : GENERALITE

La présente annexe s'applique aux vols d'aviation générale internationale par avion conformément aux Sections 2 et 3 ci-dessous.

CHAPITRE 1.1 : ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES

1.1.1 Abréviations

AC	Courant alternatif
ACAS	Système anticollision embarqué
ADREP	Compte rendu d'accident/incident
ADRS	Système d'enregistrement de données d'aéronef
ADS	Surveillance dépendante automatique
AGA	Aérodromes, routes aériennes et aides au sol
AIR	Enregistreur d'images embarqué
AIRS	Système d'enregistrement d'images embarqué
AOC	Permis d'exploitation aérienne
APCH	Approche
AR	Autorisation obligatoire
ASE	Erreur de système altimétrique
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATM	Gestion du trafic aérien
ATN	Réseau de télécommunications aéronautiques
ATS	Service de la circulation aérienne
CADV	Commandes automatiques de vol
CARS	Système d'enregistrement audio de poste de pilotage
CAT I	Catégorie I
CAT II	Catégorie II
CAT III	Catégorie III
CAT IIIA	Catégorie IIIA
CAT IIIB	Catégorie IIIB
CAT IIIC	Catégorie IIIC



CFIT	Impact sans perte de contrôle
cm	Centimètre
CPDLC	Communications contrôleur-pilote par liaison de données
CVR	Enregistreur de conversations de poste de pilotage
CVS	Système de vision combiné
DA	Altitude de décision
DA/H	Altitude/hauteur de décision
DC	Courant continu
DEL	Diode électroluminescente
D-FIS	Services d'information de vol par liaison de données
DH	Hauteur de décision
DLR	Enregistreur de liaison de données
DLRS	Système d'enregistrement de liaison de données
DME	Dispositif de mesure de distance
DSTRK	Route désirée
EFB	Sacoche de vol électronique
EFIS	Système d'instruments de vol électroniques
EGT	Température des gaz d'échappement
EICAS	Système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage
ELT	Émetteur de localisation d'urgence
ELT(AD)	ELT automatique largable
ELT(AF)	ELT automatique fixe
ELT(AP)	ELT automatique portatif
ELT(S)	ELT de survie
EPR	Rapport de pressions moteur
EUROCAE	Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile
EVS	Système de vision améliorée
FANS	Futurs systèmes de navigation aérienne
FDR	Enregistreur de données de vol
FM	Modulation de fréquence

**RAF 06.2**

Edition : 2
Révision : 00
Date : 18/04/2017
Page 13 sur 95

AVIATION GENERALE INTERNATIONALE- AVIONS

ft	Pied
ft/min	Pied(s) par minute
g	Accélération de la pesanteur
GAP	Groupe auxiliaire de puissance
GBAS	Système de renforcement au sol
GCAS	Système de prévention des collisions avec le sol
GLS	Système d'atterrissage GBAS
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
GPS	Système mondial de localisation
GPWS	Dispositif avertisseur de proximité du sol
hPa	Hectopascal
HUD	Visualisation tête haute
IAOPA	Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs
IBAC	Conseil international de l'aviation d'affaires
IFR	Règles de vol aux instruments
ILS	Système d'atterrissage aux instruments
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments
inHg	Pouce de mercure
INS	Système de navigation par inertie
ISA	Atmosphère type internationale
kg	Kilogramme
kHz	Kilohertz
km	Kilomètre
km/h	Kilomètre(s) par heure
kt	Nœud
lbf	Livre-force
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
MNPS	Spécifications de performances minimales de navigation
MOPS	Spécification de performances opérationnelles minimales
m/s	Mètre par seconde
N1	Régime du compresseur basse pression (compresseur à deux étages) ; régime de la soufflante compresseur à trois étages)
N2	Régime du compresseur haute pression (compresseur à deux étages) ; régime du compresseur pression intermédiaire (compresseur à trois étages)
N3	Régime du compresseur haute pression (compresseur à trois étages)
NAV	Navigation
NM	Mille marin
NVIS	Système de vision nocturne
OCA	Altitude de franchissement d'obstacles
OCA/H	Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles
OCH	Hauteur de franchissement d'obstacles
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
PBC	Communication basée sur la performance
PBN	Navigation fondée sur les performances
PBS	Surveillance basée sur la performance
RCP	Performances de communication requises
RNAV	Navigation de surface
RNP	Qualité de navigation requise
RNPSOR	Qualité de navigation requise et besoins opérationnels spéciaux
RSP	Performance de surveillance requise
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics



RVR	Portée visuelle de piste
RVSM	Minimum de séparation verticale réduit
SBAS	Système de renforcement satellitaire
SI	Système international d'unités
SICASP	Groupe d'experts sur l'amélioration du radar secondaire de surveillance et les systèmes anticollision
SOP	Procédure d'exploitation normalisée
SVS	Système de vision synthétique
TAWS	Système d'avertissement et d'alarme d'impact
TCAS	Système d'alerte de trafic et d'évitement des collisions
TLA	Angle de manette de poussée/puissance
TLS	Niveau de sécurité visé
TVE	Erreur verticale totale
UTC	Temps universel coordonné
VD	Vitesse de calcul en piqué
VFR	Règles de vol à vue
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue
VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF
VSM	Minimum de séparation verticale
VS ₀	Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé en configuration d'atterrissage
WXR	Conditions météorologiques

1.1.2 Symboles

°C	Degré Celsius
%	Pour cent



CHAPITRE 1.2 : DEFINITIONS

Dans la présente annexe, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après:

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

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

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

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

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

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

Aérodrome de dégagement à destination. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir s'il devient impossible ou inopportun d'utiliser l'aérodrome d'atterrissage prévu. *L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être son aérodrome de dégagement en route ou à destination.*



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

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

Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH). Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours d'une opération d'approche aux instruments 3D, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie. *L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.*

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Approche finale en descente continue (CDFA). Technique compatible avec les procédures d'approche stabilisée, selon laquelle le segment d'approche finale d'une procédure d'approche classique aux instruments 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 devrait débiter la manœuvre d'arrondi pour le type d'aéronef considéré.

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

Avion lourd. Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg.

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

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

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

Certains États acceptent les codes de pratiques de l'industrie et y font référence dans l'élaboration des règlements pour répondre aux exigences de l'Annexe 6, Partie 2, et mettent à disposition, pour les codes de pratiques de l'industrie, leurs sources et la manière de les obtenir.



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

Une spécification RCP comprend les exigences en matière de performance de communication qui sont attribuées aux composants de système pour ce qui concerne la communication à assurer ainsi que le temps de transaction, la continuité, la disponibilité, l'intégrité, la sécurité et la fonctionnalité connexes nécessaires à l'opération proposée dans le contexte d'un concept d'espace aérien particulier.

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

Les minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent au Chapitre 4 de l'Annexe 2 de la Convention de Chicago.

Conditions météorologiques de vol à vue (VMC). Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés. *Les minimums spécifiés figurent au Chapitre 4 de l'Annexe 2 de la Convention de Chicago.*

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

État de l'aérodrome. État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé. **État d'immatriculation.** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

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

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

Dans le contexte de l'Annexe 6, Partie 2, l'exploitant n'est pas engagé dans le transport de passagers, de fret ou de poste contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Fiche de maintenance. 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.



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, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.

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

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

Marchandises dangereuses. Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions. *La classification des marchandises dangereuses est indiquée dans l'Annexe 18, Chapitre 3.*

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

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

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

- 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.



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

Navigation de surface (RNAV). Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens. *La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances.*

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

Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.

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

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

Le crépuscule civil finit lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon. L'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon.

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

- a) approche aux instruments bidimensionnelle (2D), n'utilisant que le guidage de navigation latérale ;
- b) approche aux instruments tridimensionnelle (3D), utilisant à la fois le guidage de navigation latérale et verticale. *Le guidage de navigation latérale et verticale désigne le guidage assuré par :*
- c) *une aide de radionavigation au sol ; ou*



- d) *des données de navigation générées par ordinateur provenant d'aides de navigation au sol, spatiales ou autonomes, ou d'une combinaison de ces aides.*

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

Plan de vol. Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, 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'avion et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes intéressés.

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

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

Procédure d'approche aux instruments (IAP). Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'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. *Les procédures d'approche classique peuvent être exécutées en utilisant une technique d'approche finale en descente continue (CDFA). Les CDFA avec guidage VNAV consultatif calculé par l'équipement de bord [voir les PANS-OPS (Doc 8168), Volume I, Partie I, Section 4, Chapitre 1, § 1.8.1] sont considérées comme des opérations d'approche aux instruments 3D. Les CDFA avec calcul manuel de la vitesse verticale de descente nécessaire sont considérées comme des opérations d'approche aux instruments 2D. Pour plus de renseignements sur les CDFA, voir les PANS-OPS (Doc 8168), Volume I, Partie I, Section 4, Chapitre 1, § 1.7 et 1.8.*

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



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

Voir la Section 2, Chapitre 2.2, § 2.2.2.2, pour les types d'opérations d'approche aux instruments.

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

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

Réparation. Remise d'un 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.

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.

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

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

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



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

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

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

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

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



Le Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613), Volume II, contient des éléments indicatifs détaillés sur les spécifications de navigation.

Le terme RNP, défini précédemment comme étant l'« expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini », a été supprimé de la présente Annexe, le concept de RNP ayant été dépassé par le concept de PBN. Dans la présente Annexe, il est désormais utilisé uniquement dans le contexte des spécifications de navigation qui prévoient une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances. P. ex. la RNP 4 désigne des exigences applicables à un aéronef et un vol, notamment une performance de navigation latérale de 4 NM et une obligation de surveillance et d'alerte à bord en ce qui concerne les performances, exigences qui sont décrites en détail dans le Doc 9613.

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.

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

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

Une spécification RSP comprend les exigences en matière de performance de surveillance qui sont attribuées aux composants de système pour ce qui concerne la surveillance à assurer ainsi que le temps de remise des données, la continuité, la disponibilité, l'intégrité, l'exactitude des données de surveillance, la sécurité et la fonctionnalité connexes nécessaires à l'opération proposée dans le contexte d'un concept d'espace aérien particulier.

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

L'EVS n'inclut pas les systèmes de vision nocturne (NVIS).



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



SECTION 2 : VOLS D'AVIATION GENERALE

CHAPITRE 2.1 GENERALITES

2.1.1 Respect des lois, règlements et procédures

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

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

2.1.1.3 La responsabilité du contrôle d'exploitation incombe au pilote commandant de bord.

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

2.1.1.5 Le pilote commandant de bord doit disposer à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherche et de sauvetage des régions devant être survoler.

2.1.1.6 Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, comme il est spécifié à l'Annexe 1 de la Convention de Chicago et l'arrêté relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences du personnel de l'aéronautique civile.

2.1.2 Marchandises dangereuses

Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans l'Annexe 18 de la Convention de Chicago et l'arrêté relatif à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.



2.1.3 Usage de substances psycho actives

Les dispositions relatives à l'usage de substances psycho actives figurent dans les Annexes 1 et 2 de la Convention de Chicago.

2.1.4 Approbations particulières

Le pilote commandant de bord ne doit pas effectuer un vol nécessitant une approbation particulière si cette approbation n'a pas été délivrée par l'administration de l'aviation civile. Les approbations particulières suivront le modèle présenté à l'Appendice 2.4 de l'Annexe 6 Partie 1 et contiendront au moins les renseignements qui y figurent.



CHAPITRE 2.2 : EXECUTION DES VOLS

2.2.1 Installations et services d'exploitation

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

2.2.2 Gestion de l'exploitation

2.2.2.1 Consignes d'exploitation – Généralités

La conduite d'un avion sur l'aire de mouvement d'un aéroport n'est assurée que par un pilote ayant les qualifications nécessaires ou par une personne qui :

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

2.2.2.2 Minimums opérationnels d'aéroport

2.2.2.2.1 Le pilote commandant de bord n'effectue, ni décollage ni atterrissage sur un aéroport où les minimums opérationnels sont inférieurs à ceux qui peuvent être établis pour cet aéroport par l'État sur le territoire duquel il est situé, sans l'autorisation expresse de cet État.

2.2.2.2.1.1 L'administration de l'aviation civile approuve un ou des crédits opérationnels pour des opérations avec avions équipés de systèmes d'atterrissage automatique, de HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS. Ces approbations seront sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments.

- a) aux fins d'une interdiction d'approche (§ 2.2.4.1.2), des minimums inférieurs aux minimums opérationnels d'aéroport ;
- 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.



2.2.2.2.2 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 :

- a) Type A : hauteur minimale de descente ou hauteur de décision égale ou supérieure à 75 m (250 ft) ;
- b) Type B : hauteur de décision inférieure à 75 m (250 ft). Les opérations d'approche aux instruments de type B se classent comme suit :
 - 1) Catégorie I (CAT I) : hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft) avec visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m ;
 - 2) Catégorie II (CAT II) : hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et portée visuelle de piste au moins égale à 300 m ;
 - 3) Catégorie 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 ;
 - 4) 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 ;
 - 5) Catégorie IIIC (CAT IIIC) : sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.

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

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

2.2.2.2.3 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.



2.2.2.2.4 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.

2.2.2.3 Passagers

2.2.2.3.1 Le pilote commandant de bord 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'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.

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

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

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

2.2.3 Préparation des vols

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

- a) que l'avion est apte au vol, en état de navigabilité et dûment immatriculé et que les pièces qui en font foi se trouvent à bord ;
- b) que l'avion est doté des instruments et de l'équipement approprié, compte tenu des conditions de vol prévues ;
- c) que les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du chapitre 2.6;
- d) que la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;



- e) que toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de manière à ne pas compromettre la sécurité de façon sûre ;
- f) que les limites d'emploi de l'avion, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne sont pas dépassées.

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

2.2.3.3 Planification des vols

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

- a) une étude des observations et des prévisions météorologiques courantes disponibles ;
- 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.

2.2.3.4 Conditions météorologiques

2.2.3.4.1 Un vol qui doit être effectué en VFR ne sera 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 seront, le moment voulu, de nature à permettre le respect de ces règles.

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

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

2.2.3.4.3 Pour L'administration de l'aviation civile doit établir les critères à utiliser pour l'heure d'utilisation prévue d'un aérodrome, en incluant une marge de temps.



Une marge de temps largement acceptée pour l'« heure estimée d'utilisation » est une heure avant et une heure après l'heure d'arrivée la plus proche et l'heure d'arrivée la plus tardive.

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

2.2.3.4.4 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 pas être entrepris que si l'avion a fait l'objet d'une inspection givrage et, au besoin, d'un traitement de dégivrage/antigivrage approprié. Les accumulations de glace et autres contaminants d'origine naturelle sont enlevés afin de maintenir l'avion en état de navigabilité avant le décollage.

2.2.3.5 Aérodrômes de dégagement

Aérodrômes de dégagement à destination

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

- a) si la durée du vol à partir de l'aéroport de départ, ou du point de replanification en vol, jusqu'à l'aéroport de destination est telle que, en tenant compte de toutes les conditions météorologiques et des renseignements opérationnels pertinents pour le vol, à l'heure d'utilisation prévue, il existe une certitude raisonnable :
 - 1) que l'approche et l'atterrissage pourront être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue ;
 - 2) que des pistes distinctes seront utilisables à l'heure d'utilisation prévue de l'aéroport de destination, dont au moins une pour laquelle il y a une procédure d'approche aux instruments opérationnelle ;

- b) si l'aéroport d'atterrissage prévu est isolé et
 - 1) une procédure d'approche aux instruments normalisée est prescrite pour l'aéroport d'atterrissage prévu ;
 - 2) un point de non-retour a été déterminé ; et
 - 3) un vol ne sera pas poursuivi au-delà du point de non-retour à moins que les renseignements météorologiques en
 - 4) vigueur disponibles indiquent que les conditions suivantes existeront à l'heure d'utilisation prévue :
 - i) base des nuages à 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de l'altitude minimale spécifiée dans la procédure d'approche aux instruments ;



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

2.2.3.6 Carburant et lubrifiant requis

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

- a) si le vol est effectué selon les règles de vol aux instruments et dans le cas où il n'y a pas à prévoir d'aérodrome de dégagement à destination, cas qui fait l'objet du § 2.2.3.5, ou si le vol est effectué à destination d'un aérodrome isolé, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale ; ou
- b) si le vol est effectué selon les règles de vol aux instruments et s'il faut prévoir un aérodrome de dégagement à destination, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis l'aérodrome de dégagement, et par la suite d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale ; ou
- c) si le vol est effectué en VFR de jour, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 30 minutes à l'altitude de croisière normale ; ou
- d) si le vol est effectué en VFR de nuit, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale.
- e) Aucune disposition du paragraphe 2.2.3.6 n'empêche de modifier le plan de vol d'un avion en cours de vol pour le dérouter vers un autre aérodrome, pourvu qu'à partir du moment où ce changement de plan est décidé il soit possible de satisfaire aux spécifications de ce même paragraphe.

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

2.2.3.7 Avitaillement avec des passagers à bord

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

2.2.3.7.2 lorsque l'avitaillement est effectué pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, des communications bilatérales doivent être assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol supervisant l'avitaillement et le pilote



commandant de bord ou le personnel qualifié dont la présence est prescrite au paragraphe 2.2.3.7.1.

2.2.3.8 Réserve d'oxygène

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

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

2.2.4 Procédures en vol

2.2.4.1 Minimums opérationnels d'aérodrome

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

2.2.4.1.2 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'aérodrome dans le cas d'une approche classique, à moins que la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle ne dépasse le minimum spécifié.

2.2.4.1.3 Si la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle tombe au-dessous du minimum spécifié une fois que l'avion 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'aérodrome dans le cas d'une approche classique, l'approche peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H. Dans tous les cas, un avion ne doit pas poursuivre son approche vers un aérodrome au-delà du point auquel les conditions d'utilisation sont inférieures aux minimums opérationnels spécifiés.

2.2.4.2 Observations météorologiques communiquées par les pilotes

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

2.2.4.3 Conditions de vol dangereuses

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

2.2.4.4 Membres de l'équipage de conduite à leur poste



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

2.2.4.4.2 Croisière. Chaque membre de l'équipage de conduite qui est en service dans le poste de pilotage doit rester à son poste sauf s'il doit s'absenter pour accomplir des fonctions liées à la conduite de l'avion ou pour des motifs d'ordre physiologique.

2.2.4.4.3 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.

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

2.2.4.5 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 où l'alimentation en oxygène est prescrite, comme le prévoit le paragraphe 2.2.3.8.

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

Pour les membres de l'équipage de cabine des dispositions et des moyens de protection doivent être prévues telles qu'en cas de descente d'urgence nécessitée par une dépressurisation, ils aient de bonnes chances de ne pas perdre connaissance, et 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 doivent être également prévues telle que les passagers aient de bonnes chances de survivre à l'hypoxémie consécutive à une dépressurisation.

2.2.4.7 Gestion du carburant en vol

2.2.4.7.1 Le pilote commandant de bord surveillera 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 aéroport où il pourra atterrir en sécurité et de la réserve finale prévue restant dans les réservoirs.

2.2.4.7.2 Le pilote commandant de bord informera 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 aéroport précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers cet aéroport, 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.2.2.4.7.3.

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

2.2.4.8 Procédures d'approche aux instruments

2.2.4.8.1 L'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso approuve et publie pour tout aérodrome, une ou plusieurs procédures d'approche aux instruments, conçues compte tenu de la classification des opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments, pour chaque piste aux instruments ou aérodrome utilisés pour des approches aux instruments.

2.2.4.8.2 Les avions 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 du Burkina Faso pour chaque aérodrome.

2.2.5 Fonctions du pilote commandant de bord

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

2.2.5.2 Le pilote commandant de bord a la responsabilité de veiller à ce qu'un vol :

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

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



2.2.6 Bagages à main (décollage et atterrissage)

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

CHAPITRE 2.3 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

2.3.1 Généralités

2.3.1.1 L'avion est 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) s'il y a lieu, dans le cadre des limites de masse imposées conformément aux normes de certification acoustique applicables de l'Annexe 16, Volume I de la Convention de Chicago et l'arrêté relatif aux bruits des aéronefs sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un aérodrome ou une piste où il n'existe aucun problème de bruit par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso.
- d) 2.3.1.2 Des plaques indicatrices, des listes, des marques sur les instruments ou des combinaisons de ces éléments, indiquant les limites d'emploi dont le service responsable de la délivrance des certificats a prescrit l'affichage, doivent être disposées à bord de l'avion.

2.3.1.3 Le pilote commandant de bord détermine si les performances de l'avion permettent un décollage et un départ en sécurité.



CHAPITRE 2.4 : EQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS

2.4.1 Généralités

Outre l'équipement minimal nécessaire pour la délivrance d'un certificat de navigabilité, les instruments, l'équipement et les documents de vol prescrits dans les paragraphes ci-dessous sont installés ou transportés, selon le cas, à bord des avions, suivant l'avion utilisé et les conditions dans lesquelles le vol doit s'effectuer. Les instruments et équipement prescrits, y compris leur installation, doivent être acceptables par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

2.4.2 Avions -Tous vols

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

2.4.2.2 Pour tous les vols, les avions doivent être dotés :

- a) d'une trousse de premiers soins facilement accessible ;
- b) d'extincteurs portatifs conçus de manière que, lorsqu'ils sont utilisés, ils ne provoquent pas de pollution dangereuse de l'air dans l'avion ; au moins un extincteur doit être situé :
 - 1) dans le poste de pilotage ;
 - 2) dans chacun des compartiments des passagers séparé du poste de pilotage et auquel le pilote et le copilote ne peuvent avoir aisément accès ;
- c)
 - 1) d'un siège pour chaque passager ;
 - 2) d'une ceinture de sécurité pour chaque siège et de sangles de sécurité pour chaque couchette;
- d) des documents et renseignements suivants :
 - 1) manuel de vol ou autres documents ou renseignements exigés pour l'application des dispositions du Chapitre 2.3 et concernant toute limite d'emploi prescrite pour l'avion par l'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso;



- 2) toute approbation particulière délivrée par l'administration de l'aviation civile, le cas échéant, pour le ou les vols à effectuer ;
 - 3) cartes à jour et appropriées correspondant à la route envisagée et aux routes susceptibles d'être suivies en cas de déroutement ;
 - 4) procédures, conformes aux dispositions de l'Annexe 2, destinées au pilote commandant de bord d'un aéronef intercepté ;
 - 5) signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs intercepteurs et les aéronefs interceptés, conformément aux dispositions de l'Annexe 2 de la Convention de Chicago;
 - 6) carnet de route de l'avion ;
- e) si l'avion est doté de fusibles accessibles en vol, de fusibles de rechange de calibres appropriés.

2.4.2.3 L'agent utilisé dans l'extincteur d'incendie incorporé à chaque récipient à serviettes, papier et rebuts prévu dans les toilettes des avions dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 31 décembre 2011 ou à une date ultérieure, et l'agent utilisé dans les extincteurs portatifs placés dans les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 31 décembre 2016 ou à une date ultérieure :

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

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

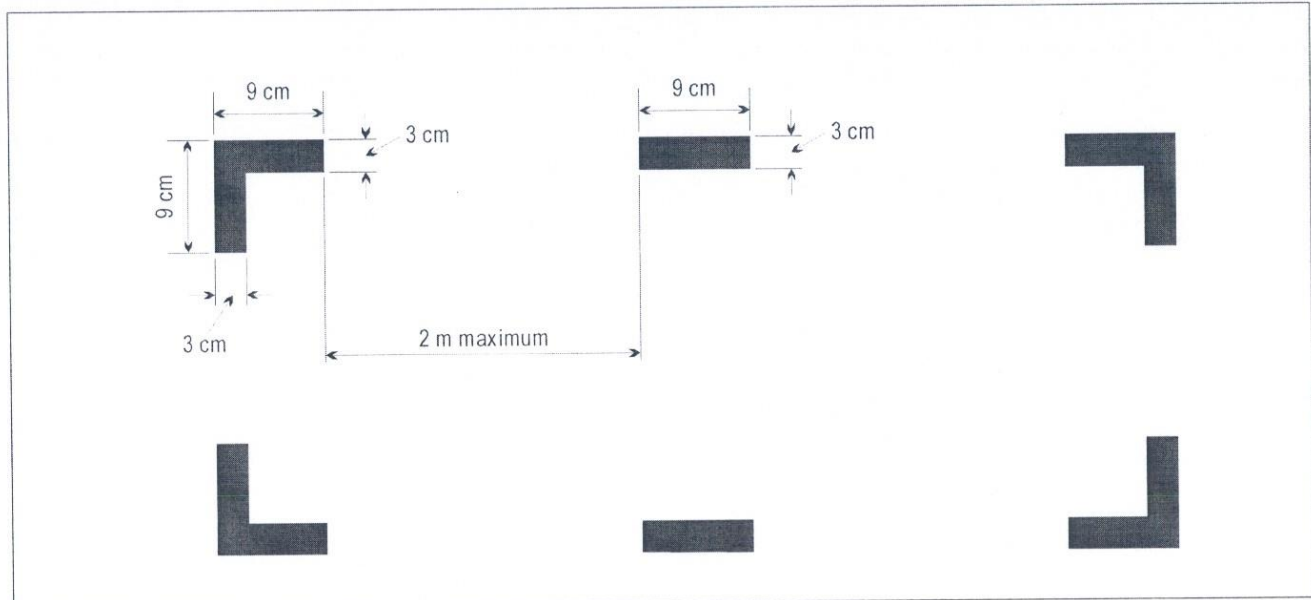
2.4.2.5 Pour tous les vols, les avions doivent être munis d'un harnais de sécurité pour chaque siège de membre d'équipage de conduite.

2.4.2.6 Indication des zones de pénétration du fuselage

2.4.2.6.1 Lorsque des zones du fuselage permettant la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence sont marquées sur l'avion, elles seront de couleur rouge ou jaune et, si cela est nécessaire, elles seront entourées d'un cadre blanc pour assurer un meilleur contraste avec le fond.

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

2.4.3 Avions en régime VFR



INDICATION DES ZONES DE PÉNÉTRATION DU FUSELAGE (voir § 2.4.2.6)

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

- a) de moyens de déterminer et d'indiquer :
 - 1) le cap magnétique ;
 - 2) l'altitude barométrique ;
 - 3) la vitesse anémométrique ;
- b) d'un moyen de déterminer et d'indiquer le temps, en heures, minutes et secondes, ou en auront un à bord ;
- c) de tous les autres éléments d'équipement qui pourront être prescrits par l'autorité compétente.
- d) et de tous les autres éléments d'équipement prescrits par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

2.4.3.2 les vols VFR effectués en vol contrôlé doivent être équipés comme prévu au paragraphe 2.4.7.

2.4.4 Avions - Survol de l'eau

2.4.4.1 Hydravions

Pour tous les vols, les hydravions doivent être équipés :



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

2.4.4.2 Avions terrestres

Avions terrestres monomoteurs

Tous les avions terrestres monomoteurs :

- a) qui survolent une étendue d'eau en croisière à une distance supérieure à celle à laquelle ils peuvent atteindre la côte en vol plané ; ou
- b) qui décollent ou atterrissent à un aérodrome où, de l'avis du pilote commandant de bord, la trajectoire de décollage ou d'approche est disposée de telle façon au-dessus de l'eau qu'en cas de problème, il y a probabilité d'amerrissage forcé ; doivent être dotés d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette.

2.4.4.3 Avions - Vols à grande distance avec survol de l'eau

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

2.4.4.3.2 Le pilote commandant de bord d'un avion appelé à effectuer un vol à grande distance avec survol de l'eau doit déterminer les risques pour la survie des occupants de l'avion dans l'éventualité d'un amerrissage forcé, en tenant compte de l'environnement et des conditions d'exploitation (état de la mer, température de l'air et de la mer, distance par rapport à un point terrestre se prêtant à un atterrissage d'urgence, disponibilité de moyens de recherche et de sauvetage, etc.). Suite à l'évaluation de ces risques, il doit veiller à ce qu'en plus de l'équipement prescrit au paragraphe 2.4.4.3.1, l'avion doit être doté :

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



b) d'un équipement pour effectuer les signaux de détresse définis à l'Annexe 2 de la Convention de Chicago.

2.4.5 Avions - Vols au-dessus de régions terrestres désignées

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

2.4.6 Avions - Vols à haute altitude

2.4.6.1 Les avions destinés à être utilisés à haute altitude doivent être dotés de réservoirs d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer l'oxygène à prévoir en application du paragraphe 2.2.3.8.

2.4.6.2 Avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1990 ou après cette date.

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

2.4.6.3 Avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 1990.

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

2.4.7 Avions volant selon les règles de vol aux instruments

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

- a) de moyens de déterminer et d'indiquer :
 - 1) le cap magnétique (compas de secours) ;
 - 2) l'altitude barométrique ;
 - 3) la vitesse aérodynamique (avec dispositif destiné à prévenir les effets de la condensation ou du givrage) ;
 - 4) le virage et le dérapage ;
 - 5) l'assiette ;
 - 6) le cap stabilisé ;
 - 7) si l'alimentation des instruments gyroscopiques est suffisante ;
 - 8) la température extérieure ;



- 9) la vitesse verticale ;
- b) d'un moyen de déterminer et d'indiquer le temps, en heures, minutes et secondes, ou en auront un à bord ;
- c) de tous les autres instruments ou éléments d'équipement qui pourront être prescrits par l'autorité compétente.

2.4.8 Avions volant de nuit

Les avions volant de nuit doivent être dotés :

- a) de l'équipement spécifié au paragraphe 2.4.7 ;
- b) des feux prescrits à l'Annexe 2 de la Convention de Chicago pour les aéronefs en vol ou qui se déplacent sur l'aire de mouvement d'un aéroport ;
- c) d'un projecteur d'atterrissage ;
- d) d'un dispositif d'éclairage des instruments et appareils qui sont indispensables pour assurer la sécurité de l'avion, à l'usage de l'équipage de conduite ;
- e) d'un dispositif d'éclairage des cabines de passagers ;
- f) d'une lampe électrique portative indépendante à chaque poste de membre d'équipage.

2.4.9 Avions répondant aux normes de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I de la Convention de Chicago et de l'arrêté relatif aux bruits des aéronefs.

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

2.4.10 Indicateur de nombre de Mach

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

2.4.11 Avions qui doivent être équipés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS)

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



- 2.4.11.2 Tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée est égale ou inférieure à 5 700 kg et qui sont autorisés à transporter plus de cinq passagers, mais pas plus de neuf, doivent être dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.
- 2.4.11.3 Tous les avions à moteurs alternatifs dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de neuf passagers doivent être dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.
- 2.4.11.4 Un dispositif avertisseur de proximité du sol doit donner automatiquement et en temps opportun à l'équipage de conduite un avertissement clair lorsque l'avion se trouve dans une situation qui peut être dangereuse du fait de la proximité de la surface terrestre.
- 2.4.11.5 Le dispositif avertisseur de proximité du sol doit donner un avertissement au moins dans les situations suivantes :
- a) vitesse verticale de descente excessive ;
 - b) perte excessive d'altitude après un décollage ou une remise des gaz ;
 - c) marge de franchissement du relief insuffisant.
- 2.4.11.6 Un dispositif avertisseur de proximité du sol doit donner un avertissement au moins dans les situations suivantes :
- a) vitesse verticale de descente excessive ;
 - b) taux excessif de rapprochement du relief ;
 - c) perte excessive d'altitude après un décollage ou une remise des gaz ;
 - d) marge de franchissement du relief insuffisant, l'appareil n'étant pas en configuration d'atterrissage :
 - 1)- train d'atterrissage non verrouillé en position sortie ;
 - 2)- volets non en position pour l'atterrissage ;
 - e) descente excessive au-dessous de la trajectoire d'alignement de descente aux instruments.
- 2.4.11.7 Un dispositif avertisseur de proximité du sol installé dans un avion à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg ou qui est autorisé à transporter plus de neuf passagers et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré après le 1er janvier 2011 doit donner un avertissement au moins dans les situations suivantes :
- a) vitesse verticale de descente excessive ;
 - b) taux excessif de rapprochement du relief ;



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

2.4.12 Emetteur de localisation d'urgence (ELT)

2.4.12.1 Tous les avions doivent avoir à leur bord un ELT automatique.

2.4.12.2 Sauf dans les cas prévus au paragraphe 2.4.12.3, à compter du 1er juillet 2008, tous les avions doivent être dotés d'au moins un ELT d'un type quelconque.

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

2.4.12.4 L'équipement ELT placé à bord en application des paragraphes 2.4.12.1, 2.4.12.2 et 2.4.12.3 doit fonctionner conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 10, Volume III de la Convention de Chicago.

2.4.13 Avions qui doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-Pression

2.4.13.1 Les avions doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 10, Volume IV de la Convention de Chicago.

2.4.13.2 Sauf dérogation accordée par l'autorité compétente, les avions en régime VFR doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 10, Volume IV de la Convention de Chicago.

2.4.14 Microphones

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



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

2.4.15.1 Lorsque des avions sont équipés de systèmes d'atterrissage automatique, d'un HUD ou d'affichages équivalents, d'un EVS, SVS ou CVS ou de toute combinaison de ces systèmes en un système hybride, les critères d'utilisation de ces systèmes pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un avion seront établis par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

2.4.15.2 En établissant des critères opérationnels pour l'utilisation de systèmes d'atterrissage automatique, de HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS, l'administration de l'aviation civile doit veiller à ce que :

- a) l'équipement réponde aux exigences appropriées de certification de navigabilité ;
- b) l'exploitant/le propriétaire ait procédé à une évaluation des risques de sécurité liés aux opérations appuyées par les systèmes d'atterrissage automatique, les HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS;
- c) l'exploitant/le propriétaire ait établi et documenté les procédures pour l'utilisation des systèmes d'atterrissage automatique, des HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS, et les exigences de formation s'y rapportant.

2.4.16 Enregistreurs de bord

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

2.4.16.1.1 Types

2.4.16.1.1.1 Les FDR Type I et Type IA enregistreront les paramètres nécessaires pour déterminer avec précision la trajectoire de vol, la vitesse, l'assiette, la puissance, la configuration de vol et le mode de conduite de l'avion.

2.4.16.1.1.2 Les FDR Type II enregistreront les paramètres nécessaires pour déterminer avec précision la trajectoire de vol, la vitesse, l'assiette, la puissance et la configuration des dispositifs servant à modifier la portance et la traînée de l'avion.

2.4.16.1.2 Utilisation

2.4.16.1.2.1 Tous les avions à turbomachines dont le nombre de sièges passagers est supérieur à cinq, dont la masse maximale au décollage certifiée est égale ou inférieure à 5 700 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1er janvier 2016 ou après soient équipés :



- a) d'un FDR Type II ; ou
- b) b) d'un AIR ou d'un AIRS Classe C capable d'enregistrer les paramètres de trajectoire de vol et de vitesse affichés au(x) pilote(s) ; ou
- c) d'un ADRS capable d'enregistrer les paramètres essentiels énumérés au Tableau A2.3-3 de l'Appendice 2.3.

2.4.16.1.2.2 Dans tous les avions pour lesquels la demande de certification de type aura été présentée à l'administration de l'aviation civile le 1er janvier 2016 ou après et qui doivent être équipés d'un FDR, le ou les action (s) des pilotes sur les commandes principales et/ou position des gouvernes correspondantes (tangage, roulis et lacet) doivent être enregistrés à un intervalle maximal d'enregistrement de 0,125 seconde

2.4.16.1.3 Cessation d'emploi

2.4.16.1.3.1 Les enregistreurs de données de vol par gravure sur feuille métallique ne doivent plus être utilisés.

2.4.16.1.3.2 Les FDR analogiques en modulation de fréquence (FM) ne doivent plus être utilisés.

2.4.16.1.3.3 Les FDR sur pellicule photographique ne doivent plus être utilisés.

2.4.16.1.3.4 les FDR à bande ne doivent plus être utilisés.

2.4.16.1.3.5 Les FDR à bande magnétique doivent plus être utilisés à partir du 1er janvier 2016.

2.4.16.2.3 Durée d'enregistrement

2.4.16.2.3.1 Tous les CVR seront capables de conserver les éléments enregistrés au cours des 30 dernières minutes de fonctionnement au moins.

2.4.16.2.3.2 À compter du 1er janvier 2016, tous les CVR seront capables de conserver les éléments enregistrés au cours des deux dernières heures de fonctionnement au moins.

2.4.16.2.3.3 Tous les avions dont le premier certificat de navigabilité a été délivré le 1er janvier 1990 ou après et qui doivent être équipés d'un CVR soient dotés d'un appareil capable de conserver les éléments enregistrés au cours des deux dernières heures de fonctionnement au moins.

2.4.16.3 Enregistreurs de communications par liaison de données

2.4.16.3.1 Application



2.4.16.3.1.1 Tous les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1er janvier 2016 ou après, qui utilisent l'une quelconque des applications de communications par liaison de données énumérées au § 5.1.2 de l'Appendice 2.3 et qui doivent être équipés d'un CVR enregistreront sur un enregistreur de bord tous les messages communiqués par liaison de données.

2.4.16.3.1.2 Tous les avions qui auront 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 énumérées au § 5.1.2 de l'Appendice 2.3 et qui doivent être équipés d'un CVR enregistreront sur un enregistreur de bord les messages communiqués par liaison de données.

2.4.16.3.2 Durée d'enregistrement

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

2.4.16.3.3 Corrélation

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

2.4.16.4 Enregistreurs de bord — Généralités

2.4.16.4.1 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 prescrites de résistance à l'impact et de protection contre l'incendie.

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

2.4.16.4.2 Utilisation

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

2.4.16.4.2.2 En vue de la conservation des enregistrements, les enregistreurs de bord seront désactivés à la conclusion du temps de vol à la suite d'un accident ou d'un incident. Ils ne seront pas réactivés tant qu'il n'en aura pas été disposé conformément à l'Annexe 13.

2.4.16.4.3 Enregistrements des enregistreurs de bord

En cas d'accident ou d'incident survenant à l'avion, le pilote commandant de bord et/ou le propriétaire/l'exploitant assureront, dans toute la mesure du possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, la conservation des enregistreurs de bord en question,



ainsi que leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux dispositions de l'Annexe 13.

2.4.16.4.4 Maintien de l'état de fonctionnement

On procédera 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.

2.4.16.4.5 Documentation électronique concernant les enregistreurs de bord

La documentation sur les paramètres des FDR et des ADRS à remettre par les exploitants aux services d'enquête sur les accidents soit fournie sous forme électronique et tienne compte des spécifications pertinentes de l'industrie.

2.4.17 Sacoques de vol électroniques (EFB)

2.4.17.1 Équipement EFB

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

2.4.17.2 Fonctions EFB

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

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

2.4.17.2.2 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 avions.

2.4.17.3 Critères opérationnels pour les EFB

En établissant des critères opérationnels pour l'utilisation des EFB, l'administration de l'aviation civile d'immatriculation 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) l'exploitant/le propriétaire ait évalué les risques de sécurité liés aux opérations appuyées par la ou les fonctions EFB ;
- c) l'exploitant/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) l'exploitant/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) l'exploitant/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.

CHAPITRE 2.5 : EQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS ET DE NAVIGATION DE BORD DES AVIONS

2.5.1 Equipement de communications

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

2.5.1.2 Lorsque l'application des dispositions du paragraphe 2.5.1.1 exige l'installation de plusieurs équipements de radiocommunications, chacun d'eux doit être installé



indépendamment de l'autre ou des autres pour que la panne de l'un d'eux n'entraîne pas celle d'un autre.

2.5.1.3 Les avions appelés à être utilisés conformément aux règles de vol à vue, mais en vol contrôlé, doivent être dotés, sauf s'ils en sont dispensés par l'autorité compétente, d'un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales à tout moment du vol avec toute station aéronautique et sur toute fréquence que peut prescrire l'autorité compétente.

2.5.1.4 Les avions appelés à être utilisés pour des vols auxquels s'appliquent les dispositions du paragraphe 2.4.4.3.1 ou paragraphe 2.4.5 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 prescrit l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

2.5.1.5 L'équipement de radiocommunications prescrit aux paragraphes 2.5.1.1 à 2.5.1.4 doit permettre des communications sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz.

2.5.1.6 Pour les vols dans des parties définies de l'espace aérien ou sur des routes pour lesquelles un type de RCP a été prescrit, outre l'équipement requis en vertu des paragraphes 2.5.1.1 à 2.5.1.5, tout avion :

- a) doit être doté d'un équipement de communication qui doit lui permettre de respecter le type de RCP prescrit ;
- b) doit avoir été autorisé par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso pour ce type d'exploitation.
- c) le manuel de vol ou tout autre document de l'avion approuvé par l'administration de l'aviation civile doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RCP ;
- d) dans le cas d'un avion exploité conformément à une LME, la LME contiendra des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RCP.

2.5.1.7 l'administration de l'aviation civile établie des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RCP a été prescrite.

2.5.1.8 Dans l'établissement des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite, l'administration de l'aviation civile exige que l'exploitant ou le propriétaire établisse :

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



- b) des exigences en matière de 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.

2.5.1.9 Pour les avions visés au paragraphe 2.5.1.6, l'État d'immatriculation veillera 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, paragraphe 3.3.5.2 ;
- b) l'application immédiate de mesures correctives pour tout aéronef, type d'aéronef ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la ou les spécifications RCP.

2.5.2 Equipement de navigation

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

- a) à son 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'administration de l'aviation civile du Burkina Faso, la navigation pour les vols effectués conformément aux règles de vol à vue est accomplie par référence visuelle à des repères terrestres.

2.5.2.2 Pour les opérations pour lesquelles une spécification de navigation fondée sur les performances a été prescrite, outre l'équipement requis en vertu du paragraphe 2.5.2.1, tout avion :

- a) doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permet de respecter la ou les spécifications de navigation ;
- b) doit avoir été autorisé par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso pour ce type d'exploitation.
- c) des renseignements sur les possibilités de l'avion relativement à la ou aux spécifications de navigation figureront dans le manuel de vol ou un autre document de l'avion approuvé par l'État de conception ou l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso.



d) si l'avion est exploité conformément à une LME, des renseignements sur les possibilités de l'avion pour la ou les spécifications de navigation figureront dans la LME.

2.5.2.3 L'administration de l'aviation civile établie des critères pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite.

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

- a) des procédures pour les situations normales et pour les situations anormales, y compris des procédures d'urgence ;
- b) des exigences en matière de 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.

2.5.2.5 L'administration de l'aviation civile délivre une approbation particulière pour les opérations basées sur des spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN.

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

- a) indique en permanence à l'équipage de conduite s'il suit bien la route prévue ou s'il s'en écarte, avec le degré de précision voulu en tout point le long de cette route ;
- b) a été autorisé par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso pour l'exploitation MNPS dont il s'agit.

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

a) doit être doté d'un équipement capable :

- 1) d'indiquer à l'équipage de conduite le niveau de vol que suit l'avion ;



- 2) de tenir automatiquement un niveau de vol sélectionné ;
 - 3) de donner l'alerte à l'équipage de conduite en cas d'écart par rapport au niveau de vol sélectionné. Le seuil d'alerte ne doit pas être supérieur à ± 90 m (300 ft) ;
 - 4) d'indiquer automatiquement l'altitude-pression ;
- b) doit être autoriser par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso à voler dans l'espace aérien dont il s'agit ;
 - c) doit présenter des performances de navigation verticale.

Avant de donner l'approbation RVSM prescrite au paragraphe 2.5.2.4, alinéa b), l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso s'assure :

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

2.5.2.8 Avant de donner l'approbation RVSM prescrite au § 2.5.2.7, alinéa b), l'administration de l'aviation civile s'assure :

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

2.5.2.9 L'administration de l'aviation civile du Burkina Faso s'assure qu'en ce qui concerne les avions visés au paragraphe 2.5.2.4, des dispositions appropriées ont été mises en place pour :

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

2.5.2.10 Après délivrance d'une approbation RVSM à un propriétaire ou un exploitant, l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso a établi une exigence



garantissant que les performances de tenue d'altitude d'au moins deux avions de chaque groupe de types d'aéronefs du propriétaire ou de l'exploitant seront surveillées au moins une fois tous les deux ans ou à des intervalles de 1 000 heures de vol par avion, si cette période est plus longue. Lorsqu'un groupe de types d'aéronefs d'un propriétaire ou l'exploitant ne comprend qu'un seul avion, la surveillance de cet avion s'effectue dans la période spécifiée.

Les données de surveillance issues de n'importe quel programme de surveillance régional conforme à l'Annexe 11, paragraphe 3.3.5.2, peuvent être utilisées pour satisfaire à cette obligation.

2.5.2.11 L'Administration de l'aviation civile du Burkina Faso, a établi des dispositions et des procédures veillant à ce que des mesures appropriées soient prises à l'égard des aéronefs et des propriétaires ou des exploitants dont on constate qu'ils utilisent l'espace aérien RVSM sans une approbation RVSM valide.

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

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

2.5.3 Équipement de surveillance

2.5.3.1 Tout avion sera doté d'un équipement de surveillance qui lui permettra de respecter les exigences des services de la circulation aérienne.

2.5.3.2 Pour les vols en espace aérien où l'équipement de surveillance doit respecter une spécification RSP liée à la surveillance basée sur la performance (PBS), outre l'équipement requis en vertu du § 2.5.3.1 :

- a) l'avion sera 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'avion approuvé par l'État de conception ou par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RSP ;
- c) dans le cas d'un avion exploité conformément à une LME, la LME contiendra des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RSP.



2.5.3.3 L'administration de l'aviation civile établie des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RSP a été prescrite.

2.5.3.4 Dans l'établissement des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RSP liée à la PBS a été prescrite, l'administration de l'aviation civile exige que l'exploitant ou le propriétaire établisse :

- a) des procédures pour les situations normales et pour les situations anormales, y compris des procédures d'urgence ;
- b) des exigences en matière de 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.

2.5.3.5 Pour les avions visés au paragraphe 2.5.3.2, l'administration de l'aviation civile veille à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

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

CHAPITRE 2.6 : ENTRETIEN DES AVIONS

2.6.1 Responsabilités du propriétaire en matière de maintenance

2.6.1.1 En suivant des procédures acceptables par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso, le propriétaire d'un avion immatriculé sur le registre burkinabé ou, si ce dernier est loué, le locataire, doit veiller à ce que :

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

2.6.1.2 Le propriétaire ou le locataire ne doit pas utiliser ledit avion s'il n'est pas entretenu et remis en service dans le cadre d'un système acceptable par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso.



2.6.1.3 Si la fiche de maintenance n'est pas délivrée par un organisme de maintenance agréé, la personne qui signe la fiche de maintenance doit être titulaire de la licence prévue au RAF.01.1

2.6.1.4 Le propriétaire ou le locataire doit veiller à ce que la maintenance de ses avions soit effectuée conformément à un programme de maintenance approuvé par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso lorsqu'ils sont immatriculés au Burkina Faso.

2.6.2 Etats de maintenance

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

- a) temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'avion et de tous les ensembles à vie limitée ;
- b) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires applicables relatifs au maintien de la navigabilité ;
- c) renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations ;
- d) temps de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'avion ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposé ;
- e) temps de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'avion ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposé ;
- f) situation actuelle de conformité de l'avion avec le programme de maintenance ;
- g) états de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.

2.6.2.2 Les états dont il est question au paragraphe 2.6.2.1, alinéas a) à e), doivent être conservés pendant au moins 90 jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les états indiqués au paragraphe 2.6.2.1, alinéa f), doivent être conservés pendant au moins un an après la date de signature de la fiche de maintenance.

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



2.6.3 Modifications et réparations

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

2.6.4 Fiche de maintenance

2.6.4.1 Une fiche de maintenance doit être remplie et signée, comme le prescrit l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso, pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon satisfaisante et conformément à des données et des procédures acceptables.

2.6.4.2 Une fiche de maintenance doit contenir une attestation comprenant :

- a) les détails essentiels des travaux effectués ;
- b) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
- c) le cas échéant, le nom de l'organisme de maintenance agréé ;
- d) le nom de la personne ou des personnes autorisées qui ont signé la fiche.

CHAPITRE 2.7 EQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

2.7.1 Composition de l'équipage de conduite

L'équipage de conduite ne doit pas être inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel de vol ou tout autre document associé au certificat de navigabilité.

2.7.2 Qualifications

2.7.2.1 Le pilote commandant de bord doit s'assurer que :

- a) chaque membre de l'équipage de conduite est titulaire d'une licence ou d'une validation de licence selon le cas, en cours de validité;



- b) les membres de l'équipage de conduite possèdent les qualifications appropriées ;
- c) les membres de l'équipage de conduite ont fait le nécessaire pour maintenir leur compétence.

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



CHAPITRE 2.8 : MANUELS, LIVRES DE BORD ET ETATS

2.8.1 Manuel de vol

Le manuel de vol de tout avion immatriculé au Burkina Faso doit être mis à jour en y apportant les modifications imposées par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

2.8.2 Carnet de route

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

2.8.2.2 Le carnet de route d'un avion comporte les rubriques suivantes :

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

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

A tout moment, le propriétaire de l'avion ou, dans le cas d'un avion loué, le locataire, doit pouvoir communiquer sans délai aux centres de coordination de sauvetage des listes contenant des renseignements sur l'équipement de secours et de sauvetage transporté dans l'avion lorsqu'il effectue un vol international. Les renseignements doivent comprendre notamment le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des signaux pyrotechniques, le détail des fournitures médicales de secours, les réserves d'eau potable, ainsi que le type de l'équipement radio portatif de secours et les fréquences utilisées.



CHAPITRE 2.9 : SURETE

2.9.1 Sûreté de l'avion

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

2.9.2 Rapport sur les actes d'intervention illicite

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



SECTION 3 : AVIONS LOURDS ET AVIONS A TURBOREACTEURS

CHAPITRE 3.1 : CHAMP D'APPLICATION

3.1.1 Les dispositions des sections 2 et 3 sont applicables aux vols d'aviation générale internationale effectués par :

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

3.1.2 Les vols effectués par des avions dont le nombre de sièges passagers est supérieur à neuf (09) sont soumis aux dispositions de la section 3.

**CHAPITRE 3.2 : VOLS D'AVIATION D'AFFAIRES**

Les entreprises utilisant, pour effectuer des vols d'affaires, trois aéronefs ou plus confiés à des pilotes d'aéronefs doivent se conformer aux dispositions de la section 3.



CHAPITRE 3.3 : GENERALITES

3.3.1 Respect des lois, règlements et procédures.

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

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

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

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

3.3.1.5 L'exploitant doit veiller à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques aéronautiques, comme il est spécifié dans le RAF01.1 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile.

3.3.2 Gestion de la sécurité.

3.3.2.1 L'exploitant doit mettre en place et tenir à jour un système de gestion de la sécurité adapté à l'envergure et à la complexité de ses activités.

3.3.2.2 Le système de gestion de la sécurité comprend, au minimum :

- a) un processus pour identifier les menaces réelles et potentielles pour la sécurité et évaluer les risques connexes;
- b) un processus pour élaborer et mettre œuvre les mesures correctives nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité acceptable ;
- c) une surveillance continue et une évaluation régulière de la pertinence et de l'efficacité des activités de gestion de la sécurité.



RAF 06.2

AVIATION GENERALE INTERNATIONALE- AVIONS

Edition : 2

Révision : 00

Date : 18/04/2017

Page 67 sur 95

Le RAF 19 contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les exploitants de l'aviation générale internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, le guide de rédaction du manuel de gestion de la sécurité (MGS) contient de plus amples orientations.



CHAPITRE 3.4 : PREPARATION ET EXECUTION DES VOLS

3.4.1 Installations et services d'exploitation

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

3.4.2 Gestion de l'exploitation

3.4.2.1 Notification de l'exploitant

3.4.2.1.1 Si l'exploitant a une base d'exploitation dans un autre Etat, il doit la notifier à l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

3.4.2.1.2 Suite à la notification prévue au paragraphe 3.4.2.1.1, la supervision de la sécurité et de la sûreté doit faire l'objet d'une coordination entre l'Etat sur le territoire duquel se trouve la base d'exploitation et l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

3.4.2.2 Manuel d'exploitation

L'exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation contenant toutes les consignes et les informations dont le personnel d'exploitation a besoin pour s'acquitter de ses fonctions. Ce manuel 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.

3.4.2.3 Consignes d'exploitation-Généralités

3.4.2.3.1 L'exploitant doit veiller à ce que tous les membres du personnel d'exploitation soient convenablement instruits de leurs fonctions et de leurs responsabilités particulières, et de la place de ces fonctions par rapport à l'ensemble de l'exploitation.

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

3.4.2.4 Simulation de situations d'urgence en cours de vol

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



3.4.2.5 Listes de vérification

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

3.4.2.6 Altitudes minimales de vol

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

3.4.2.7 Minimums opérationnels d'aérodrome

L'exploitant doit veiller à ce qu'aucun pilote commandant de bord ne parte d'un aérodrome ou n'arrive à un aérodrome en utilisant des minimums opérationnels d'aérodrome inférieurs à ceux qui peuvent être établis pour l'aérodrome par l'Etat sur le territoire duquel l'aérodrome est situé, à moins que le pilote n'ait reçu l'approbation expresse de cet Etat.

3.4.2.8 Gestion de la fatigue

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

3.4.2.9 Passagers

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

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

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

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



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

3.4.3 Préparation des vols

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

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

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

3.4.3.3 Planification opérationnelle des vols

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



3.4.3.4 Aérodromes de dégagement

3.4.3.4.1 Aérodromes de dégagement au décollage

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

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

- a) dans le cas d'un avion bimoteur, une heure à une vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement déterminée à partir du manuel d'utilisation de l'avion, calculée en conditions ISA et en air calme, en utilisant la masse au décollage réelle ;
- b) dans le cas d'un avion à trois moteurs ou plus, deux heures à une vitesse de croisière tous moteurs en fonctionnement déterminée à partir du manuel d'utilisation de l'avion, calculée en conditions ISA et en air calme, en utilisant la masse au décollage réelle.

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

3.4.3.5 Carburant requis

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

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

- a) les données de consommation de carburant :
 - 1) communiquées par l'avionneur ;
 - 2) si disponibles, des données à jour propres à l'avion provenant d'un système de suivi de la consommation de carburant ;
- b) les conditions d'exploitation dans lesquelles le vol planifié s'effectuera, notamment :
 - 1) masse prévue de l'avion ;
 - 2) avis aux navigants ;
 - 3) observations météorologiques en vigueur ou combinaison d'observations en vigueur et de prévisions ;
 - 4) procédures des services de la circulation aérienne, restrictions et délais prévus ;
 - 5) effets du report d'interventions de maintenance et/ou d'écarts de configuration.



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

- a) carburant de circulation au sol : quantité de carburant qui sera consommée avant le décollage, compte tenu des conditions locales à l'aérodrome de départ et de la consommation de carburant du groupe auxiliaire de puissance (GAP) ;
- b) carburant d'étape : quantité de carburant nécessaire pour que l'avion puisse voler du point de décollage ou du point de replanification en vol jusqu'à l'atterrissage à l'aérodrome de destination, compte tenu des conditions d'exploitation visées au paragraphe 3.4.3.5.2, alinéa b) ;
- c) réserve de route : quantité de carburant nécessaire pour faire face à des imprévus. Elle ne sera pas inférieure à 5 % du carburant d'étape prévu.
- d) réserve de dégagement à destination, qui sera :
 - 1) dans les cas où un aérodrome de dégagement à destination est nécessaire, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse :
 - i) effectuer une approche interrompue à l'aérodrome de destination ;
 - ii) monter à l'altitude de croisière prévue ;
 - iii) suivre l'itinéraire prévu ;
 - iv) descendre jusqu'au point où l'approche prévue est amorcée ;
 - v) effectuer l'approche et l'atterrissage à l'aérodrome de dégagement à destination ;
 - 2) dans les cas où le vol est effectué sans aérodrome de dégagement à destination, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 15 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome de destination dans des conditions normales ; ou
 - 3) dans les cas où l'aérodrome d'atterrissage prévu est un aérodrome isolé :
 - i) si l'avion est équipé de moteurs alternatifs, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 45 minutes, plus 15 % du temps de vol prévu au niveau de croisière, y compris la réserve finale, ou pendant 2 heures, si cette durée est inférieure ; ou
 - ii) si l'avion est équipé de turbomachines, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 2 heures à la consommation de croisière normale au-dessus de l'aérodrome de destination, y compris la réserve finale ;
- e) réserve finale : quantité de carburant à l'arrivée à l'aérodrome de dégagement à destination ou à l'aérodrome de destination si un aérodrome de dégagement à destination n'est pas nécessaire, soit :
 - 1) si l'avion est équipé de moteurs alternatifs, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 45 minutes ; ou
 - 2) si l'avion est équipé de turbomachines, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome dans des conditions normales ;



- f) carburant supplémentaire : quantité de carburant additionnelle requise pour permettre à l'aéronef de descendre selon les besoins et d'atterrir à un aérodrome de dégagement en cas de panne de moteur ou de dépressurisation, dans l'hypothèse où elle se produit au point le plus critique de la route ;
- g) carburant discrétionnaire : quantité de carburant additionnelle que le pilote commandant de bord peut demander d'emporter.

3.4.3.5.4 Les exploitants déterminent une quantité de réserve finale pour chaque type d'avion et variante de leur flotte et arrondissent à la hausse la valeur obtenue à un chiffre facile à retenir.

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

3.4.3.6 Gestion du carburant en vol

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

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

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

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

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

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

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



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

3.4.3.8 Avitaillement avec passagers à bord

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

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

3.4.3.9 Réserve d'oxygène

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

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

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

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



3.4.4 Procédures en vol

3.4.4.1 Approches aux instruments

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

3.4.4.2 Emploi de l'oxygène

3.4.4.2.1 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 3.4.3.6.1 ou 3.4.3.6.2, pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

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

3.4.4.3 Procédures d'exploitation à moindre bruit des avions

3.4.4.3.1 Les procédures d'exploitation à moindre bruit des avions doivent être conformes aux dispositions des PANS-OPS (Doc 8168, Volume I).

3.4.4.3.2 Les procédures à moindre bruit qui sont spécifiées par l'exploitant pour un type d'avion déterminé doivent être les mêmes pour tous les aérodromes.

3.4.4.4 Procédures d'utilisation des avions concernant les vitesses verticales de montée et de descente

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

3.4.5 Fonctions du pilote commandant de bord

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



- 3.4.5.2 Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler à l'autorité compétente la plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident concernant l'avion qu'il pilote et ayant entraîné des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens. En cas d'incapacité du pilote commandant de bord, c'est l'exploitant qui s'occupera de cette notification.
- 3.4.5.3 Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler à l'exploitant à la fin d'un vol tous les défauts constatés ou présumés de l'avion.
- 3.4.5.4 Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration générale contenant les renseignements énumérés au paragraphe 2.8.2.

3.4.6 Bagages à main (décollage et atterrissage)

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



CHAPITRE 3.5 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

3.5.1 Généralités

Pour les avions auxquels les Parties IIIA et IIIB de l'Annexe 8 de la Convention de Chicago ne s'appliquent pas en raison de l'exemption prévue par l'Article 41 de la Convention de Chicago, l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso veille à ce que le niveau de performances prescrit au paragraphe 3.5.2 soit atteint dans toute la mesure où il est possible de le faire.

3.5.2 Avions dont le certificat de navigabilité a été délivré conformément aux dispositions de l'Annexe 8 de la Convention de Chicago, Parties IIIA et IIIB

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

3.5.2.2 L'avion 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.

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

3.5.2.4 Un vol ne doit être entrepris que si les performances consignées dans le manuel de vol indiquent qu'il est possible de se conformer aux dispositions des paragraphes 3.5.2.5 à 3.5.2.9.

3.5.2.5 Il sera tenu compte, pour l'application des dispositions du présent chapitre, de tous les facteurs qui influent sensiblement sur les performances de l'avion (tels que masse, procédures d'utilisation, altitude-pression correspondant à l'altitude de l'aérodrome, température, vent, pente et état de la piste, c'est-à-dire présence de neige fondante, d'eau ou de glace pour les avions terrestres, conditions du plan d'eau pour les hydravions). Ces facteurs 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'avion est utilisé.

3.5.2.6 Limites de masse

a) La masse de l'avion au début du décollage ne doit pas dépasser la masse pour laquelle l'avion satisfait au paragraphe 3.5.2.7, ni la masse pour laquelle il satisfait aux paragraphes 3.5.2.8 et 3.5.2.9 en tenant compte des réductions de masse prévues en fonction de la progression du vol, du délestage de carburant envisagé pour l'application des paragraphes 3.5.2.8 et 3.5.2.9 et, en ce qui concerne les aérodromes de dégagement, des dispositions du paragraphe 3.5.2.6, alinéa c), et du paragraphe 3.5.2.9.



- b) En aucun cas la masse de l'avion au début du décollage ne doit dépasser la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude-pression correspondant à l'altitude de l'aérodrome, et pour toute autre condition atmosphérique locale éventuellement utilisée comme paramètre dans la détermination de la masse maximale au décollage.
- c) En aucun cas la masse prévue pour l'heure d'atterrissage sur l'aérodrome d'atterrissage prévu et sur tout aérodrome de dégagement à destination ne doit dépasser la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude-pression correspondant à l'altitude de ces aérodromes, et pour toute autre condition atmosphérique locale éventuellement utilisée comme paramètre dans la détermination de la masse maximale à l'atterrissage.
- d) En aucun cas la masse de l'avion au début du décollage ou à l'heure d'atterrissage prévue à l'aérodrome d'atterrissage prévu et à tout aérodrome de dégagement à destination ne doit dépasser la masse maximale à laquelle il a été démontré que les normes applicables de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I de la Convention de Chicago et de l'arrêté relatif aux bruits des aéronefs, sont respectées, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un aérodrome ou une piste où il n'existe aucun problème de bruit, par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso.

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

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

3.5.2.8 En route- un moteur hors de fonctionnement. Si le moteur le plus défavorable cesse de fonctionner en un point quelconque le long de la route ou des détournements prévus, l'avion doit pouvoir poursuivre son vol jusqu'à un aérodrome lui permettant de satisfaire aux normes du paragraphe 3.5.2.9, sans jamais descendre au-dessous de l'altitude minimale.

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



CHAPITRE 3.6 : EQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS

3.6.1 Généralités

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

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

3.6.2 Avions-Tous vols

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

- a) de fournitures médicales comprenant une ou plusieurs trousse de premiers soins,
- b) suffisantes accessibles et appropriées au nombre de passagers qu'il est autorisé à transporter ;
- c) Les fournitures médicales comprennent une ou plusieurs trousse de premiers soins.
- d) d'un harnais de sécurité pour chaque siège de membre d'équipage de conduite. Le harnais de sécurité de chaque siège de pilote doit comporter un dispositif qui retient automatiquement le buste du pilote en cas de décélération rapide.
- e) Le harnais de sécurité de chaque siège de pilote doit comporter un dispositif destiné à éviter que le corps d'un pilote subitement frappé d'incapacité ne gêne la manœuvre des commandes de vol.
- f) de dispositifs permettant de communiquer aux passagers les renseignements et instructions ci-après :
 - 1) mettre les ceintures de sécurité ;
 - 2) mettre les masques à oxygène et instructions sur leur emploi, si une réserve d'oxygène est obligatoire à bord ;
 - 3) défense de fumer ;



- 4) emplacement des gilets de sauvetage et instructions sur leur emploi, si des gilets de sauvetage ou des dispositifs individuels équivalents sont obligatoires à bord ;
- 5) emplacement de l'équipement d'urgence ;
- 6) emplacement et mode d'ouverture des issues de secours.

3.6.2.2 Un avion a à son bord :

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

3.6.3 Enregistreurs de bord

3.6.3.1 Enregistreurs de données de vol

3.6.3.1.1 Utilisation

- 3.6.3.1.1.1 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 2005 ou après seront équipés d'un FDR Type IA.
- 3.6.3.1.1.2 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 27 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1989 ou après seront équipés d'un FDR Type I.
- 3.6.3.1.1.3 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et inférieure ou égale à 27 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1989 ou après soient équipés d'un FDR Type II.



3.6.3.2 Enregistreurs de conversations de poste de pilotage

3.6.3.2.1 Utilisation

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

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

3.6.3.2.1.3 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et inférieure ou égale à 27 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1987 ou après soient équipés d'un CVR.

3.6.3.2.2 Durée d'enregistrement

3.6.3.2.2.1 Tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1er janvier 2021 ou après seront équipés d'un CVR capable de conserver les éléments enregistrés au cours des vingt-cinq dernières heures de fonctionnement au moins.

3.6.3.3 Enregistreurs combinés

Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et qui doivent être équipés à la fois d'un CVR et d'un FDR soient dotés de deux enregistreurs combinés (FDR/CVR).

3.6.3.4 Avions - Vols à grande distance avec survol de l'eau

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

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



b) d'un équipement pour effectuer les signaux de détresse définis à l'Annexe 2 de la Convention de Chicago.

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

3.6.3.5 Avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 1990.

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

3.6.3.5.2 Un avion destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa doit être doté de réservoirs d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer l'oxygène à prévoir en application du paragraphe 3.4.3.9.1.

3.6.3.5.3 Un avion destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 700 hPa mais qui est équipé d'un dispositif permettant de maintenir la pression à plus de 700 hPa dans les compartiments des passagers et de l'équipage doit être doté de réservoirs d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer l'oxygène à prévoir en application du paragraphe 3.4.3.9.2.

3.6.4 Avions — Vols en atmosphère givrante

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

3.6.5 Avions volant selon les règles de vol aux instruments

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



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

3.6.5.2.1 Les avions d'une masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5 700 kg mis en service après le 1er janvier 1975 seront dotés d'une alimentation électrique de secours distincte, indépendante du circuit de génération électrique principal, destinée à faire fonctionner et à éclairer pendant au moins 30 minutes un instrument indicateur d'assiette (horizon artificiel) placé bien en vue du pilote commandant de bord.

Cette alimentation électrique de secours doit fonctionner automatiquement en cas de défaillance totale du circuit de génération électrique principal, et il doit être clairement indiqué sur le tableau de bord que le ou les indicateurs d'assiette fonctionnent alors sur l'alimentation de secours.

3.6.5.2.2 Les avions équipés de systèmes de poste de pilotage de technologie avancée (postes de pilotage à écrans cathodiques) doivent aussi être dotés d'un système de redondance fournissant à l'équipage de conduite des indications d'assiette, de cap, de vitesse aérodynamique et d'altitude en cas de panne du système ou de l'affichage primaire.

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

3.6.6 Avions pressurisés transportant des passagers-Equipement de détection Météorologique.

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

3.6.7 Avions destinés à être utilisés au-dessus de 15 000 m (49 000 ft)-Indicateur de rayonnement.

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



3.6.8 Avions transportant des passagers-Sièges des membres de l'équipage de cabine

3.6.8.1 Avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1981 ou après cette date.

Les avions doivent être équipés d'un siège orienté vers l'avant ou vers l'arrière (à moins de 15° de l'axe longitudinal de l'avion), doté d'un harnais de sécurité, pour chacun des membres de l'équipage de cabine dont la présence est nécessaire pour répondre aux dispositions du paragraphe 3.12.1 concernant l'évacuation d'urgence.

3.6.8.2 Avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 1981.

3.6.8.2.1 Les avions doivent être équipés d'un siège orienté vers l'avant ou vers l'arrière (à moins de 15° de l'axe longitudinal de l'avion), doté d'un harnais de sécurité, pour chacun des membres de l'équipage de cabine dont la présence est nécessaire pour répondre aux dispositions du paragraphe 3.12.1 concernant l'évacuation d'urgence.

3.6.8.2.2 Les sièges de l'équipage de cabine installés en application du paragraphe 3.6.8.1 ou 3.6.8.2.1 doivent être placés à proximité des issues de secours de plein pied et d'autres types, selon ce que prescrit l'Etat d'immatriculation pour l'évacuation d'urgence.

3.6.9 Avions qui doivent être équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS)

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

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

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

3.6.10 Avions qui doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression

Les avions doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude-pression fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 10, Volume IV de la Convention de Chicago.



3.6.11 Microphones

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



CHAPITRE 3.7 : EQUIPEMENT DE COMMUNICATIONS ET DE NAVIGATION DE BORD DES AVIONS

3.7.1 Equipement de communications

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

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

3.7.2 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.

3.7.3 Gestion des données de navigation électroniques

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

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



CHAPITRE 3.8 : ENTRETIEN DES AVIONS

3.8.1 Responsabilités de l'exploitant en matière de maintenance

3.8.1.1 Les exploitants doivent se conformer aux dispositions du paragraphe 2.6.1.

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

3.8.2 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant

L'exploitant doit mettre un manuel de contrôle de maintenance à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation, comme le prescrit le paragraphe 3.11.1, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions.

3.8.3 Programme de maintenance

3.8.3.1 L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme de maintenance acceptable pour l'Etat d'immatriculation, qui contient les renseignements spécifiés au paragraphe 3.11.2. La conception et l'application du programme de maintenance de l'exploitant doivent respecter les principes des facteurs humains compte tenu des éléments indicatifs de l'Etat d'immatriculation.

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

3.8.4 Renseignements sur le maintien de la navigabilité

L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg doit veiller, comme le prescrit l'Etat 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 l'Annexe 8 de la Convention de Chicago.

3.8.5 Fiche de maintenance

3.8.5.1 Une fiche de maintenance doit être remplie et signée, comme le prescrit l'Etat d'immatriculation, pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués conformément au programme de maintenance ou à d'autres données et procédures acceptables pour l'Etat d'immatriculation.



3.8.5.2 La fiche de maintenance doit contenir une attestation comprenant :

- a) les détails essentiels des travaux effectués ;
- b) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
- c) le cas échéant, le nom de l'organisme de maintenance agréé ;
- d) le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.



CHAPITRE 3.9 : EQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

3.9.1 Composition de l'équipage de conduite

3.9.1.1 Désignation du pilote commandant de bord

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

3.9.1.2 Mécanicien navigant

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

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

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

3.9.3 Programmes de formation des membres d'équipage de conduite

3.9.3.1 L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation conçu de façon à permettre aux personnes qui reçoivent la formation d'acquérir et de maintenir les compétences dont elles ont besoin pour exécuter les fonctions qui leur sont assignées, y compris des aptitudes en matière de performances humaines. Les programmes de formation au sol et en vol doivent être établis soit à l'interne, soit par un prestataire de services de formation, et le manuel d'exploitation de l'entreprise doit comprendre un syllabus ou faire référence à un syllabus pour ces programmes. Le programme doit prévoir une formation en vue de l'acquisition des compétences pour l'utilisation de tout l'équipement installé.

3.9.3.2 Des simulateurs de vol peuvent être utilisés dans toute la mesure possible pour la formation initiale et la formation périodique annuelle.

3.9.4 Qualifications

3.9.4.1 Licences des membres d'équipage de conduite

3.9.4.1.1 L'exploitant doit s'assurer :



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

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

- a) la possession d'une qualification de type pour un avion équipé de l'ACAS II pourvu que le programme de formation menant à cette qualification comprenne le fonctionnement et l'utilisation de l'ACAS II ;
- b) la possession d'un document délivré par un organisme de formation ou un instructeur approuvés par l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso pour former les pilotes à l'utilisation de l'ACAS II, et précisant que le titulaire a été formé en conformité avec les lignes directrices indiquées;
- c) un briefing complet avant le vol donné par un pilote formé à l'utilisation de l'ACAS II en conformité avec les lignes directrices indiquées.

3.9.4.2 Expérience récente du pilote commandant de bord

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

3.9.4.3 Expérience récente du copilote

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

3.9.4.4 Contrôle de la compétence des pilotes.

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



CHAPITRE 3.10 : AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

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



CHAPITRE 3.11 : MANUELS, LIVRES DE BORD ET ETATS

3.11.1 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant

Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant prévu par le paragraphe 3.8.2, qui peut être publié en parties distinctes, doit être élaboré en tenant compte des codes de pratiques de l'industrie ou des éléments indicatifs de l'administration de l'aviation civile du Burkina Faso et doit contenir au moins des renseignements sur :

- a) la façon de respecter les dispositions du paragraphe 3.8.1.1 ;
- b) la façon de consigner le nom et les fonctions de la personne ou des personnes exigées pour se conformer aux dispositions du paragraphe 3.8.1.1 ;
- c) le programme de maintenance exigé par le paragraphe 3.8.3.1 ;
- d) les méthodes employées pour établir et conserver les états de maintenance de l'exploitant exigés par le paragraphe 3.8.5 ;
- e) les procédures utilisées pour respecter les spécifications de l'Annexe 8 de la Convention de Chicago ;
- f) les procédures utilisées pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
- g) le système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme de maintenance établi en vue de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter ;
- h) les types et des modèles d'avion auxquels le manuel s'applique ;
- i) les procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient consignées et rectifiées ;
- j) les procédures à suivre pour notifier à l'Etat d'immatriculation les cas importants survenus en service.

3.11.2 Programme de maintenance

3.11.2.1 Le programme de maintenance de chaque avion, qui est prévu par le paragraphe 3.8.3, doit contenir les renseignements suivants :

- a) les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, compte tenu de l'utilisation prévue de l'avion ;
- b) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale ;



- c) les procédures permettant de modifier les dispositions des alinéas a) et b) ci-dessus, ou de s'en écarter ;
- d) le cas échéant, et lorsqu'un tel programme est approuvé par l'Etat d'immatriculation, une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes et éléments de bord ainsi que des moteurs.

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

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

3.11.3 Enregistrements provenant des enregistreurs de bord

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



CHAPITRE 3.12 : EQUIPAGE DE CABINE

3.12.1 Fonctions attribuées en cas d'urgence

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

3.12.2 Présence de membres de l'équipage de cabine aux postes d'évacuation d'urgence

Chaque membre d'équipage de cabine doit occuper un siège situé conformément aux dispositions du paragraphe 3.6.9 pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donne l'ordre.

3.12.3 Protection des membres de l'équipage 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 donne l'ordre.

3.12.4 Formation

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

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



CHAPITRE 3.13 : SURETE

3.13.1 Programme de sûreté

Chaque entité qui effectue des vols d'aviation générale, y compris des vols d'aviation d'affaires, en utilisant des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg, doit établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme écrit de sûreté de l'exploitant conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile.