MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

Abidjan, le 31 OCT. 2022

DECISION N° 007993 /ANAC/DTA/DSV portant adoption de l'amendement n°4, édition n°4 du Règlement d'application du « RACI 3007 », relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public « RACI 3008 »

LE DIRECTEUR GENERAL,

Vu la Constitution ;

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;

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 l'Ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;

Vu le Décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile », en abrégé (ANAC) ;

Vu le Décret n° 2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile », en abrégé (ANAC) ;

Vu le Décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le Décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu le Décret n° 2022-160 du 09 mars 2022 portant modification des articles 7, 9 et 10 du décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu l'Arrêté n° 326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;

07 B.P. 148 ABIDJAN 07 - Tél.: (225) 27 21 27 73 93 / 27 21 27 75 33 / 27 21 58 69 00/01 - Fax : (225) 27 21 27 63 46 - E-mail : info@anac.ci/anac_ci@yahoo.fr

Vu l'Arrêté n° 0057/MT/CAB du 6 août 2019 portant approbation du Règlement d'application du « RACI 3007 », relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public, dénommé RACI 3008 ;

Sur proposition du Directeur de la Sécurité des Vols, et après examen et validation par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile,

DECIDE :

Article 1 : Objet

La présente décision adopte l'amendement n°4, édition n°4 du Règlement d'application du « RACI 3007 », relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public, référencé, « RACI 3008 ».

Article 2 : Portée de l'amendement

L'amendement n°4 du RACI 3008 fait suite à l'intégration de l'amendement 24, annexe 6,3 de l'OACI portant essentiellement sur :

a) la mise à disposition des documents de maintenance des enregistreurs de bord et intervalles de réétalonnage des capteurs de l'enregistreur de données de vol (FDR) ;

b) les dégagements en mer, crédits opérationnels, marchandises dangereuses, en ce qui concerne les hélicoptères, et éléments indicatifs.

Article 3 : Entrée en vigueur

La présente décision abroge toutes les dispositions antérieures contraires, notamment, la décision n°005657/ANAC/DG/DTA/DSV du 04 novembre 2020 portant adoption de l'édition n°4, amendement n°3 du Règlement d'application du « RACI 3007 », relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public « RACI 3008 ».

Elle entre en vigueur à compter de sa date de signature et est applicable à compter du **03 novembre 2022**.

ANAC
Autorité Nationale de l'Aviation Civile
LE DIRECTEUR GENERAL

Sinaly SILUE

PJ : Amendement n°4, édition n°4 du Règlement d'application du « RACI 3007 », relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public « RACI 3008 »

Ampliations :
- Toutes directions
- Exploitants de transport public par hélicoptère
- Exploitants d'aviation générale – hélicoptère
- SDIDN (Q-Pulse et Site web ANAC)

MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

REF. RACI 3008

REGLEMENT D'APPLICATION DU « RACI 3007 », RELATIF AUX CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION D'HELICOPTERE PAR UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT AERIEN PUBLIC « RACI 3008 »

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son autorité

Quatrième Edition – Juin 2020

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
0	4	02/06/2020	4	29/09/2022
i	4	02/06/2020	3	02/06/2020
ii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
iii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
iv	4	02/06/2020	4	29/09/2022
v	4	02/06/2020	4	29/09/2022
vi	4	02/06/2020	4	29/09/2022
vii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
viii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
ix	4	02/06/2020	4	29/09/2022
x	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xi	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xiii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xiv	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xv	4	02/06/2020	3	02/06/2020
xvi	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xvii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xviii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xix	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xx	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxi	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxiii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxiv	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxv	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxvi	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxvii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxviii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxix	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxx	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxxi	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxxii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxxiii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxxiv	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxxv	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxxvi	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxxvii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxxviii	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xxxix	4	02/06/2020	4	29/09/2022
xl	4	02/06/2020	3	02/06/2020
A-1	4	02/06/2020	4	29/09/2022
A-2	4	02/06/2020	4	29/09/2022
A-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
A-4	4	02/06/2020	4	29/09/2022
A-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020

A-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
A-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
A-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
A-9	4	02/06/2020	3	02/06/2020
A-10	4	02/06/2020	4	29/09/2022
A-11	4	02/06/2020	3	02/06/2020
A-12	4	02/06/2020	3	02/06/2020
A-13	4	02/06/2020	3	02/06/2020
A-14	4	02/06/2020	3	02/06/2020
A-15	4	02/06/2020	3	02/06/2020
A-16	4	02/06/2020	3	02/06/2020
A-17	4	02/06/2020	3	02/06/2020
A-18	4	02/06/2020	3	02/06/2020
A-19	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-9	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-10	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-11	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-12	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-13	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-14	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-15	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-16	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-17	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-18	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-19	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-20	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-21	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-22	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-23	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-24	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-25	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-26	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-27	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-28	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-29	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-30	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-31	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-32	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-33	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-34	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-35	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-36	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-37	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-38	4	02/06/2020	3	02/06/2020

B-39	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-40	4	02/06/2020	3	02/06/2020
B-41	4	02/06/2020	3	02/06/2020
C-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
C-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
C-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
C-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
C-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
C-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
C-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-1	4	02/06/2020	4	29/09/2022
D-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-5	4	02/06/2020	4	29/09/2022
D-6	4	02/06/2020	4	29/09/2022
D-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-9	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-10	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-11	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-12	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-13	4	02/06/2020	4	29/09/2022
D-14	4	02/06/2020	4	29/09/2022
D-15	4	02/06/2020	4	29/09/2022
D-16	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-17	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-18	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-19	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-20	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-21	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-22	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-23	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-24	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-25	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-26	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-27	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-28	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-29	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-30	4	02/06/2020	3	02/06/2020
D-31	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-9	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-10	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-11	4	02/06/2020	3	02/06/2020

E-12	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-13	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-14	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-15	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-16	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-17	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-18	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-19	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-20	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-21	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-22	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-23	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-24	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-25	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-26	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-27	4	02/06/2020	3	02/06/2020
E-28	4	02/06/2020	3	02/06/2020
F-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
F-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
F-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
F-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
F-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
F-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
F-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
F-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
G-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
G-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
G-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
G-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
G-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
H-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
H-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
H-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
I-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
I-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
I-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
J-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
J-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
J-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
J-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
J-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
J-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
J-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
J-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
J-9	4	02/06/2020	3	02/06/2020
J-10	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020

K-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-9	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-10	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-11	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-12	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-13	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-14	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-15	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-16	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-17	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-18	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-19	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-20	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-21	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-22	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-23	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-24	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-25	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-26	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-27	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-28	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-29	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-30	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-31	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-32	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-33	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-34	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-35	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-36	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-37	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-38	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-39	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-40	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-41	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-42	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-43	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-44	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-45	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-46	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-47	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-48	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-49	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-50	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-51	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-52	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-53	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-54	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-55	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-56	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-57	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-58	4	02/06/2020	3	02/06/2020

K-59	4	02/06/2020	3	02/06/2020
K-60	4	02/06/2020	3	02/06/2020
L-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
L-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
L-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
L-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
L-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
M-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-9	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-10	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-11	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-12	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-13	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-14	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-15	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-16	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-17	4	02/06/2020	3	02/06/2020
N-18	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-9	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-10	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-11	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-12	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-13	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-14	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-15	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-16	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-17	4	02/06/2020	3	02/06/2020
O-18	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020

P-9	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-10	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-11	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-12	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-13	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-14	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-15	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-16	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-17	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-18	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-19	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-20	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-21	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-22	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-23	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-24	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-25	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-26	4	02/06/2020	3	02/06/2020
P-27	4	02/06/2020	3	02/06/2020
Q-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
Q-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
Q-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
Q-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
Q-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
Q-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
Q-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
Q-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
Q-9	4	02/06/2020	3	02/06/2020
Q-10	4	02/06/2020	3	02/06/2020
Q-11	4	02/06/2020	3	02/06/2020
R-1	4	02/06/2020	4	29/09/2022
R-2	4	02/06/2020	4	29/09/2022
R-3	4	02/06/2020	4	29/09/2022
R-4	4	02/06/2020	4	29/09/2022
S-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
T-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
T-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
T-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-A-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-A-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-A-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-A-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-A-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-A-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-A-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020

IEM-B-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-9	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-10	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-11	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-12	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-13	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-14	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-15	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-16	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-17	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-18	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-19	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-20	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-21	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-22	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-23	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-24	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-B-25	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-C-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-C-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-C-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-9	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-10	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-11	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-12	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-13	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-14	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-15	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-16	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-17	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-18	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-19	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-20	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-21	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-22	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-D-23	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-E-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-E-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-E-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-E-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-E-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-E-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-E-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-E-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020

IEM-E-9	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-E-10	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-E-11	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-F-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-F-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-F-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-F-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-F-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-F-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-G-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-G-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-H-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-H-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-H-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-H-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-H-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-H-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-H-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-I-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-J-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-J-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-J-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-J-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-J-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-J-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-J-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-K-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-K-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-K-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-K-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-K-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-K-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-K-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-K-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-K-9	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-K-10	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-K-11	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-K-12	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-K-13	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-K-14	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-L-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-N-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-N-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-N-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-N-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-N-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-N-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-N-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-N-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-N-9	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-N-10	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-N-11	4	02/06/2020	3	02/06/2020

IEM-N-12	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-N-13	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-O-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-O-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-O-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-O-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-O-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-O-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-O-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-O-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-P-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-P-2	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-P-3	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-P-4	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-P-5	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-P-6	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-P-7	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-P-8	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-Q-1	4	02/06/2020	3	02/06/2020
IEM-Q-2	3	02/06/2020	3	02/06/2020

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS				
N°		Applicable le	Inscrit-le	par
OACI	ANAC			
1-17	0	Incorporé dans la présente édition		
18-20A	1			
20 B	2	07/11/2019	02/06/2020	ANAC
21-22		08/11/2018		
23	3	05/11/2020	02/06/2020	ANAC
24	4	03/11/2022	29/09/2022	ANAC

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit-le	par

TABLEAU DES AMENDEMENTS

Edition / Amendements	*Objet*	*Date* *- Adoption* *- Entrée en vigueur* *- Application*
Edition 01 Amendement 00	a) nouvelle codification des textes réglementaires en RACI b) Document de vols des Hélicoptères.	06/09/2013 07/09/2013 07/09/2013
Edition 02 Amendement 01	Transfert à l'Annexe 19 des dispositions relatives à la gestion de la sécurité	23/12/2016 23/12/2016 31/03/2017
Edition 03 Amendement 02	a) les exigences en matière de chronomètre et l'interdiction d'approche ; b) le transfert des dispositions relatives à la gestion de la sécurité à l'Annexe 19 c) les critères de conception des procédures et les exigences relatives aux cartes destinées à appuyer la PBN et les opérations d'approche et de départ PinS d'hélicoptères ; d) l'harmonisation des dispositions, les EFB, les HUD, les systèmes de vision et l'utilisation du carburant ; e) les dispositions relatives aux enregistreurs de bord : renvois aux versions actualisées des spécifications de performance opérationnelle minimale (MOPS) de l'EUROCAE ; l'alignement des exigences concernant les dispositifs de localisation subaquatique (ULD) sur celles de l'Annexe 6, Partie 1 ; l'inclusion d'exigences moins rigoureuses pour l'inspection des systèmes enregistreurs de bord. f) l'harmonisation et l'alignement de la terminologie et de la formulation, dispositions actualisées relatives à la navigation fondée sur les performances (PBN) et systèmes de vision améliorée (EVS) ; g) le système d'enregistrement d'images embarqué (AIRS) ; h) la communication et la surveillance basées sur la performance (PBCS). i) orientations concernant l'avitaillement des hélicoptères; j) exigences relatives aux enregistreurs de bord : fonction d'effacement des CVR et AIR ; paramètres FDR supplémentaires ; simplification des dispositions ; k) approbation et reconnaissance mondiale des organismes de maintenance agréés (AMO) (Phases I et II) et introduction d'un	03/09/2018 03/09/2018 08/11/2018

	cadre pour les enregistrements électroniques de maintenance d'aéronefs (EAMR) ; l) harmonisation et alignement des SARP sur la gestion de la fatigue ; m) modifications résultant de la restructuration des Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs, Volume I — Procédures de vol (Doc 8168). n) intégration d'un chapitre 12 concernant le système qualité d'un exploitant aérien o) intégration d'un chapitre 13 concernant les affrètements et location des aéronefs p) intégration d'un appendice 8 concernant le canevas type d'audit d'exploitant fréteur	
Edition 04 Amendement 03	L'amendement 3 du RACI 3008 porte essentiellement sur les aspects suivants : a) exploitation tous temps, harmonisation des termes relatifs aux autorisations, aux acceptations et aux approbations (AAA), article 83 bis et élaboration d'un règlement de performances pour hélicoptères exposés à un risque ; b) image et renseignements communiqués par liaison de données à enregistrer sur le FDR/CVR, sources d'alimentation fiables pour les enregistreurs de vol légers, paramètres supplémentaires pour l'ADRS, inspections de la fonction d'enregistrement du taux d'erreur sur les bits et inspections des enregistrements du DLR et du DLRS ; exigence d'approbation si l'aéronef est immatriculé en Côte d'Ivoire, d'un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements § 6.2.4. c) enregistrement des messages de communications par liaison de données. d) Amendement du RACI 3008 B.035 et de son IEM B.035 relatifs au système qualité	04/11/2020 04/11/2020 04/11/2020
Edition 04 Amendement 04	L'amendement 08 du RACI 3007 porte essentiellement sur les éléments suivants : a) mise à disposition des documents de maintenance des enregistreurs de bord et intervalles de réétalonnage des capteurs de l'enregistreur de données de vol (FDR) ; b) dégagements en mer, crédits opérationnels, marchandises dangereuses en ce qui concerne les hélicoptères, et éléments indicatifs.	31 OCT 2022 31 OCT 2022 03 NOV 2022

TABLEAU DES RECTIFICATIFS

Rectificatif	*Objet*	*Date de publication*

ABREVIATION ET SYMBOLES

Abréviations

AAC	Autorité de l'aviation civile
ACAS	Système anticollision embarqué
ADF	Radiogoniomètre automatique
ADS-C	Surveillance dépendante automatique en mode contrat
AIG	Enquêtes et prévention des accidents
AIR	Enregistreur d'images embarqué
AOC	Contrôle d'exploitation aéronautique
AOC	Permis d'exploitation aérienne
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATS	Service de la circulation aérienne
CAT I	Catégorie I
CAT II	Catégorie II
CAT III	Catégorie III
CFIT	Impact sans perte de contrôle
cm	Centimètre
COMAT	Matériel de l'exploitant
CPDLC	Communications contrôleur-pilote par liaison de données
CVR	Enregistreur de conversations de poste de pilotage
DA	Altitude de décision
DA/H	Altitude/hauteur de décision
DH	Hauteur de décision
DLR	Enregistreur de communications par liaison de données
	Distance DR Distance horizontale que l'hélicoptère a parcouru depuis la fin de la distance utilisable au décollage
DME	Dispositif de mesure de distance
DPATO	Point défini après le décollage
DPBL	Point défini avant l'atterrissage
ECAM	Moniteur électronique centralisé de bord
EFIS	Système d'instruments de vol électroniques
EICAS	Système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage
ELT	Émetteur de localisation d'urgence
ELT(AD)	ELT automatique largable
ELT(AF)	ELT automatique fixe
ELT(AP)	ELT automatique portatif
ELT(S)	ELT de survie
EPR	Rapport de pressions moteur
EUROCAE	Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile
EVS	Système de vision améliorée
FATO	Aire d'approche finale et de décollage

FDR	Enregistreur de données de vol
FM	Modulation de fréquence
ft	Pied
g	Accélération de la pesanteur
hPa	Hectopascal
HUD	Visualisation tête haute
HUMS	Système de contrôle d'état et d'utilisation
IFR	Règles de vol aux instruments
IGE	En effet de sol
ILS	Système d'atterrissage aux instruments
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments
in Hg	Pouce de mercure
kg	Kilogramme
km	Kilomètre
kN	Kilonewton
kt	Nœud
LDAH	Distance utilisable à l'atterrissage
LDP	Point de décision à l'atterrissage
LDRH	Distance nécessaire à l'atterrissage
LEC	Liste d'écarts de configuration
LME	Liste minimale d'équipements
LMER	Liste minimale d'équipements de référence
m	Mètre
mb	Millibar
MDA	Altitude minimale de descente
MDA/H	Altitude/hauteur minimale de descente
MDH	Hauteur minimale de descente
MHz	Mégahertz
MLS	Système d'atterrissage hyperfréquences
MOPS	Spécification de performances opérationnelles minimales
NAV	Navigation
N_1	Régime du compresseur basse pression (compresseur à deux étages) ; régime de la soufflante (compresseur à trois étages)
NM	Mille marin
NVIS	Système de vision nocturne
OCA	Altitude de franchissement d'obstacles
OCA/H	Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles
OCH	Hauteur de franchissement d'obstacles
OEI	Un moteur hors de fonctionnement
OGE	Hors effet de sol
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
PBN	Navigation fondée sur les performances
PNR	Point de non-retour
PSI	Livre par pouce carré
R	Rayon du rotor
RCP	Performances de communication requise
RNAV	Navigation de surface
RNP	Qualité de navigation requise
RTODR	Distance nécessaire pour le décollage interrompu
RVR	Portée visuelle de piste
SI	Système international d'unités
SICASP	Groupe d'experts sur l'amélioration du radar secondaire de surveillance et les systèmes anticollision
SOP	Procédures d'exploitation normalisées

T_4	Température des gaz d'échappement
TDP	Point de décision au décollage
TIT	Température à l'entrée de la turbine
TLOF	Aire de prise de contact et d'envol
TODAH	Distance utilisable au décollage
TODRH	Distance nécessaire au décollage
UTC	Temps universel coordonné
VFR	Règles de vol à vue
VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue
V_{TOSS}	Vitesse minimale à laquelle l'hélicoptère pourra monter si le moteur le plus défavorable est hors de fonctionnement et si les autres moteurs fonctionnent dans les limites d'emploi approuvées
V_Y	Vitesse correspondant à la meilleure vitesse ascensionnelle
WXR	Conditions météorologiques

Symboles

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	Edition
RACI 3007	ANAC	Règlement aeronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Conditions techniques d'exploitation d'helicoptere par une entreprise de transport aerien public « RACI 3007 »	Ed.05 amdt 08

TABLE DES MATIERES

LISTE DES PAGES EFFECTIVES ii

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS xii

TABLEAU DES AMENDEMENTS xiii

TABLEAU DES RECTIFICATIFS xv

ABREVIATION ET SYMBOLES xvi

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE xix

TABLE DES MATIERES xx

PREFACE xlx

CHAPITRE A – APPLICABILITE ET DEFINITIONS A-1

RACI 3008. A.005 Champ d'application A-1

RACI 3008. A.010 Définitions A-1

CHAPITRE B – GENERALITES B-1

RACI 3008. B.005 Généralités B-1

RACI 3008. B.010 Dérogations B-2

RACI 3008. B.015 Consignes opérationnelles B-2

RACI 3008. B.020 Lois, réglementations et procédures - Responsabilités de l'exploitant. B-2

RACI 3008. B.025 Langue commune B-3

RACI 3008. B.030 Listes minimales d'équipements Responsabilités de l'exploitant (Voir IEM OPS 3.B.030) 3

RACI 3008. B.035 Système qualité B-4

RACI 3008. B.040 Système de gestion de la sécurité (IEM RACI 3008.B.040 (b) et IEM RACI 3008. B.040 (d)) 4

RACI 3008. B.045 Membres d'équipage supplémentaires B-5

RACI 3008. B.050 Informations relativesaux opérations de recherche et de sauvetage. B-6

RACI 3008. B.055 Informations concernant le matériel de sécurité et de sauvetage embarqué B-6

RACI 3008. B.060 Survol de l'eau B-6

RACI 3008. B.065 Transport des armes de guerre et des munitions de guerre B-6

RACI 3008. B.070 Transport des armes et munitions de sport B-6

RACI 3008. B.075 Mode de transport des personnes.....B-7

RACI 3008. B.080 Présentation de marchandises dangereuses pour le transport aérien B-7

RACI 3008. B.085 Responsabilités de l'équipage B-7

RACI 3008. B.086 Responsabilités du commandant de bord.....B-8

RACI 3008. B.090 Autorité du commandant de bord.....B-9

RACI 3008. B.095 Accès au poste de pilotage.....B-9

RACI 3008. B.100 Transport non autorisé B-10

RACI 3008. B.105 Appareils électroniques portatifs B-10

RACI 3008. B.110 Alcool, médicaments et drogues B-10

RACI 3008. B.115 Mise en danger de la sécurité B-10

RACI 3008. B.120 Documents de bord B-11

RACI 3008. B.125 Manuels à transporter B-11

RACI 3008. B.130 Informations supplémentaires et formulaires B-12

RACI 3008. B.135 Informations conservées au sol.....B-12

RACI 3008. B.140 Pouvoir de contrôle B-13

RACI 3008. B.145 Accès aux documents et enregistrements B-13

RACI 3008. B.150 Conservation des documents B-13

RACI 3008. B.155 Conservation, mise à disposition et usage des enregistrements des enregistreurs de vol 13

RACI 3008.B.160 Affretement / Location B-15

RACI 3008.B.161 Affrètement ou location avec équipage complet B-15

RACI 3008.B.162 LOCATION SANS EQUIPAGE.....B-18

RACI 3008.B.165 EVACUATION SANITAIRE PAR VOIE AERIENNE B-20

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (c) – Limitations manuel de vol hélicoptère. B-22

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d) - Service médical d'urgence par hélicoptère.....B-22

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(e) - Exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée.....B-28

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(f) - Exploitation de petits hélicoptères (VFR de jour uniquement).....B-29

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (g) - Vols de proximité (VFR de jour uniquement) B-33

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(h) – Hélitreuillage (H.H.O.) B-35

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (i) - Vols d'hélicoptère sur un site d'intérêt public. B-39

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

RACI 3008. C.005 Permis d'exploitation aérienne (PEA/AOC) – Généralités C-1

RACI 3008. C.010 Délivrance, modification et maintien de la validité d'un PEA/AOC C-3

RACI 3008.C.015 Exigences administratives C-3

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.C.005 Contenu et conditions d'un Permis d'Exploitation Aerienne C-5

Appendice 2 au paragraphe RACI 3008.C.005 Encadrement et organisation du détenteur d'un PEA C-5

CHAPITRE D – PROCEDURES D'EXPLOITATION D-1

RACI 3008. D.005 Supervision et Contrôle de l'exploitation D-1

RACI 3008. D.010 Manuel d'exploitation D-1

RACI 3008. D.015 Compétence du personnel d'exploitation D-1

RACI 3008. D.020 Etablissement de procédures d'exploitation D-1

RACI 3008. D.025 Utilisation des services de la circulation aérienne D-2

RACI 3008.D.026 Instructions relatives aux opérations en vol D-2

RACI 3008.D.030 Utilisation d'un héliport par un exploitant D-2

RACI 3008. D.035 Minima opérationnels d'héliport D-2

RACI 3008. D.040 Procédures de départ et d'approche aux instruments D-2

RACI 3008. D.045 Procédures antibruit D-3

RACI 3008. D.050 Routes et zones d'exploitation D-3

RACI 3008. D.055 NON APPLICABLE D-4

RACI 3008. D.060 Opérations dans des zones avec des exigences spécifiques de performance de navigation (voir IEM RACI 3008.D.060) D-4

RACI 3008.D.062 Exploitation reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN) D-4

RACI 3008.D.063 Approbation PBN D-4

RACI 3008.D.064 Approbation particulière des sacoches de vol électroniques (EFB) D-5

RACI 3008. D.065 NON APPLICABLE D-5

RACI 3008. D.067 Approbation particulière pour l'utilisation de systèmes d'atterrissage automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de systèmes de vision améliorée (EVS), de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS) D-5

RACI 3008. D.070 NON APPLICABLE D-6

RACI 3008. D.075 Détermination des altitudes minimales de vol (voir IEM RACI 3008.D.075) D-6

RACI 3008. D.080 Méthode de calcul carburant (voir IEM RACI 3008.D.080) D-7

RACI 3008.D.083 Issues inutilisables D-8

RACI 3008. D.085 Transport de passagers à mobilité réduite (voir IEM RACI 3008.D.085) D-9

RACI 3008. D.090 Transport d'enfants entre deux ans et douze ans) (voir IEM RACI 3008.D.090 et 3.D.095) D-9

RACI 3008. D.095 Transport des bébés (enfants de moins de deux ans) (voir IEM RACI 3008.D.090 et 3.D.095) D-9

RACI 3008. D.100 Transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts D-9

RACI 3008. D.105 Rangement des bagages et du fret (voir IEM OPS 3.D.105) D-9

RACI 3008. D.110 Attribution des sièges aux passagers (voir IEM RACI 3008.D.110) .. D-10

RACI 3008. D.115 Information des passagers D-10

RACI 3008. D.120 Préparation du vol D-11

RACI 3008. D.125 Sélection des héliports D-12

RACI 3008. D.130 Minimums pour la preparation des vols IFR D-15

RACI 3008. D.135 Dépôt d'un plan de vol circulation aérienne (voir IEM RACI 3008.D.135) D-17

RACI 3008. D.140 Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant D-17

RACI 3008. D.145 Avitaillement et reprise de carburant avec du carburant volatil. ... D-18

RACI 3008. D.150 Membres de l'équipage aux postes de travail D-18

RACI 3008. D.155 Moyens d'aide à l'évacuation d'urgence D-19

RACI 3008. D.160 Sièges, ceintures de sécurité et harnais D-19

RACI 3008.D.165 Arrimage et verification de securité de la cabine passagers et des offices D-19

RACI 3008. D.170 Accessibilité des équipements de secours D-20

RACI 3008. D.175 Interdiction de fumer à bord..... D-20

RACI 3008. D.180 Conditions météorologiques..... D-20

RACI 3008. D.185 Givre et autres contaminants - procédures au sol..... D-21

RACI 3008. D.190 Givre et autres contaminants - procédures en vol D-21

RACI 3008. D.195 Emport de carburant et lubrifiant D-21

RACI 3008. D.200 Conditions lors du décollage D-23

RACI 3008. D.205 Application des minima de décollage D-23

RACI 3008. D.210 Altitudes minimales de vol D-23

RACI 3008. D.15 Simulation en vol de situations anormales..... D-23

RACI 3008. D.220 Inspection des toilettes en prévention du feu D-23

RACI 3008. D.225 Gestion du carburant en vol..... D-23

RACI 3008. D.230 Utilisation de l'oxygène de subsistance..... D-24

RACI 3008. D.235 NON APPLICABLE..... D-24

RACI 3008. D.240 Détection de proximité du sol..... D-24

RACI 3008.D.245 Utilisation du système anti-collision embarqué (ACAS) D-24

RACI 3008. D.250 Conditions lors de l'approche et l'atterrissage..... D-25

RACI 3008. D.255 Commencement et poursuite de l'approche (voir IEM RACI 3008.D.255). D-25

RACI 3008. D.260 NON APPLICABLE..... D-26

RACI 3008. D.265 Carnet de route D-26

RACI 3008. D.270 Compte rendu d'évènements..... D-26

RACI 3008.D.273 Rappel d'heures de vol D-29

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.D.105 Arrivage des bagages et du fret D-30

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.D.140 – Avitaillement et Reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant..... D-30

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.D.225 -Gestion en vol du carburant. D-31

CHAPITRE E – OPERATIONS TOUT-TEMPS..... E-1

RACI 3008. E.005 Minima opérationnels d'héliport - Généralités E-1

RACI 3008. E.010 Terminologie E-4

RACI 3008. E.015 Opérations par faible visibilité - Règles opérationnelles générales (voir Appendice 1 au RACI 3008.E.015) (voir IEM RACI 3008.E.015) E-4

RACI 3008. E.020 Opérations par faible visibilité - Considérations relatives aux héliports E-5

RACI 3008. E.025 Opérations par faible visibilité - Formation et qualifications (voir Appendice 1 au RACI 3008.E.025) (voir IEM RACI 3008.E.025) E-5

RACI 3008. E.030 Opérations par faible visibilité - Procédures opérationnelles E-5

RACI 3008. E.035 Opérations par faible visibilité - Equipement minimum E-6

RACI 3008. E.040 Minima d'exploitation VFR E-6

Appendice 1 au paragraphe au RACI 3008.E.005 - Minimum opérationnels d'héliport (Voir IEM à l'appendice 1 au RACI 3008.E.005) E-6

Appendice 1 au RACI 3008.E.015 Opérations par faible visibilité - Règles générales d'exploitation E-16

Appendice 1 au RACI 3008.E.025 Opérations par faible visibilité - Formation et qualifications E-19

Appendice 1 au RACI 3008.E.030 Opérations par faible visibilité - Procédures d'exploitation E-25

CHAPITRE F - LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES F-1

RACI 3008. F.005 Champ d'application F-1

RACI 3008. F.010 Généralités F-2

RACI 3008.F.015 Terminologie F-4

RACI 3008.F.016 Prise en compte des obstacles F-7

CHAPITRE G - CLASSE DE PERFORMANCES 1 ..... G-1

RACI 3008.G.005 Generalites G-1

RACI 3008.G. 010 Decollage G-1

RACI 3008.G.015 Trajectoire de decollage G-2

RACI 3008.G 020 En route. - Groupe motopropulseur critique en panne G-2

RACI 3008.G.020 En Route – Groupe motopropulseur critique en panne G-3

RACI 3008.G.025 Atterrissage G-4

RACI 3008.G.035 Atterrissage G-5

CHAPITRE H - CLASSE DE PERFORMANCES 2 ..... H-1

RACI 3008. H.005 Généralités H-1

RACI 3008. H.010 Exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité (Exploitation avec un temps d'exposition) H-1

RACI 3008. H.015 Décollage H-1

RACI 3008.H.020 Trajectoire de decollage H-2

RACI 3008.H.025 En route. - Groupe motopropulseur H-2

RACI 3008.H.030 Atterrissage H-2

CHAPITRE I - CLASSE DE PERFORMANCES 3 ..... I-1

RACI 3008.I.005 Generalites I-1

RACI 3008.I. 010 Decollage I-1

RACI 3008.I.015 En route I-2

RACI 3008.I.020 Atterrissage H-2

RACI 3008.I.025 Exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile se trouvant en dehors d'une zone habitée I-2

RACI 3008.I.035 Spécifications supplémentaires relatives à l'exploitation d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC, sauf les vols VFR spéciaux I-3

CHAPITRE J - MASSE ET CENTRAGE J-1

RACI 3008. J.005 Généralités J-1

RACI 3008. J.010 Terminologie J-1

RACI 3008. J.015 Chargement, masse et centrage J-2

RACI 3008. J.020 Masse de l'équipage J-2

RACI 3008. J.025 Masse des passagers et des bagages J-2

RACI 3008. J.030 Documentation de masse et centrage J-5

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J.005 Masse et centrage - Généralités J-5

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J.025(h) Procédure d'établissement de valeurs forfaitaires révisées de masse des passagers et des bagages J-7

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J.030 Documentation de masse et centrage J-9

CHAPITRE K – INSTRUMENTS ET EQUIPEMENTS DE SECURITE K-1

RACI 3008.K.005 Introduction générale K-1

RACI 3008.K.010 Les fusibles K-2

RACI 3008. K.015 Feux opérationnels des hélicoptères K-2

RACI 3008. K.020 Equipement pour les vols nécessitant un système de radiocommunication ou de radionavigation. K-2

RACI 3008. K.025 Exploitation VFR de jour - Instruments de vol et de navigation et équipements associés K-2

RACI 3008. K.030 Vols IFR ou vols de nuit - Instruments de vol et de navigation et équipements associés. K-3

RACI 3008.K.035 Intentionnellement blanc.....K-6

RACI 3008. K.040 Radio altimètres K-6

RACI 3008. K.045 Dispositif avertisseur de proximité du sol.....K-6

RACI 3008.K.050 Intentionnellement blanc.....K-6

RACI 3008.K.055 EquipementRadar météorologique embarqué K-6

RACI 3008. K.060 Equipement pour le vol en conditions givrantes K-7

RACI 3008. K.065 Intentionnellement blanc.....K-7

RACI 3008. K.070 Système d'interphone pour les membres de l'équipage de conduiteK-7

RACI 3008. K.075 Système d'interphone pour les membres de l'équipage.....K-8

RACI 3008.K.080 Système d'annonce passagers.....K-8

RACI 3008.K.085 Enregistreurs de Conversations de poste de pilotage (CVR) et système d'enregistrement audio de poste de pilotage K-9

RACI 3008.K.100 Enregistreurs de données de vol (FDR) et systèmes d'enregistrement de données d'aéronef (Voir Appendice 1 au RACI 3008.K.085 ; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105) (Voir IEM au RACI 3008.K.100).....K-9

RACI 3008.K.105 Enregistreurs de communications par liaisons de données K-10

RACI 3008.K.110 Construction et installation – Utilisation - Maintien de l'état de fonctionnement des Enregistreurs de bord.....K-11

RACI 3008. K.112 Enregistreur combiné.....K-11

RACI 3008. K.115 Sièges, ceintures de sécurité, harnais et dispositifs de retenue pour enfants K-11

RACI 3008. K.120 Signaux « Attachez vos ceintures », « Défense de fumer » et autres moyens d'informations aux passagers.....K-12

RACI 3008.K.125 intentionnellement blanc K-13

RACI 3008.K.130 Trousses de premiers secours et trousse de prévention universelle K-13

RACI 3008. K.135 Intentionnellement blanc.....K-13

RACI 3008.K.140 Intentionnellement blanc.....K-13

RACI 3008. K.145 Intentionnellement blanc.....K-13

RACI 3008.K.150 Oxygène de subsistance - Hélicoptères non pressurisés (voir appendice 1 RACI 3008.K.150).....K-13

RACI 3008. K.155 intentionnellement blanc.....K-14

RACI 3008.K.160 Extincteurs à main (voir IEM RACI 3008.K.160).....K-14

RACI 3008. K.165 intentionnellement blanc.....K-15

RACI 3008. K.170 Indication des zones de pénétration du fuselage.....K-15

RACI 3008.K.175 Marquage extérieur des issues de secours.....K-16

RACI 3008. K.180 Intentionnellement blanc.....K-16

RACI 3008. K.185 Mégaphones (voir IEM RACI 3008.K.185).....K-16

RACI 3008. K.190 Eclairage de secours.....K-16

RACI 3008.K.195 Emetteur de localisation d'urgence automatique.....K-17

RACI 3008. K.200 Gilets de sauvetage.....K-17

RACI 3008. K.202 Combinaison de survie équipage.....K-18

RACI 3008. K.205 Canots de sauvetage et émetteurs de localisation d'urgence de survie pour les vols prolongés au-dessus de l'eau.....K-18

RACI 3008.K.210 Equipement de survie.....K-19

RACI 3008.K.212 Exigences additionnelles pour les hélicoptères exploités depuis ou vers des héli-plateformes situées dans une zone maritime hostile telle que définie au RACI 3008.F.015.....K-19

RACI 3008. K.215 Hélicoptères certifiés pour une exploitation sur l'eau- Equipements divers K-20

RACI 3008. K.220 Tous hélicoptères en survol de l'eau - Amerrissage forcé.....K-21

RACI 3008.K.225 Hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissage automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de systèmes de vision améliorée (EVS), de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS).....K-21

RACI 3008.K.230 Sacoches de vol électroniques (EFB).....K-22

Appendice 1 au RACI 3008.K.085 ; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105: Enregistreurs de bord et systèmes d'enregistrement de données d'aéronef.....K-22

Appendice 1 au § RACI 3008.K.150 : Oxygène de subsistance pour hélicoptères non pressurisés.....K-59

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.K.205 Emetteur de localisation d'urgence de survie (ELT[S]) [Voir paragraphes RACI 3008.K.205 et RACI 3008.K.210] K-60

CHAPITRE L - EQUIPEMENTS DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION, ET DE SURVEILLANCE. L-1

RACI 3008. L.005 Introduction générale L-1

RACI 3008. L.007 Casque L-1

RACI 3008.L.010 Equipement radio L-1

RACI 3008.L.015 Boîte de mélange audio L-2

RACI 3008 Equipement radio pour les vols VFR sur les routes navigables par repérage visuel au sol L-2

RACI 3008.L.025 Equipement de communication et de navigation pour les opérations IFR et en VFR sur les routes non navigables par repérage visuel au sol L-2

RACI 3008.L.026 Équipement de surveillance L-4

RACI 3008. L.030 Équipement transpondeur L-4

RACI 3008. L.035 Gestion électronique des données de navigation L-5

CHAPITRE M – MAINTENANCE DES HELICOPTERES M-1

RACI 3008. M.005 Généralités M-1

CHAPITRE N – EQUIPAGE DE CONDUITE N-1

RACI 3008. N.005 Composition de l'équipage de conduite N-1

RACI 3008.N.006 Programmes de formation des membres d'équipage de conduite N-2

RACI 3008.N.010 Formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage N-3

RACI 3008.N.015 Stage d'adaptation et contrôle N-3

RACI 3008.N.020 Formation aux différences et formation de familiarisation N-4

RACI 3008.N.025 Accession à la fonction commandant de bord N-5

RACI 3008.N.030 Commandants de bord - Exigences minimales de qualification N-5

RACI 3008.N.035 Maintien des compétences et contrôles périodiques N-6

RACI 3008.N.040 Qualification d'un pilote pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes (Voir appendice 1 au RACI 3008.N.040) N-9

RACI 3008.N.045 Expérience récente N-9

RACI 3008.N.050 Qualification à la compétence de route, d'activité et de zone N-10

RACI 3008.N.055 Exercice sur plus d'un type ou variante N-11

RACI 3008.N.060 Activités sur hélicoptère et avion N-12

RACI 3008.N.065 Dossiers de formation N-13

Appendice 1 au § RACI 3008.N.015 : Stages d'adaptation d'un exploitant..... N-13

Appendice 1 au RACI 3008.N.025 : Accession à la fonction de commandant de bord..... N-14

Appendice 1 au RACI 3008.N.035 : Entraînements et contrôles périodiques N-15

Appendice 1 au RACI 3008.N.040 : Qualification des pilotes pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes..... N-18

Chapitre O- EQUIPAGE DE CABINE O-1

RACI 3008. O.005 Domaine d'application O-1

RACI 3008. O.007 Généralités..... O-1

RACI 3008. O.010 Nombre et composition de l'équipage de cabine..... O-2

RACI 3008.O.015 Exigences minimales..... O-3

RACI 3008. O.020. Chefs de cabine..... O-3

RACI 3008. O.025 Formation initiale O-4

RACI 3008. O.030 Stage d'adaptation et formation aux différences O-4

RACI 3008. O.035 Vols de familiarisation..... O-5

RACI 3008. O.040 Entraînements périodiques O-5

RACI 3008. O.045 Remise à niveau O-6

RACI 3008. O.050 Contrôles O-6

RACI 3008. O.055 Exercice sur plus d'un type ou variante..... O-6

RACI 3008. O.060 Dossiers de formation O-7

Appendice 1 à RACI 3008.O.020 Chefs de cabine O-7

Appendice 1 au RACI 3008. O.025 Formation initiale..... O-8

Appendice 1 au RACI 3008.O.030 Stage d'adaptation et formation aux différences O-10

Appendice 1 au RACI 3008. O.040 Entraînements périodiques..... O-12

Appendice 1 au RACI 3008. O.045. Stages de remise à niveau..... O-13

Appendice 2 aux RACI 3008.O.025, RACI 3008.O.030 et RACI 3008.O.040 FORMATION. O-14

Appendice 3 aux RACI 3008.O.025, RACI 3008.O.030 et RACI 3008.O.040 Formation aux aspects médicaux et aux premiers secours..... O-17

CHAPITRE P - MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS.....P-1

RACI 3008. P.005 Manuels d'exploitation – Généralités P-1

RACI 3008. P.010 Manuel d'Exploitation - Structure et Contenu.....P-2

RACI 3008. P.015 Manuel de Vol P-3

RACI 3008. P.020 Carnet de route P-3

RACI 3008. P.025 Plan de vol exploitation P-4

RACI 3008. P.030 Durée d'archivage de la documentation P-5

RACI 3008.P.035 Spécifications ce la gestion du maintien de la navigavilité P-5

RACI 3008. P.040 Compte-rendu matériel P-5

RACI 3008. P.045 Hélicoptère exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis . P-5

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.P.010 Contenu du manuel d'exploitation..... P-6

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.P.030 Durée d'archivage des documents P-22

APPENDICE 1 AU P.045 : RÉSUMÉ DE L'ACCORD CONCLU AU TITRE DE L'ARTICLE 83 BIS P-26

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

RACI 3008.Q.005 Principes Généraux Q-1

RACI 3008.Q.010 Définitions Q-1

RACI 3008.Q.015 Limitations - Equipage de conduite Q-2

RACI 3008.Q.020 Limitations - Equipage de cabine Q-4

RACI 3008.Q.025 Mise en place Q-5

RACI 3008.Q.030 Heures de présentation Q-5

RACI 3008.Q.035 Service fractionné Q-5

RACI 3008.Q.040 Repos réglementaires Q-7

RACI 3008.Q.045 Décalage horaire Q-8

RACI 3008.Q.050 Réserve Q-8

RACI 3008.Q.055 Circonstances imprévues intervenant en cours d'exécution des opérations Q-9

RACI 3008.Q.060 Relevés des temps de vol, des temps de service et des temps de repos. Q-10

RACI 3008.Q.065 - Alimentation Q-10

CHAPITRE R - TRANSPORT AERIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES R-1

RACI 3008.R.005 APPLICATION GÉNÉRALE R-1

RACI 3008.R.010 RESPONSABILITÉS DES ÉTATS R-1

CHAPITRE S – SURETE S-1

RACI 3008. S.005 Exigences en matière de sûreté S-1

RACI 3008. S.010 Programmes de formation S-1

RACI 3008. S.015 Rapports relatifs aux actes illicites S-1

RACI 3008. S.020 Liste de vérification de la procédure de fouille de l'hélicoptère S-1

RACI 3008. S.025 Surete du compartiment de l'equipage de conduite S-1

CHAPITRE T – AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION T-1

RACI 3008. T.005 Généralités T-1

RACI 3008. T.010 Fonctions de l'agent technique d'exploitation T-1

RACI 3008.T.015 Expérience requise T-2

RACI 3008.T.020 Stage de maintien de compétence T-2

RACI 3008.T.025 Attestation de maintien de compétence T-2

RACI 3008.T.030 Agrément d'un agent technique d'exploitation pour exercer des contrôles T-2

RACI 3008.T.035 Dossiers de formation T-3

IEM RACI 3008.A – APPLICABILITÉ ..... IEM A-1

IEM RACI 3008.A.005 Terminologie ..... IEM A-1

IEM RACI 3008.A.010 – La philosophie du SMUH ..... IEM A-2

IEM RACI 3008.B - GENERALITES ..... IEM B-1

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d), sous paragraphe (b) - Service médical d'urgence par hélicoptère ..... IEM B-1

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d) sous paragraphe (c (2) (i) (B) - Opérations sur un site d'exploitation S.M.U.H. situé en environnement hostile ..... IEM B-1

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d), sous paragraphe (c) (2) (i) (C) - Site d'exploitation S.M.U.H. ..... IEM B-1

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d) sous paragraphe (c) (3) (ii) (B) - Niveau d'expérience approprié ..... IEM B-1

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d) sous paragraphe (c)(3)(iii) - Expérience récente ..... IEM B-1

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d), sous paragraphe (c) (3) (v (A) - Service médical d'urgence par hélicoptère ..... IEM B-1

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(d), sous paragraphe (c)(4)(ii)(B) et (C) - Minimums opérationnels S.M.U.H. ..... IEM B-2

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d), sous paragraphe (e) (1) (ii) (B) - Contrôles en ligne.....IEM B-3

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d), sous paragraphe (e) (3) - Personnel des services de secours au sol.....IEM B-3

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(e) - Exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée.....IEM B-3

IEM à l'appendice 1 au paragraphe 3008.B.005 (f) - Exploitation de petits hélicoptères (VFR de jour uniquement).....IEM B-3

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (h), sous paragraphe (d) (2) (iv) - Critères de choix de deux pilotes pour un vol H.H.O. .....IEM B-4

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (i) sous paragraphe (d)) Limitation de la masse de l'hélicoptère pour une exploitation sur un site d'intérêt public.....IEM B-4

IEM RACI 3008.B.030 Listes minimales d'équipement .....IEM B-5

IEM (1) RACI 3008.B.035 Système qualité.....IEM B-7

1. Etablissement d'un système qualité .....IEM B-7
2. But du système qualité .....IEM B-7
3. Domaine.....IEM B-7
4. Leadership et engagement de l'exploitant.....IEM B-8
5. Politique qualité .....IEM B-8
6. Objectifs qualité .....IEM B-9
7. Rôles, Responsabilité et Autorité .....IEM B-9
8. Formation au système qualité.....IEM B-12
9. Système d'information.....IEM B-13
10. Documentation.....IEM B-13
11. Surveillance, analyse et évaluation.....IEM B-15
12. Surveillance interne .....IEM B-15
13. Revue de direction.....IEM B-17

IEM RACI 3008.B.040 (b) – Système de Gestion de la Sécurité : Système d'analyse des données de vols.....IEM B-19

IEM RACI 3008.B.040 (d) – Système de gestion de la sécurité : système de documents sur la sécurité des vols.....IEM B-19

IEM RACI 3008.B.040 (a) (2) Système de compte rendu d'événements .....IEM B-23

IEM RACI 3008.B.065 Transport d'armes et de munitions de guerre ..... IEM B-23

IEM RACI 3008.B.070 Transport d'armes de sport ..... IEM B-24

IEM RACI 3008.B.160 Sous-affrètement ..... IEM B-24

IEM RACI 3008 C – CERTIFICATION ET SUPERVISION DE L'EXPLOITANT ..... IEM C-1

IEM RACI 3008.C.005 Organisation de l'encadrement d'un détenteur d'un PEA/AOC IEM C 1

IEM RACI 3008.C.005 (i) Responsables désignés – Compétence ..... IEM C 1

IEM RACI 3008.C.005 (j) Combinaison des responsabilités des responsables désignés.. IEM C 2

IEM RACI 3008.C.005 (j) et (k) Embauche de personnel ..... IEM C 3

IEM RACI 3008.C.015 (b) Détail du manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (M.M.E.) ..... IEM C-3

IEM RACI 3008 D – PROCEDURES D'EXPLOITATION ..... IEM D-1

IEM RACI 3008.D.005 Contrôle de l'exploitation ..... IEM D-1

IEM RACI 3008.D.020 (c) Phases de vol critiques ..... IEM D-4

IEM RACI 3008.D.030 – Utilisation d'un héliport par l'exploitant – Héliplateformes . IEM D-4

IEM RACI 3008.D.060 Opérations dans des zones avec des exigences spécifiques de performance de navigation ..... IEM D-9

IEM RACI 3008.D.075 Etablissement des altitudes minimales de vol ..... IEM D-9

IEM RACI 3008.D.080 Méthode de calcul du carburant ..... IEM D-12

IEM RACI 3008.D.080 (c) (3) (i) Réserve de route ..... IEM D-12

IEM RACI 3008.D.085 Transport de personnes à mobilité réduite ..... IEM D-12

IEM RACI 3008.D.090 et D.095 Accompagnateurs d'enfants ..... IEM D-12

IEM RACI 3008.D.105 Rangement des bagages et du fret ..... IEM D-13

IEM RACI 3008.D.110 Attribution des sièges passagers ..... IEM D-14

IEM RACI 3008.D.125(c)(1) - Sélection des héliports. ..... IEM D-15

IEM RACI 3008.D.125 (d) - Dégagements/déroutements en mer ..... IEM D-15

IEM 3008. D.125 (e) - Sélection des héliports ..... IEM D-15

IEM 3008. D.125(e)(4) - Sélection des héliports – prévisions météorologiques pour l'atterrissage ..... IEM D-17

IEM 3008. D.135. Dépôt d'un plan de vol circulation aérienne ..... IEM D-18

IEM 3008.D.140 Avitaillement/Reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant ..... IEM D-18

IEM 3008. D.145 Avitaillement et Reprise de carburant avec du carburant volatil...IEM D-19

IEM 3008. D.150 Emplacement des membres de l'équipage de cabine .....IEM D-20

IEM.3008. D.190 – Vol en conditions de givrage prévues ou réelles .....IEM D-20

IEM.3008. D.225 – Gestion du carburant en vol.....IEM D-21

IEM RACI 3008.D.245 Utilisation du système anti-abordage embarqué (ACAS) .....IEM D-22

IEM 3008. D.255 Commencement et poursuite de l'approche – Position équivalente IEM D-22

IEM 3008. D.270 (d) (4) Compte-rendu d'événement concernant les marchandises dangereuses.....IEM D-22

IEM RACI 3008.E - OPERATIONS TOUT-TEMPS ..... IEM E-1

IEM RACI 3008.E.005 Documents contenant des informations relatives aux opérations tout temps..... IEM E-1

IEM à l'appendice 1 au RACI 3008.E.005 Minimums opérationnels d'aérodrome ..... IEM E-1

IEM RACI 3008.E.005 sous-paragraphe (a) (3) (I) – Procédures de départ pour les héliports à terre..... IEM E-1

IEM à l'appendice 1 au RACI 3008.E.005, paragraphes (d) Etablissement d'une RVR minimum pour les opérations de catégorie II ..... IEM E-1

IEM RACI 3008.E.005 (g) – Approche à vue ..... IEM E-3

IEM RACI 3008.E.005 (i) – Approche radar aéroportée (ARA) pour des exploitations en survol de l'eau ..... IEM E-3

IEM RACI 3008.E.005, paragraphe (j) – Héliport accessible ..... IEM E-9

IEM RACI 3008.E.010. (a) (1) – Terminologie – manœuvres à vue..... IEM E-9

IEM RACI 3008.E.015 – Démonstrations opérationnelles ..... IEM E-9

IEM RACI 3008.E.025, paragraphe (g) (1) – Opérations par faible visibilité –entraînement et contrôles périodiques..... IEM E-11

IEM RACI 3008.E.040 – Minimums d'exploitation VFR ..... IEM E-11

IEM RACI 3008.F.015 (a)(1) ET (a)(2) – Catégori A et catégorie B ..... IEM F-1

IEM RACI 3008.F.015 (a)(26) – Application de la TODRH ..... IEM F-2

IEM 3008.F.010 (c)(3) (ii) – Composante de vent de face pour le décollage et la trajectoire de décollage ..... IEM F-5

IEM RACI 3008 G – CLASSE DE PERFORMANCES 1 ..... IEM G-1

IEM RACI 3008.G.010 (a)(1) et RACI 3008.G.025(a)(1) - Décollage et Atterrissage..... IEM G-1

IEM RACI 3008.G.010 (a)(3)(ii) - Décollage ..... IEM G-1

IEM RACI 3008.G.010 (b)(4) & RACI 3008.G.015 (b)(4) - Composante de vent de face pour le décollage et la trajectoire de décollage ..... IEM G-1

IEM RACI 3008.G.010 et RACI 3008. G.025- Décollage et Atterrissage. ..... IEM G-1

IEM RACI 3008.G.020 (a)(1) – En route – groupe motopropulseur critique inopérant (vidange de fuel) ..... IEM G-2

IEM RACI 3008 H – CLASSE DE PERFORMANCES 2 ..... IEM H-1

IEM RACI 3008. H.010 (a) – Exploitation d'hélicoptères avec un temps d'exposition au cours du décollage ou de l'atterrissage ..... IEM H-1

IEM RACI 3008.H.015 & RACI 3008.H.030 – Décollage et atterrissage ..... IEM H-3

IEM RACI 3008 I – CLASSE DE PERFORMANCES 3 .....IEM I-1

IEM RACI 3008.I.005 (a)(4) - Généralités.....IEM I-1

IEM RACI 3008 J – MASSE ET CENTRAGE.....IEM J-1

IEM RACI 3008.J.005 - Masses.....IEM J-1

IEM RACI 3008.J.005 (a) (2) (iii) – Précision de l'équipement de pesée.....IEM J-1

IEM RACI 3008.J.005 (f) - Densité du carburant .....IEM J-1

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J.005 (d) Limites de centrage.....IEM J-2

IEM RACI 3008.J.025(a) - Masses des passagers établies par déclaration verbale .....IEM J-2

IEM RACI 3008.J.025 (h) - Masse des bagages.....IEM J-3

IEM RACI 3008.J.025(h) - Evaluation statistique des données de masse pour les passagers et bagages à main.....IEM J-3

IEM à l'Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J.025 (h) - Guide pour les campagnes de pesée des passagers .....IEM J-3

IEM à l'appendice 1 du paragraphe RACI 3008.J.025 (h), (c)(4) - Guide pour les campagnes de pesée des passagers.....IEM J-6

IEM RACI 3008.J.025 (i) & (j) - Actualisation des masses forfaitaires .....IEM J-7

IEM de l'Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J 030 - Documentation de masse et centrage.....IEM J-7

IEM RACI 3008.K : INSTRUMENTS ET ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ .....IEM K-1

IEM RACI 3008.K.005 Instruments et équipements - Approbation et installation .....IEM K-1

IEM RACI 3008.K.020 Equipement pour les vols nécessitant un système de radiocommunication ou de radionavigation.....IEM K-1

IEM RACI 3008.K.025 et K.030 Instruments de vol et de navigation et équipements associés IEM K-1

IEM RACI 3008.K.030 (d) et (m)(2) Instruments de vol et de navigation et équipements associés..... IEM K-3

IEM RACI 3008.K.075 (b)(6) Système d'interphone pour membres d'équipage..... IEM K-3

IEM RACI 3008.K.112 Enregistreur combiné ..... IEM K-3

IEM RACI 3008. K.130 – Trousses de premiers secours et Trousses de prévention universelle ..... IEM K-3

IEM RACI 3008.K.160 Extincteurs à main ..... IEM K-5

IEM RACI 3008.K.185 Mégaphones ..... IEM K-5

IEM RACI 3008.K.195 Emetteur de localisation d'urgence..... IEM K-5

IEM RACI 3008.K.202 - Combinaisons de survie équipage - Calcul de la durée de survie .. IEM K-5

IEM RACI 3008.K.205 (a)(2) – Canots de sauvetage et émetteur de localisation d'urgence pour les vols prolongés au-dessus de l'eau..... IEM K-11

IEM RACI 3008.K.205 (a) (3) Emetteur de localisation d'urgence de survie (ELT(S)).. IEM K-12

IEM RACI 3008.K.210 Equipement de survie..... IEM K-12

IEM RACI 3008.K.210 (c) Equipement de survie ..... IEM K-12

IEM RACI 3008.K.212 (a)(2) - Exigences additionnelles pour les hélicoptères exploités depuis ou vers des héli-plateformes situées dans une zone maritime hostile..... IEM K-13

IEM RACI 3008.K.22O (c) - Vols au-dessus de l'eau – décollage et atterrissage en classe de performance 2..... IEM K-13

IEM RACI 3008.L- EQUIPEMENTS DE COMMUNICATION ET DE NAVIGATION..... IEM L-1

IEM RACI 3008. L.005 Equipements de navigation et de communication - Approbation et installation ..... IEM L-1

IEM RACI 3008 N - EQUIPAGE DE CONDUITE..... IEM L-1

IEM RACI 3008.N.005 (a) (4) Constitution d'un équipage avec des membres d'équipage de conduite inexpérimentés 1

IEM RACI 3008.N.010 - Gestion des ressources de l'équipage (CRM)..... IEM N-1

IEM RACI 3008. N.015 Programme du stage d'adaptation..... IEM N-4

IEM RACI 3008. N.015 Vol en ligne sous supervision..... IEM N-7

IEM RACI 3008.N.035 – Maintien des compétences et contrôles périodiques ..... IEM N-7

IEM RACI 3008.N.035 Entraînement périodique et contrôles ..... IEM N-8

IEM RACI 3008.N.035 (b) – Contrôle hors ligne en équipage constitué ..... IEM N-9

IEM RACI 3008.N.035 (b) (1) (ii) – Contrôle hors ligne et exploitation en IFR ..... IEM N-9

IEM RACI 3008.N.035 (d) – Maintien des compétences et contrôle de sécurité sauvetage ..... IEM N-9

IEM RACI 3008.N.035 (a)(3) (iii) (d) – Entraînement à la survie dans l'eau .....IEM N-10

IEM RACI 3008.N.035 (b) (1) (i) & (ii) – Contenu du contrôle hors ligne .....IEM N-10

IEM RACI 3008.N.040 – Qualification des pilotes pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes.....IEM N-10

IEM RACI 3008.N.050 – Compétence route/activité/zone.....IEM N-11

IEM RACI 3008.N.055 – Exercice sur plus d'un type ou variante .....IEM N-11

IEM RACI 3008.N.065 – Dossiers de formation .....IEM N-12

IEM RACI 3008.O – EQUIPAGE DE CABINE ..... IEM O-1

IEM RACI 3008. O.005 Membres d'équipage de cabine supplémentaires assignés à des tâches de spécialistes ..... IEM O-1

IEM RACI 3008. O.010 Nombre et composition de l'équipage de cabine ..... IEM O-1

IEM RACI 3008.O.020 (c) Chefs de cabine ..... IEM O-2

IEM RACI 3008. O.025, 030, 040, 045 ET 050 Matériels d'instruction représentatifs . IEM O-2

IEM RACI 3008. O.035 familiarisation ..... IEM O-3

IEM RACI 3008.O.045 Stages de remise à niveau ..... IEM O-4

IEM RACI 3008.O.050 Contrôles ..... IEM O-4

IEM RACI 3008.O.055 Exercice sur plus d'un type ou variante..... IEM O-5

IEM RACI 3008. O.025 ET RACI 3008. O.040 Formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM)..... IEM O-6

IEM RACI 3008.O.025 ET RACI 3008.O.040 Formation au secourisme..... IEM O-6

IEM RACI 3008.O.025, 030, 040 ET 045 Contrôle de la foule ..... IEM O-7

IEM RACI 3008.O.030 ET 040 Stages d'adaptation et d'entraînements périodiques.. IEM O-8

IEM RACI 3008 P - MANUELS, livres de bord et enregistrements.....IEM P-1

IEM RACI 3008.P.005(b) - Eléments du manuel d'exploitation soumis à approbation IEM P-1

IEM RACI 3008.P.005(c) - Manuel d'exploitation - Langue.....IEM P-2

IEM RACI 3008.P.010 - Contenu du manuel d'exploitation.....IEM P-2

IEM RACI 3008.P.010(c) - Structure du manuel d'exploitation ..... IEM P-2

IEM de l'Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.P.010 - Contenu du manuel d'exploitation ..... IEM P-7

IEM RACI 3008.P.020(a)(12) - Signature ou équivalent ..... IEM P-7

IEM RACI 3008.P.020(b) - Carnet de route ..... IEM P-8

IEM RACI 3008.Q - LIMITATIONS DES TEMPS ET SERVICES DE VOL - EXIGENCES EN MATIERE DE REPOS ..... IEM Q-1

IEM RACI 3008.Q.005 Généralités ..... IEM Q-1

IEM RACI 3008.Q.005 (b) (2) Opérations programmées ..... IEM Q-1

IEM RACI 3008. Q.005 (b) (3) Rotations programmées ..... IEM Q-1

IEM RACI 3008. Q.040 (a) Exigences de repos ..... IEM Q-1

IEM RACI 3008.Q.060 Relevé des temps de service de vol, de service et de repos .... IEM Q-1

IEM RACI 3008. Q.060 (b) Décompte d'activité ..... IEM Q-2

PREFACE

Le présent règlement du RACI 3008 comporte 20 chapitres établissant les conditions techniques d'exploitation d'un hélicoptère par une entreprise de transport aérien public dont le siège est situé en Côte d'Ivoire.

Les appendices figurant à la fin de chaque chapitre sont désignés par référence aux paragraphes auxquels ils se rapportent et ont le même statut que le règlement lui même.

Les exigences réglementaires adoptées dans le présent règlement peuvent être complétées, le cas échéant, par des instructions ou explications IE (en anglais IEM ou Interpretative Explanatory Material) portant le numéro du paragraphe ou de l'appendice auxquelles elles se rapportent. Lorsque c'est le cas, il est fait référence à ces IEM en début de paragraphe ou dans le corps du RACI 3008.

CHAPITRE A – APPLICABILITE ET DEFINITIONS

RACI 3008. A.005 Champ d'application

Les exigences contenues dans le présent règlement, sont applicables à l'exploitation d'helicopteres civiles par des exploitants autorisés à effectuer des vols de transport aérien commercial international.

Les exigences applicables à l'exploitation d'avions par des exploitants autorisés à effectuer des vols de transport commercial international figurent dans le RACI 3000.

Les exigences applicables aux vols d'aviation générale internationale par hélicoptère figurent dans le RACI 3007.

Le RACI 3008 ne s'applique pas aux hélicoptères utilisés dans des opérations militaires, de douane ou de police.

RACI 3008. A.010 Définitions

Dans les normes et pratiques recommandées relatives aux vols internationaux d'hélicoptères, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

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

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

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

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

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

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

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

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 doit 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 d'approches classiques, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

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

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

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 doit 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 ».

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

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

Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC). Désigne l'administration autonome de l'aviation civile, autorité compétente en matière d'administration d'aviation civile en Côte d'Ivoire.

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

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

Certificat de remise en service ou Fiche de maintenance (Applicable jusqu'au 4 novembre 2020) : 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.

Certificat de remise en service ou Fiche de maintenance (Applicable à compter du 5 novembre 2020) : Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante au règlement applicable de navigabilité.

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

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

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

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.

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

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

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 pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent au Chapitre 4 du RACI 5000.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Environnement hostile : Environnement dans lequel :

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

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

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

Environnement non hostile : Environnement dans lequel :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[1]**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.

[2]**Fiche de maintenance**. Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, conformément au règlement applicable de navigabilité.

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

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

Héliport **:** aérodrome, zone définie au sol ou sur l'eau, ou structure utilisée ou dont l'utilisation est prévue dans sa totalité ou partiellement pour l'arrivée, le départ et les mouvements en surface d'hélicoptères. Il peut donc s'agir soit d'un aérodrome principalement destiné aux aéronefs à voilure fixe, le cas échéant à des emplacements réservés ou désignés à cet effet, soit d'une hélistation (aérodrome équipé pour recevoir exclusivement les hélicoptères), soit d'une hélisurface (emplacement situé en dehors des aérodromes), les deux dernières pouvant être situées à terre ou en mer.

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

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

[1] Applicable jusqu'au 4 novembre 2020
[22] Applicable à partir du 5 novembre 2020

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

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

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

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

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

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

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

Maintenance (Applicable jusqu'au 4 novembre 2020). 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 défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Maintenance (***Applicable à compter du 5 novembre 2020)***. Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision,

inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Note .—Les PBAOM sont déterminés en fonction des possibilités combinées de l'aéronef et des installations au sol disponibles.

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

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

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

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

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

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

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

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

Moteur : Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipe- ment nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais

exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).

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

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

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.

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

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

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

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

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

Approche et atterrissage de précision. Approche et atterrissage aux instruments utilisant un

guidage de précision latéral et vertical, les minimums étant déterminés par la catégorie d'opération.

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

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

Le guidage de navigation latérale et verticale désigne le guidage assuré par :

a) une aide de radionavigation au sol ; où
b) des données de navigation générées par ordinateur provenant d'aides de navigation au sol, spatiales ou autonomes, ou d'une combinaison de ces aides

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

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

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

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

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

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

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

Phase de croisière : Partie du vol qui va de la fin de la phase de décollage et de montée initiale jusqu'au début de la phase d'approche et d'atterrissage.
Dans les cas où une marge de franchissement d'obstacles suffisante ne peut être assurée visuellement, les vols doivent être exécutés de façon à s'assurer que les obstacles puissent être franchis avec une marge appropriée. En cas de défaillance du moteur le plus défavorable, les exploitants peuvent avoir à adopter d'autres procédures.

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

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

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

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

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

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

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

Point de décision au décollage (TDP) : Point utilisé dans la détermination des performances au décollage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un moteur y survenant, le pilote peut soit interrompre le décollage, soit le poursuivre en sécurité.
Le point de décision au décollage ne s'applique qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 1.

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

route disponible.

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

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

Point défini avant l'atterrissage (DPBL) : Point de la phase d'approche et d'atterrissage après lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est plus assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.
Les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 2.

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

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

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

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

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

s'applique.

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

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

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

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

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

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

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

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

Service de la circulation aérienne : 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 (3) types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

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

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

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

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

Les opérations d'intérêt public sont :

(i) les opérations de SMUH,

(ii) les opérations depuis ou vers des sites d'intérêt public situés dans un Etat qui applique un dispositif réglementaire analogue et définis comme tels par l'Autorité de l'Etat.

Spécification de navigation : Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux (2) types de spécification de navigation :

Spécification RNAV (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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vol S.M.U.H. spécial : Vol S.M.U.H nécessitant un abaissement des minimums opérationnels, et pour lequel des exigences supplémentaires sont appliquées.
La description de la philosophie du SMUH est présentée dans l'IEM OPS 3.A.010

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

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

pilotes maritimes.

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

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

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

CHAPITRE B – GENERALITES

RACI 3008. B.005 Généralités

(a) Un exploitant ne doit exploiter un hélicoptère en transport aérien commercial que conformément aux dispositions du RACI 3008.

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

(c) Chaque hélicoptère doit être exploité conformément aux clauses de son certificat de navigabilité et dans les limites spécifiées dans son manuel de vol. (Voir appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(c))

(d) Les opérations de service médical d'urgence par hélicoptères (S.M.U.H.) doivent être effectuées conformément aux dispositions particulières de l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(d).

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

(e) Tous les entraîneurs synthétiques de vol (STD), tels que les simulateurs de vol ou les entraîneurs de vol (FTD), qui remplacent un hélicoptère à des fins d'entraînement ou de contrôle doivent être approuvés conformément aux exigences applicables aux entraîneurs synthétiques de vol. L'exploitant qui a l'intention d'utiliser un tel STD doit en obtenir l'autorisation auprès de l'autorité.

(f) Les dispositions particulières aux opérations d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée sont fixées par l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(e).

Cet appendice ne s'applique pas aux vols S.M.U.H. spéciaux effectués en accord avec les exigences de l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d).

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

(g) Les dispositions particulières aux opérations d'hélicoptères dont la masse maximale certifiée au décollage (MTOW) est inférieure ou égale à 3175 kg, dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (CMASP) est inférieure ou égale à 9, de jour et sur des routes navigables par repérage visuel au sol sont fixées par l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(f).

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

(h) Les dispositions particulières aux opérations d'hélicoptères, dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure ou égale à 3175 kg et dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure ou égale à 9, qui consistent en

des vols de proximité circulaires sont fixées par l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(g).

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

(i) Les opérations d'hélitreuillage (H.H.O.) doivent être effectuées conformément aux dispositions particulières de l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (h)

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

(j) Les dispositions particulières aux opérations d'hélicoptères depuis ou vers un site d'intérêt public sont fixées par l'appendice 1 au paragraphe inférieure ou égale à 3175 kg .B.005(i).

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

(k) Les opérations en VFR de nuit sont interdites.

RACI 3008. B.010 Dérogations

L'ANAC peut, à titre exceptionnel et provisoire, accorder une dérogation aux dispositions du RACI 3008 lorsqu'elle estime que le besoin existe et sous réserve du respect de toute condition supplémentaire qu'elle considère nécessaire pour assurer, dans ce cas particulier, un niveau de sécurité acceptable.

RACI 3008. B.015 Consignes opérationnelles

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

(b) Les consignes opérationnelles précisent :

1. la raison de leur diffusion,
2. le domaine d'application et la durée,
3. l'action à engager par les exploitants.

RACI 3008. B.020 Lois, réglementations et procédures - Responsabilités de l'exploitant.

(a) Un exploitant doit veiller à ce que :

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

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

3. Les exploitants doivent veiller à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, comme il est spécifié dans le RACI 2000.

(b) S'il est le premier à avoir connaissance d'un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'hélicoptère ou des personnes, l'agent technique d'exploitation doit s'il y a lieu, dans le cadre des mesures indiquées au RACI 3008.T.010, informer immédiatement les autorités compétentes de la nature de la situation et au besoin demander de l'aide.

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

RACI 3008. B.025 Langue commune

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

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

RACI 3008. B.030 Listes minimales d'équipements Responsabilités de l'exploitant (Voir IEM OPS 3.B.030)

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

(b) Un exploitant ne doit exploiter un hélicoptère qu'en conformité avec la LME/MEL, sauf autorisation de l'Autorité sur requête de l'exploitant.

(c) La MEL ne doit pas être moins restrictive que la la liste minimale d'équipements de référence (L.M.E.R.), si elle existe.

RACI 3008. B.035 Système qualité

(Voir IEM (1) et (2) RACI 3008.*B.035)*

(a) Un exploitant doit établir un système qualité et nommer un responsable qualité afin de contrôler la conformité aux, et l'adéquation des, procédures requises pour garantir la navigabilité et l'exploitation sûre de l'hélicoptère. Ce contrôle doit comporter un système de retour de l'information au Dirigeant responsable (voir également le paragraphe RACI 3008.C.005 (h)) afin d'assurer que les mesures correctrices nécessaires ont été prises.

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

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

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

(e) Nonobstant les dispositions du sous-paragraphe (a) ci-dessus, l'Autorité peut accepter la nomination de deux responsables qualité, un pour les opérations et un pour l'entretien, à condition que l'exploitant ait désigné une unité de management de la qualité pour s'assurer que le système qualité s'applique uniformément à travers toute l'exploitation.

RACI 3008. B.040 Système de gestion de la sécurité (IEM RACI 3008.B.040 (b) et IEM RACI 3008. B.040 (d))

Les sous § (c 2) ; (f) et (g) sont applicables à partir du 07 novembre 2019.

(a) Les exigences relatives au système de gestion de la sécurité concernant les exploitants de transport aérien doivent être établies et mises en œuvre conformément aux exigences du RACI 8002. Les exploitants utilisant des hélicoptères dont la masse au décollage certifiée excède 7 000 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à neuf (09) et qui sont équipés d'un enregistreur de données de vol, doivent établir et maintenir un programme d'analyse de données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

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

(c)

1. Jusqu'au 6 novembre 2019, les programmes d'analyse des données de vol ne seront pas punitifs et contiendront des garanties adéquates pour protéger les sources de données.

2. Les programmes d'analyse des données de vol contiennent des garanties adéquates pour protéger les sources de données conformément aux dispositions de l'Appendice 3 du RACI 8002.

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

personnel d'exploitation.

(e) Jusqu'au 6 novembre 2019, les exploitants doivent établir, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation

(f) L'Autorité de l'Aviation Civile ne permet pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A soient utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident mené en conformité avec le RACI BEA, sauf :

1. S'ils se rapportent à un événement de la sécurité identifié dans le contexte d'un système de gestion de la sécurité, sont limités aux parties pertinentes d'une transcription anonymisée de l'enregistrement et font l'objet des protections accordées par le RACI 8002 ;
2. S'ils sont destinés à être utilisés dans le cadre de procédures pénales sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident et font l'objet des protections accordées par le RACI 8002 ; où
3. S'ils sont utilisés pour les inspections des enregistreurs de bord prévues à la section 6 de l'Appendice 4 du RACI 3007.

(g) L'Autorité de l'Aviation Civile ne permet pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de FDR, ADRS, AIR Classe C ou AIRS Classe C soient utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident mené en conformité avec le RACI BEA, sauf si ces enregistrements ou transcriptions d'enregistrements font l'objet des protections accordées par le RACI 8002 et :

1. s'ils sont utilisés par l'exploitant à des fins de maintien de la navigabilité ou de maintenance ;
2. s'ils sont utilisés par l'exploitant dans l'exécution d'un programme d'analyse des données de vol ;
3. s'ils sont destinés à être utilisés dans des procédures sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident ;
4. s'ils sont dépersonnalisés ; où
5. s'ils sont divulgués dans le cadre de procédures de sécurité.

Des dispositions relatives à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes figurent à l'Appendice 3 du RACI 8002.

RACI 3008. B.045 Membres d'équipage supplémentaires

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

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

1. les passagers ne les confondent pas avec les membres de l'équipage de cabine ;
2. ils n'occupent pas des postes assignés aux membres de l'équipage de cabine requis ;

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

RACI 3008. B.050 Informations relativesaux opérations de recherche et de sauvetage

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

RACI 3008. B.055 Informations concernant le matériel de sécurité et de sauvetage embarqué

Un exploitant doit s'assurer que sont disponibles, pour communication immédiate aux centres de coordination des sauvetages, des listes comportant des renseignements sur le matériel de sécurité et de sauvetage à bord de tous ses hélicoptères. Ces informations doivent comporter, selon le cas, le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des équipements pyrotechniques, le détail des équipements médicaux d'urgence, les réserves d'eau, ainsi que le type et les fréquences du matériel radio portatif de secours.

RACI 3008. B.060 Survol de l'eau

Tout hélicoptère survolant une étendue d'eau en environnement hostile dans les conditions indiquées au RACI 3008.K.220 doit être certifié pour l'amerrissage forcé. L'état de la mer doit faire partie intégrante des informations relatives à l'amerrissage forcé.

RACI 3008. B.065 Transport des armes de guerre et des munitions de guerre
(Voir IEM RACI 3008.B.065)

(a) Un exploitant ne doit transporter des armes de guerre et des munitions de guerre que s'il y a été autorisé par tous les Etats concernés.
(b) Un exploitant doit s'assurer que les armes et munitions de guerre sont :
    1. rangées dans l'hélicoptère en un endroit inaccessible aux passagers durant le vol ;
    2. et déchargées, dans le cas des armes à feu, sauf si, avant le début du vol, tous les Etats concernés ont donné leur approbation pour que lesdites armes de guerre et munitions de guerre puissent être transportées dans des circonstances totalement ou partiellement différentes de celles stipulées dans le présent sous-paragraphe.
(c) Un exploitant doit veiller à ce que soit signifié au commandant de bord, avant le début du vol, le détail et l'emplacement à bord de l'hélicoptère, de toutes armes de guerre et munitions de guerre devant être transportées.

RACI 3008. B.070 Transport des armes et munitions de sport
(Voir IEM RACI 3008.B.070)

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

1. elles sont arrimées dans l'hélicoptère dans un endroit inaccessible durant le vol,
2. et que dans le cas des armes à feu, ou de toute autre arme pouvant contenir des munitions, elles sont déchargées.

(c) Les munitions pour les armes de sport peuvent être transportées dans les bagages passagers enregistrés, sous réserve de certaines limitations, en conformité avec les Instructions Techniques de l'OACI (voir RACI 3008.R.025 (b)(5) et définition du paragraphe RACI 3008.R.005 (a) (14)).

RACI 3008. B.075 Mode de transport des personnes

RACI 3008. B.080 Présentation de marchandises dangereuses pour le transport aérien

Un exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que nul ne présente ou n'accepte des marchandises dangereuses pour le transport aérien, à moins qu'il n'ait reçu une formation et que les marchandises soient correctement classifiées, documentées, homologuées, décrites, conditionnées, identifiées, étiquetées et prêtes au transport conformément au RACI 3004 sur les marchandises dangereuses et aux Instructions Techniques de l'OACI.

RACI 3008. B.085 Responsabilités de l'équipage

(a) Un membre d'équipage est responsable de l'exécution correcte de ses tâches :
1. liées à la sécurité de l'hélicoptère et de ses occupants ; et
2. spécifiées dans les instructions et procédures décrites dans le manuel d'exploitation.

(b) Un membre d'équipage doit :

1. rendre compte au commandant de bord de tout défaut, défaillance, panne ou anomalie qu'il estime être susceptible d'affecter la navigabilité ou l'exploitation sûre de l'hélicoptère, y compris les systèmes utilisés en cas d'urgence.
2. Rendre compte au commandant de bord de tout incident qui a mis, ou aurait pu mettre en cause la sécurité.
3. Faire usage du système de comptes-rendus d'événements d'un exploitant conformément au paragraphe RACI 3008.B.040(a)(2). Une copie des comptes rendus doit être communiquée au commandant de bord concerné.

(c) Rien dans les dispositions du paragraphe (b) ci-dessus n'oblige un membre d'équipage à rendre compte d'un événement qui a déjà fait l'objet d'un compte rendu de la part d'un autre membre d'équipage.

(d) Un membre d'équipage ne doit pas exercer de fonctions sur un hélicoptère :
1. lorsqu'il est sous l'effet de médicaments/drogues risquant d'affecter ses facultés au point de nuire à la sécurité ;

2. après avoir fait de la plongée sous-marine, tant qu'une durée raisonnable ne s'est pas écoulée ;
3. après un don du sang, tant qu'une durée raisonnable ne s'est pas écoulée ;
4. s'il doute d'être en état d'accomplir les tâches qui lui sont assignées ; ou
5. s'il sait, ou pense, qu'il est fatigué ou s'Il ne se sent pas en état au point que le vol puisse être mis en danger.

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

1. Consommer d'alcool moins de huit heures avant l'heure de présentation spécifiée pour le service de vol ou le début de la réserve ;
2. Commencer une période de service de vol avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,2 pour mille ;
3. Consommer de l'alcool pendant une période de service de vol ou lors d'une réserve.

RACI 3008. B.086 Responsabilités du commandant de bord

Le commandant de bord, en plus de satisfaire au point RACI 3008.B.085 :

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

(b) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les listes de vérification, instituées conformément aux dispositions du § 2.2.6 du RACI 3007, soient rigoureusement respectées.

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

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

(e) Le pilote commandant de bord sera responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration générale contenant les renseignements énumérés au § 9.4.1du RACI 3007.

(f) Le commandant de bord doit :

1. être responsable de la sécurité de l'exploitation de l'hélicoptère et de la sécurité de ses occupants pendant le temps de vol ;
2. avoir autorité pour donner tous les ordres qu'il juge nécessaires pour assurer la sécurité de l'hélicoptère et des personnes ou biens transportés ;
3. avoir autorité pour débarquer toute personne, ou toute partie du chargement, dont il estime qu'elle peut constituer un risque potentiel pour la sécurité et de la salubrrité de l'hélicoptère ou de ses occupants ;

4. ne pas permettre l'admission à bord de l'hélicoptère d'une personne qui paraît être sous l'influence de l'alcool ou de médicaments/drogues au point de risquer de compromettre la sécurité de l'hélicoptère ou de ses occupants ;
5. avoir le droit de refuser de transporter des passagers non admissibles, des personnes expulsées ou des personnes en état d'arrestation si leur transport présente un risque quelconque pour la sécurité de l'hélicoptère ou de ses occupants ;
6. s'assurer que les passagers sont informés sur l'emplacement des issues de secours et l'emplacement et l'utilisation du matériel de sécurité et de secours pertinents ;
7. s'assurer du respect, conformément au manuel d'exploitation, de toutes les procédures d'exploitation et listes de vérification ;
8. ne pas autoriser un membre d'équipage à se livrer à une activité quelconque pendant le décollage, la montée initiale, l'approche finale et l'atterrissage, en dehors des tâches exigées pour assurer la sécurité de l'exploitation de l'hélicoptère ;
9. ne pas permettre :
   (i) la mise hors service, la coupure ou l'effacement pendant le vol, d'un enregistreur de paramètres, ni permettre l'effacement après le vol de données enregistrées dans le cas d'un accident ou incident objet d'un rapport obligatoire ;
   (ii) la mise hors service ou la coupure d'un enregistreur de conversation pendant le vol, à moins qu'il n'estime que les données enregistrées, qui autrement seraient automatiquement effacées, doivent être préservées pour une enquête accident ou incident ; que les données enregistrées soient effacées manuellement pendant ou après le vol dans le cas d'un accident ou d'un incident objet d'un rapport obligatoire
10. Doit decider ou non d'accepter un helicoptere presentant des non-fonctionnements admis par la liste de deviations par rapport a la configuration de type (CDL)/liste minimale d'equipements (LME) ;
11. Doit s'assurer que la visite prevol a bien ete effectuee.

(g) Le commandant de bord ou le pilote auquel a été déléguée la conduite du vol doit, dans une situation d'urgence exigeant une décision et une action immédiates, prendre toute action qu'il estime nécessaire dans ces circonstances. Dans de tels cas, il peut déroger aux règles, procédures et méthodes d'exploitation, dans l'intérêt de la sécurité et en rendre compte à l'Autorité dès que possible.

RACI 3008. B.090 Autorité du commandant de bord

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

RACI 3008. B.095 Accès au poste de pilotage

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

1. un membre d'équipage en service ;
2. un représentant de l'Autorité responsable des certifications et agréments, des licences ou du contrôle, si cela est nécessaire à l'exécution de ses tâches officielles ;
3. ou autorisée et transportée conformément aux instructions du manuel d'exploitation.

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

1. dans l'intérêt de la sécurité, l'admission au poste de pilotage n'entraîne pas de distraction ni ne nuit au déroulement du vol ;
2. et toutes les personnes transportées dans le poste de pilotage sont familiarisées avec les procédures de sécurité applicables.

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

RACI 3008. B.100 Transport non autorisé

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

(b) Nul ne doit se dissimuler, ni dissimuler du fret, à bord d'un helicoptere.

RACI 3008. B.105 Appareils électroniques portatifs

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

RACI 3008. B.110 Alcool, médicaments et drogues

Un exploitant ne doit permettre à aucune personne de prendre place ou de se trouver à bord d'un hélicoptère, et il doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer qu'aucune personne ne prenne place ou se trouve à bord d'un hélicoptère, si cette personne se trouve sous l'influence de l'alcool, de médicaments ou de drogues au point de risquer de compromettre la sécurité de l'hélicoptère ou de ses occupants.

RACI 3008. B.115 Mise en danger de la sécurité

(a) L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que nul n'agisse par

imprudence ou negligence, ou ne reste passif :

1. De sorte à mettre en danger l'helicoptere ou les personnes qui s'y trouvent ;
2. De sorte à permettre ou provoquer la mise en danger de personnes ou de biens par l'helicoptere.

RACI 3008. B.120 Documents de bord

(a) Un exploitant doit s'assurer que les documents suivants se trouvent à bord pendant chaque vol :

1. le certificat d'immatriculation ;
2. le certificat de navigabilité ;
3. l'original ou une copie du certificat de limitations de nuisances (si requis) ;
4. l'original ou une copie authentifiée du permis d'exploitation aérienne et des spécifications d'exploitation associées;
5. la licence radio de l'helicoptere et le certificat d'exploitation et d'installation radioélectriques de bord (si requis) ;
6. l'original ou une copie de l'attestation d'assurance responsabilité civile aux tiers non transportés ;
7. la liste des passagers avec le lieu d'embarquement et de débarquement ;
8. le manifeste et les déclarations détaillées du fret ;
9. le carnet de route ou document équivalent;

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

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

(d) En cas de perte ou de vol d'un des documents spécifiés dans le RACI 3008. B.120 (a), l'exploitant de l'hélicoptère devra fournir la preuve de l'existence de ces documents avant la poursuite du vol.

(e) Une copie authentifiée de l'accord 83-Bis entre l'Etat d'immatriculation et l'ANAC, si applicable.

(f) Les documents de bord cités relevant de l'état de l'exploitant seront accompagnés d'une traduction en anglais établie par ce dernier si requis.

RACI 3008. B.125 Manuels à transporter

Un exploitant doit s'assurer que :

1. les parties à jour du manuel d'exploitation relatives aux tâches de l'équipage sont transportées sur chaque vol ;
2. les parties du manuel d'exploitation nécessaires à la conduite d'un vol sont facilement accessibles à l'équipage à bord de l'hélicoptère ;
3. et le manuel de vol hélicoptère à jour est transporté dans l'hélicoptère, à moins

que l'Autorité ait reconnu que le manuel d'exploitation contient les informations pertinentes pour cet hélicoptère.

RACI 3008. B.130 Informations supplémentaires et formulaires

(a) Un exploitant doit veiller à ce qu'en plus des documents et manuels stipulés aux paragraphes RACI 3008.B.120 et RACI 3008.B.125, les informations et formulaires suivants, relatifs au type et à la zone d'exploitation, se trouvent à bord lors de chaque vol :

1. le plan de vol exploitation contenant au moins les informations stipulées au paragraphe RACI 3008.P.025 ;
2. le compte-rendu matériel de l'hélicoptère contenant au moins les informations stipulées au paragraphe RACI 3008.M.045 (a) ;
3. les données du plan de vol circulation aérienne déposé ;
4. les NOTAM et l'information aéronautique (AIS) appropriés et destinés au briefing. ;
5. les informations météorologiques appropriées ;
6. la documentation de masse et centrage stipulée au chapitre J ;
7. la notification des catégories spéciales de passagers tels que le personnel de sûreté, s'il n'est pas considéré comme faisant partie de l'équipage, les personnes handicapées, les passagers non admissibles, les personnes expulsées et les personnes en état d'arrestation ;
8. la notification des chargements spéciaux, y compris les informations écrites communiquées au commandant de bord conformément aux exigences relatives au transport des marchandises dangereuses ;
9. les cartes et fiches à jour, ainsi que les documents associés spécifiés au paragraphe RACI 3008.D.120 ;
10. toute autre documentation qui peut être exigée par les Etats concernés par ce vol ;
11. et les formulaires relatifs aux rapports exigés par l'Autorité et l'exploitant.

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

RACI 3008. B.135 Informations conservées au sol

(a) Un exploitant doit s'assurer que :

1. au moins pour la durée de chaque vol ou série de vols,
   (i) l'information relative au vol et appropriée au type d'exploitation est conservée au sol ;
   (ii) et l'information est conservée jusqu'à ce qu'elle ait été copiée à l'endroit dans lequel elle va être archivée en conformité avec le paragraphe RACI

3008.P.030 ;

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

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

1. une copie du plan de vol exploitation ;
2. les copies des parties pertinentes du compte rendu matériel hélicoptère ;
3. la documentation NOTAM mise à la disposition de l'équipage ;
4. la documentation de masse et centrage
5. la notification de chargements spéciaux.
6. La liste des passagers et le manifeste du fret.

RACI 3008. B.140 Pouvoir de contrôle

Un exploitant doit s'assurer que toute personne mandatée par l'ANAC peut, à tout moment, embarquer et voler dans tout hélicoptère exploité conformément au PEA/AOC délivré par l'ANAC, et entrer et rester au poste de pilotage. Toutefois le commandant de bord peut refuser l'accès au poste si, selon lui, cela met en cause la sécurité de l'hélicoptère.

RACI 3008. B.145 Accès aux documents et enregistrements

(a) Un exploitant doit :

1. donner à toute personne mandatée par l'ANAC, accès à tous documents et enregistrements relatifs aux opérations de vol ou à l'entretien ;
2. et présenter tous ces documents et enregistrements, lorsque cela lui est demandé par l'ANAC, dans une période de temps raisonnable.

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

RACI 3008. B.150 Conservation des documents

(a) Un exploitant doit s'assurer que :

1. tout document, original ou copie, qu'il est tenu de conserver est conservé pour la durée prévue même s'il cesse d'être l'exploitant de l'hélicoptère ;
2. et lorsqu'un membre d'équipage, pour lequel l'exploitant a conservé un dossier relatif à la durée du travail, devient membre d'équipage pour un autre exploitant, une copie de ce dossier est mise à la disposition du nouvel exploitant sur sa demande.

RACI 3008. B.155 Conservation, mise à disposition et usage des enregistrements des

enregistreurs de vol

(a) Conservation des enregistrements

1. Après un accident, l'exploitant d'un hélicoptère à bord duquel se trouve un enregistreur de vol doit, dans la mesure du possible, préserver les enregistrements originaux relatifs à cet accident, tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur, pendant une période d'au moins 60 jours sauf indications contraires de i'autorité chargée de l'enquête.
2. Sauf accord de l'Autorité, à la suite d'un incident relevant d'un compte-rendu obligatoire, l'exploitant d'un hélicoptère à bord duquel se trouve un enregistreur de vol doit, dans la mesure du possible, préserver les enregistrements originaux relatifs à cet incident, tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur, pendant une période d'au moins 60 jours.
3. Par ailleurs, lorsque l'Autorité l'exige, l'exploitant d'un hélicoptère à bord duquel se trouve un enregistreur de vol doit préserver l'enregistrement original pendant une période prescrite par l'Autorité.
4. Lorsqu'un enregistreur de paramètres doit se trouver à bord d'un hélicoptère, l'exploitant de cet hélicoptère doit :
   (i) sauvegarder les enregistrements pendant la durée d'exploitation spécifiée par les paragraphes RACI 3008.K.105 et RACI 3008.K.110 sauf pour les besoins d'essai et d'entretien des enregistreurs de paramètres, auquel cas il sera possible d'effacer jusqu'à une heure des enregistrements les plus anciens au moment de l'essai ;
   (ii) et garder un document donnant les informations nécessaires à l'extraction et à la conversion des données enregistrées en unités techniques
   (iii) Et à tout instant conserver un enregistrement d'au moins un vol representatif, c'est-à-dire l'enregistrement d'un vol dans les 12 derniers mois et qui comprend decollage, montee, croisiere, descente, approche et atterrissage. Il doit etre possible d'identifier le vol correspondant à l'enregistrement.

(b) Remise *à disposition des enregistrements.*

L'exploitant d'un hélicoptère sur lequel se trouve un enregistreur de vol doit, dans un délai raisonnable après que la demande lui en a été faite par l'Autorité, remettre tout enregistrement disponible ou ayant été préservé, fait sur un enregistreur de vol

(c) Utilisation *des enregistrements*

1. Les enregistrements obtenus avec l'enregistreur de conversations ne peuvent pas être utilisés à des fins autres que pour l'enquête consécutive à un accident ou à un incident relevant d'un compte-rendu obligatoire sauf accord de tous les membres d'équipage concernés.
2. Les enregistrements de l'enregistreur de paramètres ne peuvent pas être utilisés à des fins autres que pour l'enquête consécutive à un accident ou à un incident relevant d'un rapport obligatoire, sauf lorsque lesdits enregistrements sont :
   (i) utilisés par l'exploitant uniquement pour des questions de navigabilité ou d'entretien ;
   (ii) ou rendus anonymes ;

(iii) Ou divulgués dans des conditions garantissant le secret.

RACI 3008.B.160 Affretement / Location

Conditions d'affrètement et de location des aéronefs par les exploitants de services aériens Titulaires d'un Permis Exploitation Aérien :

RACI 3008.B.161 Affrètement ou location avec équipage complet

1.1. Définition :

Un affrètement d'un hélicoptère est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un hélicoptère avec équipage complet.
Il convient de distinguer les affrètements ponctuels (vol isolé ou série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à 5 jours), des affrètements de courte durée (série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à trois mois) et de longue durée (plus de trois mois).

1.2. Un exploitant ne doit pas affréter un hélicoptère sans l'approbation préalable de l'ANAC.

1.3. L'affréteur doit :

✓ s'assurer en ce qui concerne les hélicoptères affrétés, que:

(a) Les normes de sécurité du fréteur relatives à l'entretien et à l'exploitation sont au moins équivalentes aux règlements en vigueur en Côte d'Ivoire ;

(b) Le fréteur est un exploitant détenteur d'une autorisation d'exploitation et d'un Permis d'Exploitation Aérienne ou documents équivalents ;

(c) L'hélicoptère possède un certificat de navigabilité standard délivré conformément à l'Annexe 8 à la convention de Chicago ;

(d) Toute exigence rendue applicable par l'ANAC est respectée ;

- ✓ au préalable, avoir décrit dans ses manuels d'exploitation (MANEX) et de maintenance de l'exploitant (MME), l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour sélectionner, encadrer et contrôler les exploitants affrétés;
- ✓ justifier de ses moyens propres utilisés pour assurer l'encadrement technique de l'opération d'affrètement et désigner un responsable chargé de s'assurer que le fréteur respecte les normes exigées;
- ✓ élaborer et mettre à la disposition de son personnel concerné par les opérations d'affrètement, les procédures et les consignes à suivre pour se conformer aux dispositions du présent chapitre; exiger du fréteur une copie du dossier de chaque vol affrété, et assurer l'archivage de ces dossiers de vols conformément aux règlements en vigueur;

- ✓ faire appliquer par le fréteur des mesures conformes au programme national de sûreté.

1.4. Les vols affrétés doivent être effectués :

- conformément à la réglementation applicable, dans le pays du fréteur, sous le contrôle de son autorité et avec des helicoptere s immatriculés dans le pays du fréteur (sauf accord explicite entre autorités du pays du fréteur et du pays d'immatriculation);
- avec des équipages de conduite détenant des licences et qualifications délivrés dans le pays du fréteur;
- de façon qu'il n'existe pas de problème de langue entre équipages de conduite, de cabine, et passagers notamment lors de l'exécution des procédures de secours.

1.5. Liste approuvée

Chaque exploitant ivoirien peut soumettre à l'approbation du Directeur Général de l'ANAC une liste d'exploitants fréteurs ivoiriens ou étrangers.
Il doit au préalable procéder à un audit complet portant sur les hélicoptères, l'entretien et l'exploitation de chaque fréteur. Cet audit, qui rentre dans le cadre du suivi et supervision des sous-traitants, a pour but de démontrer que les moyens et procédures mis en œuvre par le fréteur audité garantissent un niveau de sécurité équivalent au moins à celui prévu par les annexes à la convention de Chicago.

Le résultat de cet audit doit être transmis à l'ANAC au moins un mois avant le début d'exploitation envisagé afin que dans l'hypothèse où des informations complémentaires sont nécessaires, celles-ci puissent être apportées.

Les audits que peuvent effectuer les affréteurs ne sont pas directement transférables d'un affréteur ivoirien à un autre. En effet, l'audit réalisé par un affréteur auprès d'un fréteur porte rarement sur la totalité de l'exploitation du fréteur mais plus précisément sur les éléments relatifs à l'affrètement prévu (type d'hélicoptère, équipement, routes, équipages, etc.).

Des accords entre exploitants ivoiriens peuvent néanmoins limiter les duplications de charge de travail.

Sauf informations particulières, les conclusions résultant d'un audit seront valables 2 ans. Au-delà, un audit de suivi pourra être exigé.
À tout moment, au vu des informations dont il dispose, le Directeur Général de l'ANAC peut radier un exploitant étranger et/ou un type d'hélicoptère de la liste.

Lorsqu'un exploitant a fait approuver préalablement une telle liste, il peut procéder à des affrètements, ponctuels ou de courte durée, d'exploitants y figurant, sans approbation expresse au cas par cas ; chaque opération d'affrètement doit cependant être notifiée préalablement à l'ANAC (Cf. paragraphe 1.9.- ci-dessous).

1.6. Dans le cas des affrètements de longue durée, une demande d'approbation est obligatoire. Le dossier de demande doit être transmis à l'ANAC au moins un mois avant le début d'exploitation envisagé. Il doit comporter en plus des informations spécifiées aux paragraphes 1.8.1.- et 1.9.- ci-dessous, une description précise de l'affrètement envisagé et les justifications appropriées compte tenu de sa durée. Les services compétents de l'ANAC peuvent, s'ils le jugent nécessaire, convoquer une réunion pour l'instruction du dossier.

1.7. Dans tous les cas, l'exploitant qui affrète demeure soumis à la réglementation en vigueur en Côte d'Ivoire ainsi qu'au contrôle technique en matière de sécurité. Ce contrôle est exercé sur tous les moyens qu'il met en œuvre directement ou par affrètement. Dans ce but, l'affréteur ivoirien doit, dans ses relations avec le fréteur, prendre les dispositions appropriées et si besoin est, par voie contractuelle, pour qu'il n'y ait pas d'obstacle aux droits de visite et contrôle effectués par les inspecteurs de l'ANAC.

Il est précisé que, pour le fréteur, ses préposés et son autorité nationale de surveillance, les inspecteurs de l'ANAC peuvent être considérés comme des observateurs, sans droit de sanction particulier à leur égard. Toute observation éventuelle de la part des inspecteurs de l'ANAC ne sera faite qu'à l'affréteur ivoirien et à l'autorité du pays du fréteur. Ceci exclut, en particulier, tout commentaire direct ou indirect au fréteur ou à son équipage.

Lorsqu'il le juge utile, le Directeur Général de l'ANAC peut établir avec l'autorité de surveillance du fréteur étranger, un arrangement bilatéral relatif au contrôle technique conformément à l'article 83 bis de la convention de Chicago.

1.8. Instruction du dossier

1.8.1. Demande d'intégration d'un exploitant dans la liste approuvée

Le dossier de demande d'intégration d'un exploitant dans la liste de fréteurs approuvés, doit comporter :

- les copies de l'autorisation d'exploitation et du Permis Exploitation Aérienne, ou documents équivalents, détenus par le fréteur, y compris les dispositions spécifiques d'exploitation précisant les autorisations opérationnelles et la liste de flotte;
- le type d'activités de l'exploitant (activité régulière ou de vol à la demande, transport de passagers ou de fret);
- l'adéquation des moyens affrétés à l'activité de l'exploitant qui affrète;
- la nationalité du fréteur dans le cas où il s'agit d'un exploitant étranger;
- le nombre de passagers-kilomètres transportés par an sur les liaisons internationales;
- le compte rendu d'audit effectué par l'affréteur et portant sur les conditions d'exploitation et d'entretien de l'exploitant fréteur.

1.8.2. Opérations d'affrètement d'exploitants ne figurant pas dans la liste approuvée

Dans le cas où un exploitant est face à un besoin immédiat, urgent et inattendu, d'un hélicoptère de remplacement pour effectuer un vol isolé, et aucun des fréteurs figurant dans la liste approuvée n'est disponible pour assurer cet affrètement, on peut considérer que l'approbation exigée par le paragraphe 1.2. est accordée, à condition que:

- le nouveau fréteur soit un exploitant détenteur d'un PEA ou document équivalent, délivré par un Etat signataire de la Convention de Chicago;
- une visite satisfaisante de l'hélicoptère affrété soit effectuée par le personnel de l'affréteur habilité à cet effet. Cette visite doit couvrir toutes les opérations nécessaires pour garantir que l'hélicoptère est en mesure d'accomplir le vol considéré au même niveau de sécurité connu de l'affréteur ;
- l'opération d'affrètement soit signalée immédiatement à l'ANAC (Cf. paragraphe 1.9.- ci-dessous).

Le dossier d'intégration de ce nouveau fréteur dans la liste approuvée doit être transmis à l'ANAC dans un délai ne dépassant pas 15 jours après la date d'opération d'affrètement.

1.9. Le dossier de notification à l'occasion de chaque affrètement, ponctuel ou de courte durée, d'exploitants figurant dans la liste approuvée doit comporter :

- le programme ou série de vols objet de l'affrètement;
- les copies des documents relatifs aux hélicoptères affrétés (certificat de navigabilité C.D.N et certificat d'immatriculation C.I, etc.);
- la copie de l'attestation de souscription des polices d'assurance couvrant la responsabilité du fréteur en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

1.10. Dispositions administratives et de facilitation

1.10.1. L'affréteur doit :

- porter à la connaissance du commandant d'aérodrome sur les aérodromes ivoiriens concernés, tous détails utiles (notamment, le nom de la compagnie affrétée, le type d'appareil, la composition de l'équipage) pour faciliter les mesures relatives à la sûreté et aux contrôles de police et de douane ;
- informer les passagers de chaque vol affrété, au plus tard au moment de l'enregistrement, que le vol est effectué avec un hélicoptère et un équipage d'un exploitant affrété. Le nom de celui-ci (ivoirien ou étranger) doit être précisé.

1.10.2. Un état trimestriel de tous les affrètements réalisés doit être adressé à l'ANAC par l'exploitant qui affrète.

RACI 3008.B.162 LOCATION SANS EQUIPAGE

1.1. Définition

La location est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un exploitant preneur un hélicoptère sans équipage.

1.2. Lorsqu'un exploitant titulaire d'un Permis Exploitation Aérienne (PEA) souhaite exploiter un hélicoptère loué, il doit soumettre à l'ANAC, une demande contenant les renseignements et les documents suivants :

(a) copie du certificat d'immatriculation de cet hélicoptère;

(b) copie du certificat de navigabilité précisant la mention d'emploi correspondante à l'exploitation envisagée;

(c) une attestation de conformité avec les règlements de navigabilité de l'État d'immatriculation;

(d) nom et adresse du propriétaire de l'hélicoptère;

(e) copie de l'accord de location;

(f) durée de location;

(g) description de l'exploitation envisagée;

(h) nom de la personne chargée du contrôle d'exploitation de l'hélicoptère aux termes de l'accord de location;

1.3. Lorsque l'hélicoptère appartient à des personnes physiques ou morales, et sous réserve de l'accord de l'ANAC, la responsabilité matérielle ou juridique de l'hélicoptère et le contrôle de l'exploitation incomberont à l'exploitant titulaire du PEA qui doit :

(a) au préalable, avoir décrit dans ses manuels d'exploitation (MANEX) et de maintenance de l'exploitant (MME) l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour assurer l'exploitation et l'entretien de ses hélicoptères ;

(b) souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers conformément à la réglementation en vigueur ;

(c) s'assurer que toute différence avec les exigences relatives à l'aménagement et à l'équipement de l'hélicoptère sont notifiés, et acceptées par l'ANAC.

1.4. Dans tous les cas, l'exploitant (preneur) doit démontrer que :

(a) les pilotes, les mécaniciens navigants, les navigateurs et les membres d'équipage de cabine sont titulaires de licences et qualifications émises ou validées par l'État d'immatriculation et en état de validité ;

(b) l'hélicoptère sera entretenu conformément au programme d'entretien approuvé et aux prescriptions de navigabilité de l'État d'immatriculation ;

(c) l'hélicoptère sera exploité conformément aux règlements en vigueur, aux termes du Permis Exploitation Aérienne, aux dispositions spécifiques d'exploitation, et aux manuels d'exploitation et d'entretien de l'exploitant.

1.5. Lorsque la durée de location est supérieure à trois (03) mois, l'hélicoptère doit être intégré dans la liste de flotte de l'exploitant (preneur) et si le donneur (bailleur) est ivoirien, le contrat de location doit être inscrit sur le registre ivoirien d'immatriculation.
Tout contrat de location d'un hélicoptère d'une durée égale ou supérieure à six (6) mois doit être obligatoirement inscrit au registre ivoirien d'immatriculation.

1.6. Si l'exploitant (preneur) n'a pas d'expérience dans l'exploitation du type d'hélicoptère loué le dossier de demande doit contenir tous les documents exigés pour l'intégration de ce nouveau type d'hélicoptère à sa liste de flotte. La demande est traitée conformément au processus de modification du PEA.

RACI 3008.B.165 EVACUATION SANITAIRE PAR VOIE AERIENNE

Dans la présente sous partie, l'expression « **évacuation sanitaire par voie aérienne** » s'entend par l'extraction par hélicoptère d'une personne ayant été accidentée, blessé ou souffrant d'un problème de santé.

a) Condition d'exploitation d'activités d'évacuation sanitaire

Tout exploitant désireux d'exercer l'activité d'évacuation sanitaire doit obtenir au préalable de l'ANAC une autorisation d'évacuation sanitaire.

b) Validité de l'autorisation

L'autorisation d'évacuation sanitaire est valable pour une durée de 12 mois.

c) Dossier de demande

Tout postulant à une autorisation d'évacuation sanitaire doit transmettre par courrier à l'ANAC, pour acceptation, 30 jours avant le début prévu de ses activités, un dossier contenant les documents suivants :

1) la procédure d'évacuation sanitaire ;
2) la preuve de l'approbation de modifications ultérieures rendues nécessaires par l'installation d'équipements, le cas échéant ;
3) la preuve de la certification des équipements à utiliser ;
4) les copies des rapports de pesée de l'hélicoptère;
5) les formulaires de devis de masse et centrage;

6) la preuve que le personnel de maintenance a reçu une formation pour procéder au montage et au démontage des équipements ;

d) Conditions requises pour le personnel, les équipements médicaux et l'aménagement de l'hélicoptère

1) Personnel médical accompagnateur du patient

i. l'exploitant doit s'assurer lors de tout vol sanitaire de la présence d'au moins un (1) médecin ou à défaut, d'une infirmier(ère) ;

ii. le personnel médical accompagnateur doit être détenteur d'une carte professionnelle en cours de validité.

2) Équipements médicaux et aménagement de l'hélicoptère

i. Les hélicoptères effectuant un transport sanitaire doivent comporter :
   (i) Une surface disponible pour l'installation d'une civière ou d'un matelas coquille nécessaire au transport d'un malade ou d'un blessé en position couchée. L'emplacement de la civière ou du matelas coquille doit être prévu de telle sorte qu'en cas d'urgence celui-ci puisse être évacué aisément et rapidement de l'appareil ;
   (ii) Un emplacement pour un ou plusieurs accompagnateurs médicaux ;
   (iii) Un espace nécessaire au matériel médical qui doit être facilement accessible en vol ;
   (iv) Un dispositif de fixation pour l'ensemble du matériel médical et de la civière ou du matelas coquille ;
   (v) Le malade ou le blessé doit pouvoir être introduit aisément en position couché à l'intérieur de l'hélicoptère ;
   (vi) Les équipements et installations médicales doivent être tels que ceux-ci ne constituent pas un danger lors des différentes phases de vol.

3) Équipements médicaux spécifiques

Bouteille d'oxygène thérapeutique et appareils électroniques alimentés par des batteries au lithium.

La bouteille d'oxygène thérapeutique ou d'air sous forme gazeuse ainsi que les appareils électroniques alimentés par des batteries au lithium transportés à bord avec le patient doivent

respecter les prescriptions des instructions techniques de l'OACI relatives au transport des marchandises dangereuses.

4) Équipement de l'hélicoptère

Le malade ou le blessé doit pouvoir être transporté à l'intérieur de l'appareil avec un accompagnateur médical et celui-ci doit accéder facilement à toutes les parties du corps de la personne transportée. L'installation du matériel médical doit être réalisée de manière à éviter l'encombrement de l'hélicoptère.

e) Inspection des équipements et aménagement de l'hélicoptère

Le postulant à l'autorisation d'évacuation sanitaire subit une inspection des équipements et de l'aménagement de l'hélicoptère après l'évaluation satisfaisante de la demande d'autorisation.

f) Surveillance et renouvellement

Le postulant qui bénéficie d'une autorisation d'évacuation sanitaire est soumis à une surveillance continue de l'ANAC.

L'autorisation peut être retirée à tout moment en cas de manquement par l'exploitant à ses obligations notamment lorsqu'il aura été constaté au cours d'une inspection, un écart majeur compromettant la sécurité aérienne ou celle du malade.

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (c) – Limitations manuel de vol hélicoptère

Pour les hélicoptères certifiés en Catégorie A, un vol momentané à travers le domaine hauteur vitesse (HV) est autorisé pendant les phases de décollage et d'atterrissage depuis ou vers une héli-plateforme ou un héliport en terrasse, lorsque l'hélicoptère est exploité conformément aux exigences suivantes :

1. paragraphe RACI 3008.H.010 ;
2. sous paragraphe (c)(2)(i) de l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(d) ;
3. ou appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(e).

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d) - Service médical d'urgence par hélicoptère

L'Autorité détermine quels sont les types d'opérations qui peuvent être considérés comme des Services médicaux d'urgence.

(a) Terminologie aux fins du présent appendice

1. Definitions :

D : Longueur hors tout de l'hélicoptère. :

2. Personnel des services de secours au sol :

Tout personnel des services de secours au sol (tels que policiers, pompiers, etc.) impliqué dans le S.M.U.H. et dont les tâches sont, de quelque manière que ce soit, en rapport avec les opérations en hélicoptère.

3. Base opérationnelle S.M.U.H :

Héliport sur lequel les membres d'équipage et l'hélicoptère peuvent être mis en alerte pour des opérations S.M.U.H.

4. Site d'exploitation S.M.U.H. sélectionné par le commandant de bord lors d'un vol S.M.U.H. pour un atterrissage, un décollage ou un hélitreuillage (H.H.O.). (Voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(d), sous paragraphe 7).
5. Passager médical.

Un personnel de santé transporté dans un hélicoptère durant un vol S.M.U.H., comprenant, mais sans s'y limiter, les médecins, infirmiers et le personnel paramédical. Ce passager doit recevoir une information comme spécifié au paragraphe (e)(3) ci-dessous.

(b) Manuel d'exploitation :

Un exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation comporte un supplément spécifiant les considérations opérationnelles spécifiques aux opérations S.M.U.H. Les extraits pertinents du manuel d'exploitation doivent être mis à la disposition de l'organisme pour lequel le S.M.U.H. est assuré. (Voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d), sous paragraphe (b)).

(c) Exigences opérationnelles

1. Les opérations en classe de performances 3 sont interdites au-dessus d'un environnement hostile.
2. Exigences en matière de performances

(i) Décollage et atterrissage - Hélicoptères de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 5700 kg.

A. Les hélicoptères effectuant des vols depuis ou vers un héliport situé dans un hôpital qui nécessite de voler au-dessus d'un environnement hostile doivent être utilisés en conformité avec le chapitre G (classe de performances 1)

Cependant, les hélicoptères ayant reçu un certificat de navigabilité individuel avant le 1er janvier 2000 peuvent être utilisés en conformité avec le chapitre H (classe de performances 2) et sont exemptés du respect des dispositions suivantes :

(A1) l'exigence du paragraphe RACI 3008.H.015 (a)(2) ;

(A2) et l'exigence du paragraphe RACI 3008.H.030 (a)(2), à condition que l'exploitant ait reçu une approbation correspondante de l'Autorité (voir appendice 1 au paragraphe RACI 3008.H.010 (a), sous-paragraphes (a)(2)(ii) et (v) et (b)(2) et (b)(5).

B. Les hélicoptères effectuant un vol de ou vers un site d'exploitation S.M.U.H. situé dans un environnement hostile doivent autant que possible être utilisés en conformité avec le chapitre G (classe de performances 1). Le

commandant de bord doit faire tous les efforts raisonnables pour minimiser la période durant laquelle il y aurait danger pour les occupants de l'hélicoptère et les personnes au sol en cas de panne moteur. (Voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(d), sous paragraphe (c)(2)(i)(B)).

C. Le site d'exploitation S.M.U.H. doit avoir des dimensions suffisantes pour fournir une marge adéquate vis à vis de tous les obstacles. Pour les opérations de nuit, le site doit être éclairé (depuis le sol ou depuis l'hélicoptère) pour permettre l'identification du site et de tous les obstacles (Voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(d), sous-paragraphe (c)(2)(i)(C))

D. Des consignes sur les procédures de décollage et d'atterrissage sur les sites d'exploitation S.M.U.H. non inspectés préalablement devront être contenues dans le manuel d'exploitation.

(ii) Décollage et atterrissage - Hélicoptères de masse maximale au décollage supérieure à 5700 kg.

Les hélicoptères effectuant un vol S.M.U.H. doivent être utilisés en classe de performances 1.

3. Equipage- Nonobstant les exigences de la réglementation relative à l'équipage de conduite, les conditions suivantes s'appliquent aux opérations S.M.U.H. :

(i) Sélection. Le manuel d'exploitation doit contenir les critères spécifiques pour la sélection des membres de l'équipage de conduite pour les tâches S.M.U.H., en prenant en compte l'expérience préalable.

(ii) Expérience. Le niveau d'expérience minimale pour les commandants de bord effectuant des vols S.M.U.H. ne doit pas être inférieur à :

(A)

(A1) 1000 heures en tant que pilote commandant de bord d'aéronef dont 500 heures en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptères, ou

(A2) 1000 heures en tant que pilote lors de vols S.M.U.H. dont 500 heures en tant que pilote commandant de bord sous supervision et 100 heures en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptères.

(B) 500 heures d'expérience opérationnelle sur hélicoptère obtenue dans un environnement opérationnel similaire à celui des opérations envisagées (voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(d), sous-paragraphe (c)(3)(ii)(B)) ;

(C) 20 heures de vol de nuit en condition VMC en tant que commandant de bord, pour les pilotes engagés dans des opérations S.M.U.H. de nuit.

(D) Accomplissement avec succès de l'entraînement prévu au paragraphe (e) de cet appendice.

(iii) Expérience récente.

Tous les pilotes menant des opérations S.M.U.H. doivent avoir effectué, dans les 6 mois précédents, un minimum d'1 heure de vol avec pour seule référence les instruments, sur hélicoptère ou un dispositif d'entraînement synthétique approuvé pour ce type de vol (STD). (Voir l'IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI

3008.B.005(d) sous paragraphe (c)(3)(iii).).

(iv) Composition de l'équipage pour les vols S.M.U.H. basiques.

L'équipage minimum doit être conforme aux exigences de la réglementation relative à l'équipage de conduite. (Voir chapitre N)

(v) Composition de l'équipage pour les vols S.M.U.H. spéciaux

(A) Vol de jour. L'équipage minimum de jour doit être composé de deux pilotes. Il peut être réduit à un pilote seul uniquement dans des circonstances exceptionnelles (voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(d), sous-paragraphe (c)(3)(v)(A).

(B) Vol de nuit. L'équipage minimum de nuit doit être composé de deux pilotes.

4. Minima opérationnels S.M.U.H.

(i) Minima pour les vols IFR :

Les minima spécifiés en chapitre E s'appliquent.

(ii) Minima pour les vols VFR :

(A) Vols S.M.U.H. basique en VFR :

Les minima spécifiés en sous-partie E s'appliquent.

(B) Vols S.M.U.H. spéciaux en VFR en classes de performances 1 et 2 :

Les minima météorologiques pour le déclenchement et la phase en route d'un vol S.M.U.H. spécial sont indiqués dans le tableau suivant. Dans le cas où pendant la phase en route les conditions météorologiques tombent sous les minima de plafond ou de visibilité indiqués, les hélicoptères uniquement capables de voler en conditions VMC doivent abandonner le vol ou retourner à la base. Les hélicoptères équipés et certifiés pour le vol en conditions IMC peuvent abandonner le vol, retourner à la base ou le transformer, à tous égards, en un vol IFR, pourvu que l'équipage soit convenablement qualifié.

Tableau 1 - Minima opérationnels S.M.U.H. en vols SMUH spéciaux.

2 PILOTES		1 PILOTE	
JOUR			
Plafond	Visibilité	Plafond	Visibilité
500 ft et au-dessus	(Voir RACI 3008.E. 040)	500 ft et au-dessus	(Voir **RACI 3008**.E.040)
499-400 ft	1000 m(1)	499-400 ft	2000 m
399-300 ft	2000 m	399-300 ft	3000 m
NUIT			
Plafond	Visibilité	Plafond	Visibilité
1200 ft (Note 2)	2500 m	1200 ft (Note 2)	3000 m

La visibilité peut être réduite à 800 m pendant de courts instants, lorsque le sol est en vue, et que l'hélicoptère est manœuvré à une vitesse permettant d'observer les obstacles suffisamment tôt pour éviter la collision. (Voir IEM au paragraphe RACI 3008.465)

Le plafond peut être réduit à 1000 ft pour de courts instants.

(C) Vols S.M.U.H. spéciaux en VFR en Classe de performances 3 :

Les minima météorologiques pour le déclenchement et la phase en route d'un vol S.M.U.H. sont un plafond de 600 ft et une visibilité de 1 500 m. La visibilité peut être réduite à 800 m pendant de courts instants, lorsque le sol est en vue, et que l'hélicoptère est manœuvré à une vitesse permettant d'observer les obstacles suffisamment tôt pour éviter une collision. (Voir IEM au paragraphe RACI 3008.465.)

(d) Exigences additionnelles.

1. Equipement médical de l'hélicoptère.

(i) L'installation de tout équipement médical spécifique de l'hélicoptère et, lorsqu'approprié, son utilisation y compris toute modification ultérieure, doivent être approuvées.

(ii) L'exploitant doit s'assurer que des procédures ont été établies pour l'utilisation à bord des équipements portables.

2. Equipement de l'hélicoptère

(i) Les hélicoptères effectuant des vols S.M.U.H. doivent être pourvus :

(A) d'un radio altimètre muni d'une alarme sonore et visuelle ;

(B) d'un équipement de navigation fournissant la position instantanée par lecture directe. Pour les vols S.M.U.H. basiques de nuit, la manipulation et la lecture des informations issues de cet équipement doit pouvoir être effectuée par le pilote sans écart important de son champ de vision par rapport à l'axe de l'hélicoptère ;

(C) pour les vols S.M.U.H. basiques de nuit, d'un système d'augmentation de stabilité agissant sur les trois axes de tangage, roulis et lacet, ou d'un pilote automatique ;

(ii) Les hélicoptères effectuant des vols S.M.U.H. doivent être pourvus d'un équipement de communication, en plus de celui requis par l'OPS 3 au chapitre L, capable d'assurer une communication bilatérale avec l'organisation pour laquelle le S.M.U.H est fourni, et, si possible, de communiquer avec les personnels des services de secours au sol. Un tel équipement additionnel doit être agréé par les services de certification.

3. Installations à la base opérationnelle S.M.U.H.

(i) Si on demande à des membres d'équipage d'être en réserve avec un temps de réaction inférieur à 45 minutes, des installations spécifiques convenables doivent être mises à leur disposition à proximité de chaque base opérationnelle.

(ii) Sur chaque base opérationnelle SMUH les pilotes doivent disposer d'installations permettant d'obtenir les informations météorologiques actuelles et prévisionnelles, et doivent disposer de communications

satisfaisantes avec le service approprié de la circulation aérienne. Des installations satisfaisantes doivent être disponibles pour la planification de toutes les tâches.

4. Avitaillement avec passagers à bord. Lorsque le commandant de bord estime que l'avitaillement avec passagers à bord est nécessaire, il peut être effectué, rotors arrêtés ou non, à condition que les exigences suivantes soient respectées :

(i) portes côté avitaillement de l'hélicoptère maintenues fermées ;

(ii) portes opposées au côté avitaillement maintenues ouvertes si le temps le permet ;

(iii) des équipements de lutte contre l'incendie correctement dimensionnés doivent être mis en place afin d'être immédiatement disponibles en cas d'incendie ;

(iv) et un personnel suffisant doit être immédiatement disponible pour dégager les patients de l'hélicoptère en cas d'incendie.

(e) Entraînement et contrôle

1. Membres de l'équipage de conduite

(i) A l'entraînement prévu par la réglementation relative à l'équipage de conduite (chapitre N) s'ajoutent les éléments suivants :

(A) formation météorologique en insistant sur la compréhension et l'interprétation de l'information météorologique disponible ;

(B) préparation de l'équipement médical spécifique et de l'hélicoptère pour les départs S.M.U.H. ultérieurs ;

(C) entraînement aux départs S.M.U.H. ;

(D) sélection en vol des sites d'exploitation S.M.U.H. ;

(E) et conséquences médicales sur un patient pouvant résulter du transport par air.

(ii) Aux contrôles prévus par la réglementation relative à l'équipage de conduite s'ajoutent les éléments suivants :

(A) contrôles hors-ligne jour et/ou nuit, selon le cas, y compris les profils de vol, d'atterrissage et de décollage susceptibles d'être utilisés sur des sites d'exploitation S.M.U.H.

(B) contrôles en ligne avec une attention particulière à ce qui suit (voir IEM à l'Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(d), sous-paragraphe (e)(1)(ii)(B)) ;

(B1) conditions météorologiques locales ;

(B2) préparation d'un vol S.M.U.H. ;

(B3) départs S.M.U.H. ;

(B4) sélection en vol des sites d'exploitation S.M.U.H. ;

(B5) vol à basse altitude par mauvais temps ;

(B6) et familiarisation avec les sites d'exploitation S.M.U.H. établis dans le

registre de zone locale de l'exploitant.

2. Passagers médicaux - Avant tout vol, ou série de vols, S.M.U.H., les passagers médicaux doivent être instruits sur ce qui suit :

(i) familiarisation avec le(s) type(s) d'hélicoptère utilisé(s) ;

(ii) embarquement et débarquement, en conditions normales et d'urgence, des patients et du personnel ;

(iii) utilisation de l'équipement médical spécifique de bord pertinent ;

(iv) nécessité de l'accord préalable du commandant de bord avant d'utiliser un équipement spécialisé ;

(v) méthode de supervision des autres personnels médicaux ;

(vi) utilisation des systèmes d'interphone de l'hélicoptère ;

(vii) et emplacement et utilisation des extincteurs de bord.

3. Personnel des services de secours au sol - L'exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que le personnel des services de secours au sol est familiarisé avec ce qui suit (voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(d), sous-paragraphe (e)(3)) :

(i) procédures de communication bilatérale avec les hélicoptères ;

(ii) sélection de sites d'exploitation S.M.U.H. convenables pour les vols S.M.U.H. ;

(iii) zones de danger physique autour de l'hélicoptère ;

(iv) contrôle de la foule en ce qui concerne les opérations hélicoptère ;

(v) et évacuation des occupants de l'hélicoptère pour donner suite à un accident d'hélicoptère sur le site même.

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(e) - Exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée

(Voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(e))

(a) Approbation - L'exploitant qui souhaite effectuer des opérations conformément à cet appendice doit avoir l'autorisation préalable de son Autorité et de l'Autorité de l'Etat dans lequel il a l'intention d'effectuer de telles opérations. Cette autorisation doit spécifier :

1. le type d'hélicoptère ;
2. le type d'opération.

(b) Application - Cet appendice est applicable aux hélicoptères à turbine exploités au dessus d'un environnement hostile hors zone habitée lorsque :

1. ou il a été prouvé que les limitations de l'hélicoptère ou autres considérations justifiables empêchent l'utilisation des critères de performances appropriés ;
2. ou le temps de survol de zones hostiles hors zones habitées est limité, comme spécifié par les sous paragraphes (c) et (d) ci-après. (voir IEM à l'appendice 1 au RACI 3008.B.005(e) paragraphe (b)(2)).

Les dispositions particulières des paragraphes (c) à (f) suivantes remplacent les dispositions générales du RACI 3008.

(c) Allégement pour la classe de performances 2.

Les hélicoptères exploités en classe de performances 2 et dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure ou égale à 9 sont exemptés du respect des exigences des paragraphes RACI 3008.H.015 (a)(2) et RACI 3008.H.030 (a)(2) :

(d) Allégement pour la classe de performances 3.

Les hélicoptères exploités en classe de performances 3 et dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure ou égale à 6 sont exemptés du respect des exigences du paragraphe RACI 3008.D.050 (a)(5)

(e) Exploitation. Les procédures spécifiques à suivre en cas de panne de groupe moto-propulseur au cours du décollage ou de l'atterrissage doivent être décrites dans le manuel d'exploitation.

(f) Oxygène de subsistance pour les hélicoptères non pressurisés.

L'exploitation d'hélicoptères non pressurisés peut être effectuée à des altitudes supérieures à 10.000 ft sans système à bord pouvant stocker et dispenser l'oxygène de subsistance requis à condition que l'altitude cabine n'excède pas 10.000 ft pendant une période supérieure à 30 minutes et n'excède jamais 13.000ft.

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(f) - Exploitation de petits hélicoptères (VFR de jour uniquement)

(Voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005. (f))

(a) Approbation - L'exploitant qui souhaite effectuer des opérations conformément à cet appendice doit avoir l'autorisation préalable de l'ANAC. Cette autorisation doit spécifier :

1. le type d'hélicoptère ;
2. le type d'opération ;
3. la limite géographique des vols de proximité.
4. les dispositions du RACI 3008 que l'exploitant est autorisé à ne pas appliquer (voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B 005 (f))

Les dispositions particulières des paragraphes (c) et (d) suivantes remplacent les dispositions générales du présent chapitre B.

(b) Interdiction. Les activités suivantes sont interdites :

1. Transport d'armes de guerre et de munitions de guerre - **Paragraphe** RACI 3008.**B.065.**
2. Transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts - **Paragraphe** RACI 3008.**D.100.**
3. Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord, ou débarquant - **Paragraphe** RACI 3008.**D.140**.
4. Fumer à bord - **Paragraphe** RACI 3008.**D.175**.

(c) Allégements

1. Accès au poste de pilotage

Le paragraphe RACI 3008.B.095 est remplacé par :

(i) Un exploitant doit établir des règles quant au transport éventuel de passagers à un siège pilote,

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

(A) l'admission au poste de pilotage n'entraîne pas de distraction ni ne nuit au déroulement du vol ;

(B) et toutes les personnes transportées dans le poste de pilotage sont familiarisés avec les restrictions et les procédures de sécurité applicables. "

2. Informations supplémentaires et formulaires à emporter

(i) Pour les vols de proximité, les documents suivants n'ont pas besoin d'être emmenés :

(A) Le plan de vol exploitation – Paragraphe RACI 3008.B.130(a)(1) (Voir 10 (i) (A) ci après)

(B) Pour les vols de proximité circulaires exclusivement, le compte-rendu matériel de l'hélicoptère - paragraphe RACI 3008.B.130(a)(2)

(C) La documentation de briefing NOTAM/AIS - Paragraphe RACI 3008.B.130(a)(4)

(D) Informations météos –Paragraphe RACI 3008.B.130(a)(5)

(E) La notification des catégories spéciales de passagers - Paragraphe RACI 3008.B.130(a)(7)

(F) La notification des chargements spéciaux - Paragraphe RACI 3008.B.130(a)(8).

(ii) Pour les autres vols, les documents suivants peuvent ne pas être à bord :

(A) Plan de vol exploitation –Paragraphe RACI 3008.B.130 (a)(1). Le plan de vol peut avoir une forme simplifiée, acceptable par l'Autorité, selon le type d'exploitation (Voir 10 (ii) (A) ci après)

(B) La notification des catégories spéciales de passagers - Paragraphe RACI 3008.B.130(a)(7). La notification des catégories spéciales de passagers n'est pas exigée

3. Utilisation des services de la navigation aérienne

Le paragraphe RACI 3008.D.025 n'est pas applicable sauf exigences contraires de la navigation aérienne et dans la mesure où les procédures concernant la recherche et sauvetage sont acceptables par l'ANAC.

4. Utilisation d'un héliport par l'exploitant - **Paragraphe RACI 3008.D.030**

L'exploitant doit établir une procédure pour qualifier les commandants de bord à la sélection des héliports appropriés au type d'hélicoptère et au type d'opération.

5. Politique carburant - **Paragraphe RACI 3008.D.080**

Les sous-paragraphes (b) à (d) peuvent ne pas être applicables dans la mesure où la

politique de planification du carburant du paragraphe **RACI 3008**.D.080(a) assure qu'à la fin du vol, ou de la série de vols, la quantité de carburant restant à bord ne sera pas inférieure à une quantité de carburant suffisante pour voler pendant 30 minutes à la vitesse normale de croisière. Cette durée peut être réduite à 20 minutes lorsque l'évolution a lieu dans une zone offrant des aires d'atterrissage réparties régulièrement le long de la trajectoire et permettant un atterrissage forcé en sécurité. La réserve finale de carburant doit être spécifiée dans le manuel d'exploitation pour être conforme au paragraphe **RACI 3008**.D.225 (c).

6. Attribution des sièges aux passagers - **Paragraphe RACI 3008.D.210**.

Il n'est pas nécessaire d'établir de procédures.

Le paragraphe **RACI 3008***.D.085 reste applicable.*

7. Information des passagers - **Paragraphe RACI 3008.D.215**

Le paragraphe(a)(1) est remplacé par :

" A moins que cela ne mette en danger la sécurité, les passagers sont informés verbalement des dispositions relatives à la sécurité. Ces informations peuvent être, en partie ou entièrement, données par une présentation audiovisuelle. L'usage de matériel électronique est soumis à un accord préalable de l'ANAC. "

8. Préparation du vol - **Paragraphe RACI 3008.D.220.**

(i) Pour les vols de proximité

- Le plan de vol exploitation n'est pas nécessaire - Paragraphe **RACI 3008**.D.220(a).

(ii) Pour les vols autres que les vols de proximité

- Le plan de vol exploitation peut être préparé sous une forme simplifiée, selon le type d'exploitation - Paragraphe **RACI 3008**.D.220(a).

9. Utilisation Oxygène de subsistance -Paragraphe **RACI 3008.D.230 et RACI 3008.K.150**

Sous la condition d'une approbation préalable de l'ANAC, des excursions de courte durée entre 10000ft et 13000ft peuvent être entreprises sans utiliser d'oxygène de subsistance, en accord avec les procédures du manuel d'exploitation. Dans de telles circonstances, l'exploitant doit s'assurer que les passagers sont informés avant le départ qu'il ne leur sera pas fourni d'oxygène de subsistance.

10. Stockage des bagages et du fret - **Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.D.105**. Il n'est pas nécessaire d'établir de procédure. Le stockage doit être adapté au type d'exploitation de l'hélicoptère.

11. Gestion du carburant en vol - **L'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.D.225** n'est

pas applicable

12. Introduction generales Instruments et equipements
13. Oxygène de subsistance pour les hélicoptères non pressurisés

L'appendice 1 au paragraphe **RACI 3008**.K.150 peut être modifié conformément au (9) ci-dessus.

14. Experience recente. – **RACI 3008**.N.040 (a).

Comme alternative a l'exigence du paragraphe **RACI 3008**.N.040 (a), sous la condition d'une approbation prealable de l'ANAC, l'experience récente dans les 90 derniers jours peut etre validée si le pilote a effectué 3 decollages, 3 circuits et 3 atterrissages dans les 90 derniers jours sur tout helicoptere appartenant au meme groupe. La validite de l'experience recente sur le type d'helicoptere effectivement utilisé est conditionne par :

(i) La validite du controie de qualification de type ; et
(ii) L'execution de 2 heures de vol sur le type ou une de ses variantes dans les 6 derniers mois ; et
(iii) Un controle hors ligne de l'exploitant valide sur un des helicopteres du groupe ; et
(iv) Une rotation stricte des controles hors ligne de l'exploitant sur tous les types d'helicopteres effectivement utilises du groupe ; et
(v) L'inclusion dans le manuel d'exploitation de la composition des groupes d'helicopteres ainsi que la procedure pour la validation des controles de qualification de type, des controles hors ligne de l'exploitant et de l'experience recente.

15. Exigences en matiere de surete.

Le paragraphe **RACI 3008**.S.005 n'est pas applicable sauf si le programme national de surete l'exige.

16. Programmes de formation. - Paragraphe **RACI 3008**.N.040.

Les programmes de formation doivent etre adaptés aux types d'exploitation effectues.

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (g) - Vols de proximité (VFR de jour uniquement)

(a) Approbation - L'exploitant qui souhaite effectuer des opérations conformément à cet appendice doit avoir l'autorisation préalable de l'ANAC. Cette autorisation doit spécifier :

1. le type d'hélicoptère ;
2. le type d'opération ;
3. Les limitations géographiques des vols de proximité.

Les dispositions particulières des paragraphes (b) à (f) suivantes remplacent les dispositions générales du présent chapitre.

(b) Interdiction - les activités suivantes sont interdites :

1. Transport des armes de guerre et des munitions de guerre. - **Paragraphe RACI 3008.B.065**
2. Transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts - **Paragraphe RACI 3008.D.100**
3. Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant - **Paragraphe RACI 3008.D.140**
4. Fumer à bord - **RACI 3008.D.175.**

(c) Allégements

1. Informations supplémentaires et formulaires de bord

Les documents suivants peuvent ne pas être à bord :

(i) La documentation de briefing NOTAM/AIS - **Paragraphe RACI 3008.B.130(a)(4)**

(ii) Informations météorologiques –**Paragraphe RACI 3008.B.130(a)(5)**

(iii) La notification des catégories spéciales de passagers - **Paragraphe RACI 3008.B.130(a)(7)**

(iv) La notification des chargements spéciaux – **Paragraphe RACI 3008.B.130(a)(8). (ii)**

2. Informations conservees au sol. - Paragraphe **RACI 3008**.B.135
3. Utilisation des services de la navigation aérienne

Le paragraphe RACI 3008.D.025 n'est pas applicable sauf exigences contraires de la navigation aérienne et dans la mesure où les procédures concernant la recherche et sauvetage sont acceptables par l'ANAC.

4. Utilisation d'un héliport par l'exploitant - **Paragraphe RACI 3008.D.030**

L'exploitant doit établir une procédure pour qualifier les commandants de bord à la sélection des héliports appropriés au type d'hélicoptère et au type d'opération.

5. Politique carburant - **Paragraphe RACI 3008.D.080**

Les sous-paragraphes (b) à (d) peuvent ne pas être applicables dans la mesure où la politique de planification du carburant du **paragraphe RACI 3008.D.080(a)** assure qu'à la fin du vol ou de la série de vols, la quantité de carburant restant à bord ne sera pas

inférieure à une quantité de carburant suffisante pour voler pendant 30 minutes à la vitesse normale de croisière. Cette durée peut être réduite à 20 minutes lorsque l'évolution a lieu dans une zone offrant des aires d'atterrissage réparties régulièrement le long de la trajectoire et permettant un atterrissage forcé en sécurité. La réserve finale de carburant doit être spécifiée dans le manuel d'exploitation pour être conforme au paragraphe **RACI 3008.D.225 (c).**

6. Préparation du vol - **paragraphe RACI 3008.D.220**.

Le plan de vol exploitation peut être préparé sous une forme simplifiée, selon le type d'exploitation - **Paragraphe RACI 3008.D.220(a).**

7. Gestion du carburant en vol

L'appendice 1 au paragraphe **RACI 3008**.D.225 n'est pas applicable.

8. Oxygene de subsistance, helicopteres non pressurises. - **Paragraphe RACI 3008.K.150.**

9. Oxygène de subsistance pour les hélicoptères non pressurisés

L'appendice 1 au **paragraphe RACI 3008.K.150** peut être modifié conformément au paragraphe (9) ci-dessus.

10. Plan de vol exploitation - **Paragraphe RACI 3008.P.025. Voir (c)(1)(i)** ci-dessus.

11. Exigences en matiere de surete.

Le paragraphe RACI 3008.**S.005** n'est pas applicable sauf si le programme national de surete l'exige.

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(h) – Hélitreuillage (H.H.O.)

(a) Terminologie

1. Hélitreuillage
2. Treuilliste. Personne dont une ou plusieurs tâches sont relatives au treuillage.
3. Vol H.H.O. en mer. Vol HHO vers ou depuis un navire ou une plate-forme en mer.
4. Cycle de treuillage. Dans le cadre de la définition des qualifications de l'équipage, le cycle de treuillage comprend une descente et une montée du crochet du treuil.
5. Site H.H.O. Une aire spécifiée où un hélicoptère fait un transfert par treuil.
6. Passager H.H.O. Une personne qui va être transportée au moyen d'un treuil.

(b) Manuel d'exploitation. Un exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation inclut un supplément contenant les informations spécifiques aux vols H.H.O. Cela comprend en particulier :

1. Les critères de performance
2. Si nécessaire, les conditions sous lesquelles un vol H.H.O. en mer peut être entrepris, incluant les limitations relatives aux mouvements du navire, à la vitesse du vent et à l'état de la mer.
3. Les limitations météorologiques pour les opérations H.H.O.
4. Les critères de détermination de la taille minimum d'un site H.H.O. approprié.
5. Les procédures de détermination de l'équipage minimum.
6. La méthode suivant laquelle les treuillistes enregistrent les cycles de treuillage.

Si nécessaire, les extraits pertinents du supplément au manuel d'exploitation doivent être mis à la disposition de l'organisation pour laquelle l'hélitreuillage est effectué.

(c) Maintenance des équipements H.H.O.

Des instructions de maintenance pour les systèmes H.H.O. doivent être établies par l'exploitant en liaison avec le constructeur, être incluses dans le programme de maintenance décrit dans le **paragraphe RACI 3008.M.040** et être approuvées par l'Autorité.

(d) Exigences opérationnelles

1. L'hélicoptère. Durant un vol H.H.O., l'hélicoptère doit être capable de faire face à une panne du groupe motopropulseur critique, les moteurs restants étant au niveau de puissance approprié, sans risque pour les personnes ou/et fret suspendus, les tiers ou la propriété d'autrui (A l'exception des vols H.H.O. en S.M.U.H. sur un site d'exploitation S.M.U.H., pour lesquels cette exigence ne s'applique pas).
2. L'équipage. Nonobstant les exigences de la réglementation relative à l'équipage de conduite (chapitre N), les opérations H.H.O. doivent répondre aux conditions suivantes :

(i) Sélection. Le manuel d'exploitation doit contenir des critères pour la sélection des équipages de conduite des vols H.H.O., prenant en compte leur expérience antérieure.

(ii) Expérience. Le niveau d'expérience minimal pour les commandants de bord conduisant des vols H.H.O. ne doit pas être inférieur à :

(A) En mer :

(A1) -1000 heures en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptères ou

-1000 heures en tant que copilote au cours de vols H.H.O. dont 200 heures en tant que pilote aux commandes sous supervision ; et

(A2) 50 cycles de treuillage conduits en mer, dont 20 cycles de nuit si des opérations de nuit doivent être menées.

(B) Sur terre :

(B1) - 500 heures en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptères ou

- 500 heures en tant que copilote lors de vols H.H.O dont 100 heures en tant que pilote comandant de bord sous supervision ;

(B2) 200 heures d'expérience de vol en hélicoptère acquises dans un environnement d'exploitation similaire à celui des opérations à mener Ces heures peuvent être incluses dans les 500 heures du paragraphe B1 ci-dessus. (Voir IEM à **l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(d)**, paragraphe (c)(3)(ii)(B)) ; et

(B3) 50 cycles de treuillage, dont 20 cycles de nuit si des opérations de nuit doivent être menées.

(iii) Expérience récente. Tous les pilotes et les treuillistes réalisant des opérations H.H.O. doivent, outre les exigences d'expérience récente de la réglementation relative à l'équipage de conduite (chapitre N) avoir effectué dans les 90 derniers jours :

(A) Pour les vols de jour : toute combinaison de 3 cycles de treuillage de jour ou de nuit, chacun devant inclure une transition vers et depuis le stationnaire.

(B) Pour les vols de nuit : 3 cycles de treuillage de nuit, chacun devant inclure une transition vers et depuis le stationnaire.

(iv) Composition de l'équipage. L'équipage minimum pour les vols de jour ou de nuit doit être conforme au supplément au manuel d'exploitation. Il doit dépendre du type d'hélicoptère, des conditions météorologiques, du type de tâche et, pour les opérations en mer, de l'environnement du site H.H.O., de l'état de la mer et des mouvements du navire. Mais il ne sera en aucun cas inférieur à un pilote et un treuilliste (Voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(h) paragraphe (d)(2)(iv).)

(e) Exigences additionnelles

1. Equipement H.H.O. L'installation de tous les équipements de treuillage par hélicoptère, et toutes modifications ultérieures ainsi que, lorsque c'est approprié, leur utilisation, doivent être certifiées. Les équipements auxiliaires doivent être conçus et testés selon les standards appropriés et acceptables par l'Autorité.
2. Equipements de communication de l'hélicoptère. Les équipements en supplément

de ceux exigés par le chapitre L doivent être certifiés. Les activités suivantes doivent assurer une communication bilatérale avec l'organisme pour lequel le H.H.O. est effectué et, lorsque c'est possible, une communication avec le personnel au sol :

(i) les opérations en mer de jour et de nuit, ou

(ii) les opérations à terre de nuit,

(f) Entraînements et contrôles.

1. Les membres d'équipage de conduite doivent effectuer :

(i) Les entraînements requis par le chapitre N avec en plus les items suivants :

(A) Installation et utilisation du treuil ;

(B) Préparation de l'hélicoptère et de l'équipement de treuillage pour le vol H.H.O. ;

(C) Procédures normales et d'urgence de treuillage de jour et, lorsque c'est nécessaire, de nuit ;

(D) Coordination des treuillistes ;

(E) Entraînement aux procédures H.H.O., et

(F) Dangers de décharge d'électricité statique.

(ii) Les contrôles requis par le chapitre N avec en plus les items suivants :

(A) Contrôles de compétence sur les opérations de jour et de nuit, si des vols de nuit sont entrepris par l'exploitant. Les contrôles de compétence sur les vols de nuit doivent être entrepris la nuit. Les vérifications doivent inclure des contrôles sur les procédures pouvant être utilisées sur les sites H.H.O., en insistant sur :

(A1) la météorologie locale

(A2) la planification du vol H.H.O.

(A3) les départs H.H.O.

(A4) la transition vers et depuis le stationnaire sur le site H.H.O.

(A5) les procédures H.H.O. normales et simulant l'urgence ; et

(A6) la coordination de l'équipage.

2. Treuillistes. Les treuillistes doivent être entraînés sur les items suivants :

(i) Fonctions dans l'activité H.H.O. ;

(ii) Installation et utilisation du treuil ;

(iii) Fonctionnement des équipements de treuillage ;

(iv) Préparation de l'hélicoptère et des équipements spécialisés pour le vol H.H.O. ;

(v) Procédures normales et d'urgence ;

(vi) Coordination de l'équipage ;

(vii) Fonctionnement des équipements d'inter communication et de radio ;

(viii) Connaissance des équipements d'urgence liés au treuil ;

(ix) Techniques de prise des passagers H.H.O. ;

(x) Effet du mouvement des personnels sur le centre de gravité et sur la masse pendant le vol H.H.O. ;

(xi) Effet du mouvement des personnels sur les performances de l'hélicoptère dans des conditions de vol normales et d'urgence ;

(xii) Techniques de guidage du pilote à l'approche au dessus des sites H.H.O. ;

(xiii) Prise en compte des dangers spécifiques relatifs à l'environnement opérationnel ; et

(xiv) Dangers de décharge d'électricité statique.

3. Les passagers H.H.O.

Avant chaque vol H.H.O., ou série de vols, les passagers H.H.O. doivent, si leur état le permet, être informés et sensibilisés aux dangers des décharges d'électricité statique et aux autres aspects du vol H.H.O.

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (i) - Vols d'hélicoptère sur un site d'intérêt public.

(a) Approbations – L'exploitant qui souhaite effectuer des opérations conformément à cet appendice doit avoir l'agrément préalable de son ANAC et de l'Autorité de l'Etat dans lequel il a l'intention d'effectuer de telles opérations. Cet agrément doit spécifier :

(1) le(s) site(s) d'intérêt public ;

(2) le(s) type(s) d'hélicoptère ;

(3) et le type d'opération.

(b) Application :

Cet appendice n'est applicable qu'aux hélicoptères bimoteurs à turbine dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure ou égale à 6, exploités lors d'une opération d'intérêt public, depuis ou vers un site d'intérêt public :

(i) situé dans un environnement hostile,

(ii) dont les caractéristiques ne permettent pas une exploitation conforme aux exigences du chapitre G (classe de performance 1),

(c) Allégement

De telles opérations peuvent être réalisées conformément à la sous partie H (classe de performances 2) en étant exemptées du respect des dispositions suivantes :

(i) les exigences du RACI 3008.H.015(a)(2) ;

(ii) et les exigences du RACI 3008.H.030 (a)(2) ; à condition que l'exploitant se conforme aux sous paragraphes (a)(2)(ii) et (v) et (b)(2) et (b)(5)) de l'appendice 1 au paragraphe du RACI 3008.H.010 (a) et que :

(i) pour les opérations en environnement hostile non habité, la masse de l'hélicoptère ne dépasse pas la masse maximale spécifiée dans le manuel de vol de l'hélicoptère permettant d'effectuer un stationnaire hors effet de sol tous moteurs en fonctionnement en air calme, les groupes motopropulseurs étant à un niveau de puissance approprié ;

(ii) et pour les opérations en environnement hostile habité, la masse de l'hélicoptère ne dépasse pas la masse maximale spécifiée dans le manuel de vol de l'hélicoptère permettant un gradient de montée de 8% en air calme, à la vitesse de décollage en sécurité appropriée (Vtoss) avec un groupe motopropulseur critique défaillant, les autres groupes motopropulseurs étant à un niveau de puissance approprié. (Voir l'IEM à l'appendice 1 au paragraphe du RACI 3008.B.005(i) sous paragraphe (d)),

(d) Exploitation.

Des procédures spécifiques pour chaque site doivent être établies dans le manuel d'exploitation afin de minimiser la période durant laquelle il y aurait un risque pour les occupants et les personnes à la surface en cas de panne d'un groupe motopropulseur durant le décollage ou l'atterrissage sur un site d'intérêt public. La partie C du manuel d'exploitation doit contenir pour chaque site d'intérêt public un schéma ou une photographie annotée montrant les principales caractéristiques, les dimensions, les axes préférentiels d'approche et de décollage, la non conformité avec le chapitre G (classe de performance 1) et les principaux risques et le plan d'urgence en cas d'incident.

CHAPITRE C CERTIFICATION ET SUPERVISION DE L'EXPLOITANT

RACI 3008. C.005 Permis d'exploitation aérienne (PEA/AOC) – Généralités

(Voir IEM RACI 3008.C.005)

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

Les spécifications d'exploitation liées au permis d'exploitation aérienne comprennent au moins les renseignements énumérés à l'Appendice 3, § 3 du RACI 3007, et leur présentation graphique est conforme au modèle figurant dans ce paragraphe.

Le permis d'exploitation aérienne et les spécifications d'exploitation connexes doivent indiquer les opérations que l'exploitant est autorisé à effectuer ainsi que les approbations particulières, les conditions et les restrictions.

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

(a) Un exploitant ne doit pas exploiter un hélicoptère à des fins de transport aérien commercial autrement qu'en vertu d'un Permis d'Exploitation Aérienne et conformément à celui-ci.

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

(c) Un postulant à un PEA :

1. ne doit pas détenir un PEA délivré par une autre Autorité, sauf accord spécifique entre les deux Autorités.
2. Doit avoir son siège principal d'exploitation, et le cas échéant, son siège social, situés dans l'Etat responsable de la délivrance du PEA (*Voir IEM OPS 3.C.005 c (2)*)
3. Doit avoir immatriculé les hélicoptères devant être exploités en vertu du PEA sur le registre des Autorités devant délivrer le PEA ;
4. Doit convaincre l'ANAC de sa capacité technique et financière à assurer la sécurité de l'exploitation.

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

(e) L'exploitant doit permettre à l'ANAC d'avoir accès à son organisation et à ses hélicoptères et doit s'assurer, en ce qui concerne l'entretien, que l'ANAC a également accès à tout organisme d'entretien agréé conformément à RACI 4145 associé à l'exploitant, afin de déterminer le maintien de la conformité aux dispositions de cet arrêté.

(f) Un PEA sera modifié, suspendu ou retiré si l'ANAC n'est plus assurée de la capacité

d'un exploitant à maintenir la sécurité de l'exploitation.

(g) Un exploitant doit démontrer à l'ANAC que :

1. son organisation et son encadrement sont convenables et correctement adaptés à la taille et au cadre de son exploitation,
2. des procédures de supervision de l'exploitation ont été définies.

(h) Un exploitant doit avoir nommé un dirigeant responsable acceptable par l'ANAC, qui a mandat de l'exploitant pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'ANAC. *(voir IEM RACI 3008.B.035).*

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

1. les opérations aériennes (vol) ;
2. le système d'entretien ;
3. la formation et l'entraînement des équipages et
4. les opérations au sol (voir IEM RACI 3008.C.005 (i))

(j) Les autres responsables qui doivent être acceptés par l'ANAC sont :

1. le responsable du système qualité,
2. le responsable gestion de la sécurité,
3. le responsable chargé de la sureté,

(k) Une même personne peut être nommée responsable de plusieurs des domaines ci-dessus si cela est acceptable par l'ANAC mais, pour les exploitants employant 21 personnes ou plus à plein temps, un minimum de 2 personnes est exigé pour couvrir les quatre domaines de responsabilités *(voir IEM RACI 3008.C.005-(j))*

(l) Pour les exploitants qui emploient 20 personnes ou moins à plein temps, un ou plusieurs des domaines de responsabilité ci-dessus peuvent être tenus par le dirigeant responsable si cela est acceptable par l'ANAC *(voir IEM OPS 3.C.005 (j) et (k)).*

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

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

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

(p) Un exploitant doit respecter les exigences en matière d'entretien du chapitre M pour l'ensemble des helicopteres exploités en vertu de son PEA.

(q) Un exploitant doit fournir à l'ANAC un exemplaire du manuel d'exploitation conforme aux dispositions du chapitre P. ainsi que l'ensemble des amendements ou revisions y afferents.

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

RACI 3008. C.010 Délivrance, modification et maintien de la validité d'un PEA/AOC

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

1. les hélicoptères qui y sont spécifiés sont :
   (i) pour les hélicoptères inscrits au registre national d'immatriculation, titulaires d'un certificat de navigabilité (C.D.N.) en état de validité
   (ii) pour les hélicoptères inscrits à un registre d'immatriculation étranger, titulaires d'un certificat de navigabilité délivré conformément à l'Annexe 8 de l'OACI et en état de validité.
2. le système d'entretien a été approuvé par l'ANAC, conformément au chapitre M.
3. l'exploitant a démontré à l'ANAC qu'il est en mesure de :
   (i) mettre en place et maintenir une organisation appropriée ;
   (ii) mettre en place et maintenir un système qualité conforme au paragraphe RACI 3008.B.035 ;
   (iii) se conformer aux programmes de formation et d'entraînement requis ;
   (iv) et respecter les exigences du paragraphe RACI 3008.C.005.
4. l'exploitant couvre les dépenses mises à sa charge par la réglementation en vigueur.

(a) Un exploitant doit informer l'ANAC de toutes modifications apportées aux informations soumises en vertu du paragraphe RACI 3008.C.015 ci-dessous.

(b) L'ANAC peut exiger l'exécution d'un ou plusieurs vols de démonstration exploités comme des vols de transport aérien public.

RACI 3008.C.015 Exigences administratives

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

1. le nom officiel et la raison commerciale, l'adresse postale du postulant ;
2. une description de l'exploitation proposée ;
3. une description de l'organisation de l'encadrement ;

4. le nom du dirigeant responsable ;
5. les noms des principaux responsables, notamment ceux chargés des opérations aériennes, du système d'entretien, de la formation et l'entraînement des équipages et des opérations au sol, accompagnés de leurs qualifications et expériences ;
6. et le manuel d'exploitation.

(b) En ce qui concerne le systeme d'entretien de l'exploitant, les informations ci-apres doivent etre jointes à une demande de delivrance initiale de PEA et, lorsque approprie, lors de toute demande de modification ou de renouvellement, et ce pour chaque type d'helicoptere devant etre exploite :

1. Les specifications de gestion du maintien de navigabilite (MGN) ;
2. Le(s) programme(s) d'entretien des helicopteres exploites ;
3. Le compte rendu materiel de l'helicoptere ;
4. Le cas echeant, les specifications techniques du contrat d'entretien conclu entre l'exploitant et tout organisme d'entretien agree conformement au RACI 4145 ;

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

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

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

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

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.C.005 Contenu et conditions d'un Permis d'Exploitation Aerienne

Un PEA spécifie:

(a) le nom et l'adresse de l'exploitant ;

(b) la date de délivrance et la période de validité ;

(c) la description du type d'exploitation autorisé ;

(d) les types d'hélicoptère autorisés pour l'exploitation ;

(e) les marques d'immatriculation des hélicoptères autorisés. Cependant, les exploitants peuvent obtenir l'approbation d'un système par lequel ils informent l'Autorité de l'immatriculation des hélicoptères exploités au titre de leur PEA ;

(f) les zones d'exploitation autorisées ;

(g) les limitations spécifiques (ex : VFR seul);

(h) et les agréments et autorisations spécifiques telles que :

- Service médical d'urgence par hélicoptère (S.M.U.H.) - (paragraphe RACI 3008.B.005(d))
- Environnement hostile situé hors zone habitée - (paragraphe RACI 3008.B.005(e))
- Exploitation de petits hélicoptères en VFR de jour uniquement - (paragraphe RACI 3008.B.005(f))
- Exploitation de gros hélicoptères lors de vols de proximité circulaires en VFR de jour uniquement - (paragraphe RACI 3008.B.005(g))
- Hélitreuillage (H.H.O.) - (paragraphe RACI 3008.B.005(h))
- Exploitation de sites d'intérêt public – (paragraphe RACI 3008.B.005(i))
- Exploitation d'hélicoptères avec un temps d'exposition à une défaillance de groupe motopropulseur au cours du décollage ou de l'atterrissage (voir paragraphes RACI 3008.H.010 et RACI 3008.H.015 (a)(4))
- CAT II/CAT III (y compris les minima autorisés)
- Opérations en mer
- RNAV
- Transport de Marchandises Dangereuses (voir paragraphe RACI 3008.R.020)

Appendice 2 au paragraphe RACI 3008.C.005 Encadrement et organisation du détenteur d'un PEA

(a) Généralités

Un exploitant doit disposer d'une structure d'encadrement expérimentée et efficace lui permettant d'assurer la sécurité des opérations aériennes. Les responsables désignés doivent

justifier d'une compétence pour l'encadrement associée à une qualification convenable dans le domaine de l'aviation.

(b) Responsables désignés

(1) Une description des fonctions et responsabilités des responsables désignés comprenant leur nom doit être incluse dans le manuel d'exploitation et l'ANAC doit être informée par écrit de tous changements de postes ou de fonctions présents ou à venir.

(2) Un exploitant doit faire en sorte que la continuité de la supervision puisse être assurée en l'absence des responsables désignés.

(3) Une personne désignée comme responsable par le détenteur d'un PEA ne doit pas être désignée comme responsable par le détenteur d'un autre PEA, sauf si cela est acceptable par l'ANAC.

(4) Les responsables désignés doivent être astreints à travailler un nombre d' heures suffisant pour pouvoir assumer les tâches d'encadrement liées à la taille et au domaine d'activité d'un exploitant.

(c) Adéquation et encadrement du personnel

(1) Membres d'équipage

Un exploitant doit employer un nombre de membres d'équipage de conduite et de cabine suffisant pour l'exploitation considérée, formés et contrôlés conformément aux dispositions de la réglementation applicable.

(2) Personnel au sol

(i) Le nombre de personnels au sol dépend de la nature et de l'étendue des opérations. Les services chargés des opérations et de l'assistance au sol, en particulier, doivent notamment être dotés d'un personnel formé connaissant parfaitement ses responsabilités au sein de l'organisation.

(ii) Un exploitant qui fait appel à des organismes extérieurs pour effectuer un certain nombre de services, conserve la responsabilité du maintien des normes appropriées. Dans ce cas, il doit charger un responsable désigné de s'assurer que les sous-traitants respectent les normes exigées.

(3) Encadrement

(i) Le nombre de personnes chargées de l'encadrement dépend de la structure d'un exploitant et du nombre d'employés.

(ii) Les tâches et responsabilités de ces personnes doivent être définies, et toute autre obligation telle que celle de voler doit être aménagée de telle manière qu'ils puissent déléguer leur responsabilité en matière de supervision.

(iii) L'encadrement des membres d'équipage et du personnel au sol doit être assumé par des personnes possédant l'expérience et les qualités personnelles suffisantes pour garantir le respect des normes spécifiées dans le manuel d'exploitation.

(d) Infrastructures

(1) Un exploitant doit s'assurer que le personnel responsable de la sécurité des opérations aériennes dispose d'un espace de travail suffisant sur chaque base d'exploitation. Il convient de tenir compte des besoins du personnel au sol, de ceux chargés du contrôle d'exploitation, du stockage et de la mise à disposition des enregistrements essentiels et de la préparation des vols par les équipages.

(2) Les services administratifs doivent être en mesure de fournir sans délai les instructions d'exploitation et toutes autres informations à l'ensemble des personnes concernées.

(e) Documentation

Un exploitant doit prendre les dispositions afférentes à la production de manuels, amendements et de toute autre documentation.

CHAPITRE D – PROCEDURES D'EXPLOITATION

RACI 3008. D.005 Supervision et Contrôle de l'exploitation

(Voir IEM RACI 3008. D.*D.005)*

Un exploitant doit :

(a) établir et maintenir une méthode d'exercice du contrôe de son exploitation approuvée par l'Autorité ;

(b) exercer le contrôle de son exploitation sur tout vol effectué selon les termes de son PEA/AOC et

(c) établir des politiques et des procédures pour les tiers qui effectuent des travaux pour son compte.

RACI 3008. D.010 Manuel d'exploitation

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

RACI 3008. D.015 Compétence du personnel d'exploitation

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

RACI 3008. D.020 Etablissement de procédures d'exploitation

(Voir IEM RACI 3008.D.*020).*

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

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

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

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

(e)

RACI 3008. D.025 Utilisation des services de la circulation aérienne

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

RACI 3008.D.026 Instructions relatives aux opérations en vol

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

RACI 3008.D.030 Utilisation d'un héliport par un exploitant
(Voir IEM RACI 3008.*D.030)*

Un exploitant doit s'assurer que les héliports utilisés sont adéquats pour le(s) type(s) d'hélicoptère et d'exploitation concerné(s).

RACI 3008. D.035 Minima opérationnels d'héliport

(a) Un exploitant doit spécifier des minima opérationnels d'héliport, établis conformément au RACI 3008.E.005, pour chaque héliport de départ, de destination ou de dégagement, dont l'utilisation est autorisée selon le RACI 3008.D.030.

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

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

1. les équipements au sol portés sur les cartes et nécessaires pour la procédure envisagée sont en fonctionnement ;
2. les systèmes à bord de l'hélicoptère nécessaires pour ce type d'approche sont en fonctionnement ;
3. Les critères exigés pour les performances de l'hélicoptère sont satisfaits ;
4. Et l'équipage est dûment qualifié.

RACI 3008. D.040 Procédures de départ et d'approche aux instruments

(a) L'exploitant doit utiliser les procedures de depart et d'approche aux instruments si elles sont specifiees par l'Etat ou se situe l'heliport.

(b) Nonobstant les prescriptions du sous-paragraphe (a) ci-dessus, un commandant de bord peut accepter une clairance ATC différente de la route de départ ou d'arrivée publiée, à condition de respecter la marge de survol des obstacles et de prendre en

compte toutes les conditions d'exploitation. A l'arrivée, si une procédure d'approche aux instruments est publiée ou approuvée, le commandant de bord doit s'y conformer à moins qu'il ne décide d'effectuer une approche à vue.

(c) Des procédures différentes de celles dont l'utilisation est requise en (a) ci-dessus ne peuvent être utilisées par un exploitant que si elles ont été approuvées par l'Etat où se situe l'héliport, lorsqu'une telle approbation est necessaire.

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

RACI 3008. D.045 Procédures antibruit

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

(b) Les procédures :

1. garantissent que la sécurité est prioritaire par rapport à la lutte contre le bruit ; et
2. sont conçues pour une utilisation simple et sûre, sans augmentation significative de la charge de travail de l'équipage lors des phases critiques de vol.

RACI 3008. D.050 Routes et zones d'exploitation

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

1. des installationIEs et des services au sol, incluant les services météorologiques, existent et sont appropriés à l'exploitation prévue ;
2. les performances de l'hélicoptère qu'il est prévu d'utiliser permettent de satisfaire aux exigences en matière d'altitude minimale de vol ;
3. les équipements de l'hélicoptère qu'il est prévu d'utiliser satisfont aux exigences minimales relatives à l'exploitation prévue ;
4. les cartes et fiches appropriées sont disponibles (voir § RACI 3008.B.130 (a)(9)) ;
5. pour les hélicoptères exploités en classe de performances 3, des surfaces permettant l'exécution d'un atterrissage forcé en sécurité sont disponibles, sauf dans le cas d'un hélicoptère exploité conformément au paragraphe RACI 3008.I 005 (a) (2) (i) ou au paragraphe RACI 3008.I 005 (a) (2) (ii).

6) Pour les helicopteres exploites en classe de performances 3 et effectuant des operations de transit cotier, la sous-partie C du manuel d'exploitation contient des procedures permettant a l'exploitant de s'assurer que la largeur du couloir cotier et les equipements a bord sont conformes aux conditions du moment.

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

RACI 3008. D.055 NON APPLICABLE

RACI 3008. D.060 Opérations dans des zones avec des exigences spécifiques de performance de navigation *(voir IEM* RACI 3008.*D.060)*

(a) Un exploitant ne doit pas exploiter un hélicoptère dans un espace défini, ou une portion définie d'un espace particulier où, selon les accords régionaux de navigation aérienne, des spécifications minimales de performance de navigation sont prescrites à moins d'y être autorisé par l'ANAC (approbation MNPS/RNAV/RNP).

(b) L'exploitant d'un helicoptere exploite dans les zones visees au (a) doit s'assurer que toutes les procedures d'urgences, specifiees par l'autorite responsable de l'espace aerien concerne, ont ete incluses dans le manuel d'exploitation.

RACI 3008.D.062 Exploitation reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN)

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

RACI 3008.D.063 Approbation PBN

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

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

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

(1) les exigences en matière de composition et d'expérience de l'équipage de conduite;
(2) la surveillance et les comptes rendus d'incidents;
(3) la gestion électronique des données de navigation.

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

(1) des procédures pour les situations normales, anormales et d'urgence ;
(2) des exigences en matière de qualifications et de compétences des membres d'équipage de conduite en conformité avec les spécifications de navigation appropriées ;
(3) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec l'exploitation envisagée ; et
(4) des procédures de maintenance appropriées pour assurer le maintien de la navigabilité compte tenu des spécifications de navigation appropriées

RACI 3008.D.064 Approbation particulière des sacoches de vol électroniques (EFB)

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

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

(c) Lorsqu'elle délivre une approbation particulière pour l'utilisation opérationnelle des EFB, l'ANAC veille à ce que :

(1) l'équipement EFB et le matériel d'installation connexe, y compris les interactions avec les systèmes de bord, s'il y a lieu, répondent aux exigences appropriées de certification de navigabilité ;
(2) l'exploitant a évalué les risques de sécurité liés aux opérations appuyées par la ou les fonctions EFB ;
(3) l'exploitant a établi les exigences en matière de redondance des renseignements (s'il y a lieu) contenus dans et affichés par la ou les fonctions EFB ;
(4) l'exploitant a établi et documenté des procédures pour la gestion de la ou des fonctions EFB, y compris toutes bases de données qui pourraient être utilisées ;
(5) l'exploitant a établi et documenté les procédures pour l'utilisation de l'EFB et de la ou des fonctions EFB, et les exigences en matière de formation s'y rapportant.

RACI 3008. D.065 NON APPLICABLE

RACI 3008. D.067 Approbation particulière pour l'utilisation de systèmes d'atterrissage automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de systèmes de vision améliorée (EVS), de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS)

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

Un crédit opérationnel inclut :

i. aux fins d'une interdiction d'approche (§ 2.4.1.2 RACI 3007) , ou pour des considérations relevant de la régulation , un minimum inferieur aux minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage ;

ii. la réduction ou la satisfaction des exigences en matière de visibilité ; ou

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

(b) L'Etat d'immatriculation délivre une approbation particulière liée à un crédit opérationnel, lorsque les conditions suivantes sont remplies :

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

Note 1 : Des orientations sur les évaluations des risques de sécurité figurent dans le GUID-PNS-8100.
Note 2 : Des orientations sur les approbations opérationnelles figurent dans le Guide relatif à l'approbation Particulière LVP/LVO « GUID-OPS-3106

RACI 3008. D.068 Dans le cas des opérations visées par un crédit opérationnel concernant des minimums supérieurs à ceux qui ont trait aux opérations par faible visibilité, l'ANAC établit des critères pour la sécurité de l'exploitation de l'hélicoptère.

RACI 3008. D.070 NON APPLICABLE

RACI 3008. D.075 Détermination des altitudes minimales de vol *(voir IEM* RACI 3008.*D.075)*

(a) Un exploitant doit établir des altitudes minimales de vol et définir les méthodes de détermination de ces altitudes, pour l'ensemble des portions de route devant être parcourues, qui assurent les marges de franchissement du relief requises compte tenu des exigences des chapitres F à I.
(b) La méthode de détermination des altitudes minimales de vol doit être approuvée par l'Autorité.
(c) Lorsque les altitudes minimales de vol définies par les Etats survolés excèdent celles établies par un exploitant, les valeurs les plus grandes sont celles qui s'appliquent.
(d) Un exploitant doit prendre en compte les éléments suivants lors de l'établissement des altitudes minimales de vol :
(1) la précision avec laquelle la position de l'hélicoptère peut être déterminée ;

(2) la précision des indications des altimètres utilisés ;
(3) les caractéristiques du terrain (par exemple les changements brusques dans la hauteur du relief) le long de la route ou dans les zones où les opérations doivent être conduites ;
(4) la probabilité de rencontrer des conditions météorologiques défavorables (par exemple des turbulences fortes et des rabattants) ;
(5) et les imprécisions possibles des cartes aéronautiques.

(e) En répondant aux exigences du paragraphe (d) ci-dessus, il faut prendre en compte :
(1) les corrections dues aux variations de température et de pression par rapport aux valeurs standard ;
(2) les exigences des services du contrôle de la circulation aérienne ;
(3) et toutes les éventualités le long de la route planifiée.

RACI 3008. D.080 Méthode de calcul carburant (voir IEM RACI 3008.D.080)

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

(b) L'exploitant doit s'assurer que la planification d'un vol repose exclusivement sur :

(1) Des procedures et des donnees contenues, ou issues du manuel d'exploitation, ou de donnees à jour specifiques a l'helicoptere ;
(2) Et les conditions d'exploitation dans lesquelles le vol doit etre effectue, notamment :
(i) Les donnees realistes relatives a la consommation en carburant de l'helicoptere ;
(ii) Les masses estimees ;
(iii) Les conditions meteorologiques prevues ;
(iv) Et les restrictions et procedures des services de la circulation aerienne.

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

(1) du carburant pour la translation;
(2) la consommation d'étape ;
(3) des réserves de carburant comprenant:
(i) une réserve de route (*voir IEM* **RACI 3008**.*D.080 (c) (3) (i)*) ;
(ii) une réserve de dégagement à destination si un héliport de dégagement est nécessaire (ce qui n'exclut pas de retenir l'héliport de départ comme héliport de dégagement à destination) ;
(iii) une réserve finale ;

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

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

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

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

(2) des réserves de carburant comprenant:

(i) une réserve de route ;

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

(iii) une réserve finale ;

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

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

RACI 3008.D.083 Issues inutilisables

(a) L'exploitant ne peut pas transporter de passagers si toutes ou partie des issues de secours de l'helicoptere sont inutilisables, a moins que de telles dispositions n'aient ete au prealable approuvees par l'ANAC.

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

(1) S'assurer du bon etat et/ou du bon fonctionnement des issues restantes ainsi que de leurs elements essentiels et, lorsqu'elles en sont dotees, des dispositifs d'assistance à l'evacuation ;

(2) Et, a l'exception des cas ou la cause de la defaillance est le mecanisme d'ouverture exterieur ou l'eclairage de secours :

(i) Verrouiller l'issue inutilisable ;

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

(iii) Desactiver ou masquer les elements de l'eclairage de secours correspondant a l'issue et placer en travers de cette issue une inscription tres apparente indiquant clairement que l'issue est inutilisable.

(c) Les dispositions prises par l'exploitant lorsque certaines issues sont considerees inutilisables doivent être enoncées dans la liste minimale d'equipements, en particulier la reduction du nombre de passagers, la remise en etat a la premiere escale ou les moyens materiels le permettent ainsi que les consignes associées.

RACI 3008. D.085 Transport de passagers à mobilité réduite (voir IEM RACI 3008.D.085)

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

(b) Un exploitant doit s'assurer que les passagers à mobilité réduite n'occupent pas de sièges où leur présence pourrait :
  (1) gêner les membres d'équipage dans leurs tâches ;
  (2) obstruer l'accès à un équipement de sécurité ;
  (3) ou gêner l'évacuation d'urgence de l'hélicoptère.

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

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

RACI 3008. D.090 Transport d'enfants entre deux ans et douze ans) (voir IEM RACI 3008.D.090 et 3.D.095)

(a) Afin que les enfants de deux ans inclus à douze ans exclus, voyageant seuls ou en groupe, appliquent les consignes de sécurité, l'une ou l'autre des dispositions suivantes doit être prise :
  1. s'ils ne sont pas regroupés en cabine, un passager adulte doit être placé à proximité de chacun ;
  2. s'ils sont regroupés en cabine, il doit y avoir un accompagnateur pour chaque tranche de douze enfants complète ou incomplète.

(b) Les deux dispositions peuvent être appliquées simultanément sur un même vol.

RACI 3008. D.095 Transport des bébés (enfants de moins de deux ans) *(voir IEM* RACI 3008*.D.090 et 3.D.095)*

Tout enfant de moins de deux ans doit avoir avec lui un accompagnateur (un seul enfant par accompagnateur).

RACI 3008. D.100 Transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts

Un exploitant doit établir des procédures pour le transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts aux fins d'assurer la sécurité de l'hélicoptère et de ses occupants. Le transport de l'une quelconque de ces personnes doit être notifié au commandant de bord.

RACI 3008. D.105 Rangement des bagages et du fret *(voir IEM OPS 3.D.105)*

(a) Un exploitant doit établir des procédures permettant de s'assurer que seuls sont embarqués à bord et introduits dans la cabine passagers des bagages à main qui peuvent y être solidement et correctement maintenus.

(b) Un exploitant doit établir des procédures pour s'assurer que les bagages et le fret embarqués, dont les mouvements pourraient provoquer des blessures ou des dégâts, ou obstruer les allées et les issues, en cas de déplacement, sont placés dans des compartiments conçus et prévus pour empêcher tout mouvement.

RACI 3008. D.110 Attribution des sièges aux passagers *(voir IEM* RACI 3008.*D.110)*

Un exploitant doit établir des procédures pour s'assurer que les passagers sont assis à des places où, dans l'éventualité d'une évacuation d'urgence, ils peuvent faciliter et non gêner l'évacuation de l'hélicoptère.

RACI 3008. D.115 Information des passagers

Un exploitant doit s'assurer que :

(a) Généralités :

1. Les passagers sont oralement informés par l'équipage, de cabine lorsqu'il est requis, des questions de sécurité, éventuellement à l'aide de moyens audiovisuels ;
2. Les passagers ont à leur disposition une notice individuelle de sécurité ou des notices visibles de tous les sièges passagers sur lesquelles des pictogrammes indiquent l'utilisation des équipements de secours ainsi que les issues qu'ils sont susceptibles d'utiliser ;

(b) Avant le décollage :

1. Les passagers sont informés sur les points suivants lorsqu'ils sont applicables :

(i) Les consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;
(ii) Le fait de devoir relever les dossiers de sièges et tablettes ;
(iii) L'emplacement des issues de secours ;
(iv) L'emplacement et l'utilisation des marquages au sol du chemin lumineux d'évacuation ;
(v) Le rangement des bagages à main ;
(vi) Les restrictions d'utilisation des appareils électroniques portables ;
(vii) Et l'emplacement et le contenu de la notice individuelle de sécurité ;

2. Les passagers assistent à une démonstration pratique de ce qui suit :

(i) L'utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité, y compris la manière de les attacher et de les détacher ;
(ii) L'emplacement et l'utilisation des masques à oxygène si leur emport est requis. Les passagers doivent aussi être informés de la nécessité d'éteindre cigarettes,

cigares et pipes en cas d'utilisation d'oxygène ;

(iii) Et l'emplacement et l'utilisation des gilets de sauvetage, canots et combinaisons de survie si leur emport est requis ;

(c) Après le décollage :

1. L'équipage rappelle aux passagers ce qui suit lorsque applicable au vol :

(i) Consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;
(ii) Utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité ;

(d) Avant l'atterrissage :

1. L'équipage rappelle aux passagers ce qui suit lorsque applicable au vol :
(i) Consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;
(ii) Utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité ;
(iii) Dossiers de sièges et tablettes relevés ;
(iv) Rangement des bagages à main ;
(v) Et restrictions d'utilisation des appareils électroniques portables ;

(e) Après l'atterrissage :

1. L'équipage rappelle aux passagers ce qui suit :
(i) Consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;
(ii) Et utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité ;

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

RACI 3008. D.120 Préparation du vol

(a) Un exploitant doit s'assurer qu'un plan de vol exploitation est établi pour chaque vol prévu.

(b) Le commandant de bord ne doit pas débuter un vol sans s'être assuré des points ci après :

1. l'hélicoptère est apte à effectuer le vol ;
2. la configuration de l'hélicoptère est en accord avec la liste des déviations tolérées (CDL) ;
3. les équipements et instruments exigés pour la conduite du vol par les chapitres K et L sont disponibles ;
4. les équipements et instruments fonctionnent sauf cas prévu par la liste minimale d'équipements (L.M.E.) ;
5. les parties du manuel d'exploitation nécessaires à la conduite du vol sont disponibles à bord ;
6. les documents, les informations et les formulaires qui doivent être disponibles sont à bord ;

7. les cartes, les fiches et tous documents associés ou la documentation équivalente, à jour, sont disponibles pour faire face aux besoins de l'opération envisagée, y compris tout déroutement qu'il est raisonnable d'envisager ;
8. les installations et services au sol exigés pour le vol prévu sont disponibles et appropriés ;
9. les dispositions spécifiées dans le manuel d'exploitation afférentes aux exigences en matière de carburant, d'huile et d'oxygène, aux altitudes minimales de sécurité, aux minima opérationnels d'héliport et à l'accessibilité des héliports de dégagement et de déroutement, si nécessaire, peuvent être respectées pour le vol prévu ;
10. le chargement est correctement réparti et arrimé en toute sécurité ;
11. la masse de l'hélicoptère au début du décollage est telle que le vol peut être effectué conformément aux dispositions applicables des chapitres F à I ;
12. et toute limitation opérationnelle applicable s'ajoutant à celles couvertes par les paragraphes (9) et (11) ci-dessus peut être respectée.

RACI 3008. D.125 Sélection des héliports
(Voir IEM RACI 3008.D.125)

(a) L'exploitant doit établir des procédures de sélection des héliports de destination et de dégagement conformes aux dispositions du RACI 3008.D.030 lors de la préparation d'un vol.

(b) Le commandant de bord doit sélectionner un héliport de dégagement au décollage, situé à une distance maximum correspondant à une heure de vol à la vitesse de croisière normale, pour un vol en conditions météorologiques de vol aux instruments, pour le cas où il s'avérerait impossible de revenir à l'héliport de départ pour des raisons météorologiques.

(c) Pour un vol devant être conduit suivant les règles de vol aux instruments (IFR), ou un vol VFR pour lequel la navigation ne peut être conduite par repérage visuel au sol, le commandant de bord doit spécifier dans le plan de vol exploitation au moins un héliport de dégagement, à moins que :
   1. la destination soit un héliport côtier (*voir IEM* RACI 3008.*D.125(c)(1)*) ;
   2. ou pour un vol vers toute autre destination à terre, la durée du vol et les conditions météorologiques sont telles que, pour la période débutant une heure avant l'heure estimée d'arrivée à destination et se terminant une heure après, la visibilité sera au moins égale à cinq (5) km et le plafond sera au moins égal :
      (i) en IFR, à la plus élevée des valeurs suivantes, deux mille (2000) ft ou cinq cents (500) ft au-dessus de la MDH (hauteur minimale de descente) de la manœuvre à vue,
      (ii) en VFR, à deux mille (2000) ft ;
   3. ou l'héliport où l'atterrissage est prévu est isolé et il n'existe aucun héliport de dégagement disponible. Un point de non-retour (PNR) doit être défini.

4.

(d) Un exploitant doit sélectionner deux héliports de dégagement à destination quand (*voir IEM* RACI 3008.*D.125(d)) :*

1. les observations ou prévisions météorologiques appropriées, ou toute combinaison des deux, indiquent que les conditions météorologiques durant une période commençant 1 heure avant et finissant 1 heure après l'heure estimée d'arrivée sont inférieures aux minima applicables.
2. Au premier, les conditions devant être égales ou supérieures aux minimums opérationnels applicables à un héliport de destination, et au second, elles devant être égales ou supérieures aux minimums opérationnels applicables à un héliport de dégagement.

(e) Hélistation de dégagement à destination en mer (voir *IEM RACI 3008.D.125(e))*

1. L'ANAC délivre une approbation particulière pour l'utilisation opérationnelle d'hélistations de dégagement à destination en mer.
2. Une héliplate-forme peut être spécifiée comme hélistation de dégagement à destination en mer lorsque le dégagement à destination à terre le plus proche se situe au-delà de la distance que peut franchir l'hélicoptère. La spécification est sous réserve des conditions suivantes :
   (i) une héliplate-forme peut être utilisée comme hélistation de dégagement à destination en mer seulement après le PNR et lorsqu'il n'y a pas d'aérodrome à terre disponible. Avant le PNR, l'exploitant doit utiliser un aérodrome de dégagement à terre;
   (ii) l'exploitant doit décrire en détail, dans son manuel d'exploitation, le processus d'évaluation des risques liés à l'utilisation d'héliplates-formes comme hélistations de dégagement à destination en mer. Aussi, l'exploitant doit procéder à cette évaluation avant de choisir et d'utiliser des héliplates-formes à une telle fin ;
   (iii) le manuel d'exploitation de l'exploitant doit contenir des procédures particulières et des programmes de formation appropriés relatifs à l'utilisation d'hélistations de dégagement à destination en mer ;
   (iv) l'exploitant doit au préalable effectuer un examen et évaluer l'adéquation de toute héliplate-forme qu'il prévoit d'utiliser comme hélistation de dégagement à destination en mer, et il aura publié l'information sous une forme appropriée dans le manuel d'exploitation (y compris l'orientation de l'héliplate-forme) ;
   (v) l'hélicoptère doit être capable d'atterrir avec un moteur hors de fonctionnement (OEI) à l'hélistation de dégagement en mer ;
   (vi) la LME doit contenir des dispositions concernant expressément ce type d'opération.

3. . RESERVE

4. . RESERVE

5. . RESERVE

6. . RESERVE

7. Le processus d'évaluation des risques de l'exploitant doit ternir compte au minimum :
   (i) du type et des circonstances du vol ;
   (ii) de la zone à survoler, notamment l'état de la mer, des conditions de survivabilité et des moyens de recherche et sauvetage ;
   (iii) de la disponibilité et de l'adéquation de l'héliplate-forme comme hélistation de dégagement à destination en mer, notamment les caractéristiques physiques, les dimensions, la configuration, le franchissement des obstacles, l'effet de la direction et de la force du vent, et les turbulences ;
   (iv) du type d'hélicoptère utilisé ;
   (v) de la fiabilité mécanique des moteurs ainsi que des systèmes de commande et composants critiques de l'hélicoptère ;
   (vi) de la formation et des procédures opérationnelles, notamment en ce qui a trait à l'atténuation des conséquences de défaillances techniques de l'hélicoptère ;
   (vii) des mesures d'atténuation particulières ;
   (viii) de l'équipement de l'hélicoptère ;
   (ix) de la réserve de capacité utile, pour l'emport de carburant supplémentaire ;
   (x) des minimums météorologiques, eu égard à l'exactitude et à la fiabilité des renseignements météorologiques ;
   (xi) des moyens de communication et de suivi des aéronefs.
   Note 1 : La technique d'atterrissage que le manuel de vol spécifie d'utiliser en cas de panne du système de commande peut empêcher de désigner certaines héliplates-formes comme hélistations de dégagement.
   Note 2 : Les mesures d'atténuation particulières peuvent prendre la forme d'améliorations de l'équipement (certification en fonction d'une norme tenant compte de l'état de la mer, par exemple), d'un équipement de sécurité et d'un équipement de suivi, entre autres.

8. RESERVE
9. RESERVE
   Note : Des stations météorologiques automatiques appropriées peuvent satisfaire à cette exigence.

10. RESERVE

11. RESERVE

12. Les minimums opérationnels de l'hélistation de destination en mer et de l'hélistation de dégagement à destination en mer exigés en vertu du § 2.2.8.2 doivent

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

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

15. RESERVE

16. Avant le franchissement du PNR, l'exploitant doit veiller à ce que les conditions suivantes soient remplies :

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

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

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

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

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

(f) L'exploitant doit spécifier dans son plan de vol exploitation tout héliport de dégagement retenu.

RACI 3008. D.130 Minimums pour la preparation des vols IFR

(a) Minimums previsionnels pour les heliports de degagement au decollage.

Un exploitant ne doit selectionner un heliport comme heliport de degagement au decollage que si les observations meteorologiques appropriees et les previsions meteorologiques d'aerodrome ou d'atterrissage (ou toute combinaison de ces informations) indiquent que les conditions meteorologiques durant une periode commencant une heure avant et finissant une heure apres l'heure estimee d'arrivee a l'heliport de degagement au decollage sont egales

ou superieures aux minimums a l'atterrissage definis dans le paragraphe RACI 3008.D.225. Le plafond doit etre pris en compte lorsque les seules approches disponibles ne sont pas des approches de precision. Toute limitation liee a la panne d'un moteur doit etre prise en compte.

(b) Minimums pour la preparation du vol pour les heliports de destination et de degagement a destination.

Un exploitant ne doit selectionner l'heliport de destination et/ou un (des) heliport(s) de degagement à destination que si les observations ou les previsions meteorologiques et les previsions meteorologiques sur l'aerodrome ou pour l'atterrissage (ou toute combinaison de ces informations) indiquent que les conditions meteorologiques durant une periode commencant une heure avant et finissant une heure après l'heure estimee d'arrivee à l'heliport sont egales ou superieures aux minimums previsionnels applicables comme suit :

1. A l'exception du cas du RACI 3008.**D.125 (e)**, les minimums pour la preparation des vols pour un heliport à destination sont :
   (i) La RVR/visibilite specifiée du RACI 3008.**D.035** ; et
   (ii) Pour une approche autre que de precision, le plafond a ou au-dela de la MDH ; et
2. Minimums pour la preparation des vols pour le(s) heliport(s) de degagement a destination :

Tableau 1. - Minimums pour la preparation des vols pour les heliports de degagement a destination

TYPE D'APPROCHE MINIMUMS POUR LA PRÉPARATION	
Cat. II et III	Cat. I (note 1)
Cat. I	Minimums cat. I + 200 ft/400 m de visibilite
Non-precision	Minimums non-precision (note 2) + 200 ft/400 m de visibilite
Note 1. - RVR.	

RACI 3008. D.135 Dépôt d'un plan de vol circulation aérienne *(voir IEM* RACI 3008.*D.135)*

L'exploitant doit s'assurer, lorsque les conditions reglementaires l'exigent, qu'aucun vol n'est effectué sans depot prealable d'un plan de vol circulation aerienne ou depot d'informations appropriees avant le départ ou dès que possible apres le décollage aupres d'une personne habilitee, afin de permettre la mise en oeuvre des services d'alerte.

RACI 3008. D.140 Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant
(voir appendice 1 au OPS 3.D.140)
(voir IEM OPS 3.D.140)

(a) Un hélicoptère ne doit être avitaillé en carburant, rotors arrêtés ou en mouvement, durant :
1. l'embarquement ou le débarquement de passagers ;
2. le remplissage d'oxygène.

(b) Durant l'avitaillement en carburant avec passagers à bord, rotors arrêtés ou en mouvement, l'hélicoptère sera dûment surveillé par un personnel qualifié en nombre suffisant, prêt à lancer et à diriger l'évacuation de l'hélicoptère par les moyens les plus pratiques, sûrs et expéditifs disponibles. À cette fin :
1. l'équipage de conduite veillera à ce que les passagers soient informés des mesures à suivre en cas d'incident durant l'avitaillement ;
2. une communication bilatérale constante sera maintenue par le système d'intercommunication de l'hélicoptère ou par d'autres moyens appropriés entre le personnel de piste supervisant l'avitaillement et le personnel compétent à bord de l'hélicoptère ;

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

(c) L'exploitant établira des procédures et précisera les conditions dans lesquelles l'avitaillement peut s'effectuer.
(d) Un hélicoptère ne sera pas avitaillé en essence d'aviation (AVGAS), en carburant de large coupe ou avec un mélange des deux types, lorsque des passagers sont à bord.
(e) Un hélicoptère ne sera pas vidé de son carburant :

1. lorsque des passagers sont à bord ;
2. lorsque des passagers embarquent ou débarquent ;
3. pendant le remplissage d'oxygène.

RACI 3008. D.145 Avitaillement et reprise de carburant avec du carburant volatil.
(Voir IEM RACI 3008.*D.145)*

Un exploitant doit établir des procédures d'avitaillement et de reprise de carburant avec du carburant volatil (wide cut) (par exemple Jet B ou équivalent) si cela est necessaire.

RACI 3008. D.150 Membres de l'équipage aux postes de travail

Membres de l'équipage de conduite

(1) Pendant les phases de translation de décollage et d'atterrissage, chaque membre d'équipage de conduite exigé au poste de pilotage doit se trouver à son poste de travail.
(2) Pendant toutes les autres phases du vol, chaque membre d'équipage de conduite devant être en service au poste de pilotage doit rester à son poste, à moins que son absence ne soit nécessaire à l'exécution de ses tâches pour l'exploitation de l'hélicoptère ou pour la satisfaction de ses besoins physiologiques, à condition toutefois qu'au moins un pilote convenablement qualifié ne demeure à tout moment aux commandes de l'hélicoptère.

Membres de l'équipage de cabine.

Sur tous les ponts de l'hélicoptère occupés par des passagers, les membres d'équipage de cabine requis doivent être assis aux postes de travail qui leur ont été assignés, pendant la translation le décollage, l'atterrissage et lorsque le commandant de bord l'estime nécessaire pour la sécurité (*voir IEM* RACI 3008.*D.150(b)*).

RACI 3008. D.155 Moyens d'aide à l'évacuation d'urgence

Un exploitant doit établir des procédures pour s'assurer qu'avant le roulage, le décollage et l'atterrissage et dès que cela devient possible et sans danger, les équipements d'évacuation automatique sont armés.

RACI 3008. D.160 Sièges, ceintures de sécurité et harnais

(a) Equipage

1. Pendant les phases de décollage et d'atterrissage, chaque membre d'équipage doit être correctement attaché à l'aide des ceintures de sécurité et harnais prévus à cet effet et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre, à moins que les bretelles ne le gênent dans l'exercice de ses fonctions, auquel cas il pourra dégager ses bretelles, mais sa ceinture de sécurité devra rester bouclée.

2. Pendant toutes les autres phases du vol, chaque membre de l'équipage de conduite au poste de pilotage doit garder sa ceinture de sécurité attachée, aussi longtemps qu'il occupe son poste de travail.

(b) Passagers

1. Avant les phases de décollage et d'atterrissage et pendant le roulage au sol et dès qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, que chaque passager à bord occupe un siège ou un berceau avec sa ceinture de sécurité ou son harnais, si installé, correctement attaché.
2. Un exploitant doit prescrire des mesures et le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, qu'une occupation des sièges de l'hélicoptère par plusieurs personnes n'est autorisée que sur des sièges spécifiés et seulement dans le cas d'un adulte et d'un bébé correctement attaché par une ceinture supplémentaire ou un autre système de maintien.

RACI 3008.D.165 Arrimage et verification de securité de la cabine passagers et des offices

(a) Un exploitant doit établir des procédures pour s'assurer qu'avant le roulage au sol, le décollage et l'atterrissage, l'ensemble des issues et parcours d'évacuation est dégagé.
(b) Le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, qu'avant le décollage et l'atterrissage et chaque fois qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, l'ensemble des équipements et bagages est convenablement rangé en sécurité.

RACI 3008. D.170 Accessibilité des équipements de secours

(a) L'exploitant doit etablir des procedures pour s'assurer que, lors de l'exploitation au-dessus de l'eau en classe de performances 3, la duree du vol et les conditions rencontrees sont prises en compte pour decider si les gilets de sauvetage doivent etre portes par tous les occupants.

(b) Le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, que les équipements de secours appropriés demeurent facilement accessibles pour une utilisation immédiate.

RACI 3008. D.175 Interdiction de fumer à bord

Le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, qu'aucune personne à bord n'est autorisée à fumer :

1. dès lors qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité ;
2. lorsque l'hélicoptère est au sol, sauf autorisations spécifiques contraires en accord avec les procédures définies au manuel d'exploitation ;
3. à l'extérieur des zones fumeurs spécifiées, dans les allées et dans les toilettes ;
4. dans les compartiments cargo ou dans toutes autres zones où est transporté du fret non conditionné dans des conteneurs résistants au feu ou recouvert d'une bâche résistante au feu ;
5. et dans toute partie de la cabine où la distribution d'oxygène est en cours.

RACI 3008. D.180 Conditions météorologiques

(a) Lors d'un vol IFR le commandant de bord ne doit pas :
   1. entreprendre le décollage ;
   2. ni poursuivre son trajet au-delà du point à partir duquel un plan de vol modifié entre en vigueur, dans le cas d'une replanification en vol, à moins que des informations soient disponibles indiquant que les conditions météorologiques prévues à l'héliport de destination et/ou au(x) héliport(s) de dégagement requis dans le § RACI 3008.D.130 sont égaux ou supérieurs aux minima de préparation du vol requis par le § RACI 3008.D.130.

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

(c) Un vol qui doit être effectué en IFR ne sera entrepris que si les renseignements disponibles indiquent que les conditions à l'hélistation de destination ou à l'emplacement d'atterrissage prévu ou, si une hélistation de dégagement à destination est requise, à une hélistation de dégagement au moins, seront, à l'heure d'arrivée

prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de cette hélistation.

(d) Un vol vers un héliport en terrasse ou une héliplate-forme ne doit pas être effectué lorsque la vitesse moyenne du vent à l'héliport en terrasse ou l'héliplate-forme est annoncée comme étant supérieure ou égale à soixante (60) kt.

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

RACI 3008. D.185 Givre et autres contaminants - procédures au sol

(a) Un exploitant doit établir les procédures à suivre lorsqu'il est nécessaire d'effectuer le dégivrage et l'anti-givrage au sol, ainsi que les contrôles de l'état de l'hélicoptère correspondants.

(b) Le commandant de bord ne doit pas entreprendre un décollage, à moins que les surfaces externes ne soient dégagées de tout dépôt susceptible d'avoir une incidence négative sur les performances ou la manœuvrabilité de l'hélicoptère, sauf dans les limites spécifiées dans le manuel de vol.

RACI 3008. D.190 Givre et autres contaminants - procédures en vol

(a) Un exploitant doit établir des procédures pour les vols en conditions de givrage prévues ou réelles (voir IEM RACI 3008.D.190.).

(b) Le commandant de bord ne doit pas entreprendre un vol ni voler intentionnellement en conditions givrantes prévues ou réelles à moins que l'hélicoptère ne soit certifié et équipé pour faire face à de telles situations.

RACI 3008. D.195 Emport de carburant et lubrifiant

(a) Tout hélicoptère : Le commandant de bord ne doit pas entreprendre un vol sans avoir vérifié que l'hélicoptère emporte au moins la quantité calculée de carburant et d'huile lui permettant d'effectuer le vol en sécurité, compte tenu des conditions météorologiques, d'exploitation et des retards prévues. En outre, il devra emporter une réserve supplémentaire lui permettant de faire face à des besoins imprévus. L'exploitant doit tenir des relevés du carburant et du lubrifiant pour chaque vol permettant de vérifier que les dispositions ci-dessous ont été respectées.

(b) Vols **effectués en régime VFR**. Les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions du (a) dans le cas des vols VFR doivent être au moins

suffisantes pour permettre à l'hélicoptère :

1. d'atteindre l'héliport prévu dans le plan de vol ;
2. puis de voler pendant 20 minutes à la vitesse de croisière économique ; et
3. de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulterait de toute éventualité prévue par l'exploitant avec l'approbation de l'ANAC.

(c) **Vols effectués en régime IFR**. Les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions du (a) dans le cas des vols IFR devront être au moins suffisantes pour permettre à l'hélicoptère :

1. s'il n'y a pas lieu de prévoir un dégagement, selon les dispositions du D.125(c)(2), d'atteindre l'héliport prévu dans le plan de vol et d'y exécuter une approche, puis :
   (i) d'avoir une réserve de carburant pour voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente, à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'héliport de destination, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et d'atterrir ;
   (ii) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulterait de toute éventualité prévue par l'exploitant avec l'approbation de l'ANAC.
2. s'il y a lieu de prévoir un dégagement, d'atteindre l'héliport prévu dans le plan de vol, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, et ensuite :
   (i) d'atteindre le dégagement spécifié dans le plan de vol et d'y effectuer une approche ;
   (ii) puis d'avoir une réserve finale de carburant pour voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus du dégagement, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et l'atterrissage ; et
   (iii) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant, suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulterait de toute éventualité prévue par l'exploitant avec l'approbation de l'ANAC.
3. si l'on ne dispose pas d'un d'une hélistation ou d'un emplacement d'atterrissage de dégagement selon les dispositions du RACI 3008.D.125(c) (par exemple, si la destination est isolée), l'hélicoptère emportera une quantité suffisante de carburant pour lui permettre d'atteindre la destination prévue dans le plan de vol puis de voler pendant une période qui, compte tenu des conditions géographiques et environnementales, lui permettra d'atterrir en sécurité.

(d) Le calcul des réserves de carburant et de lubrifiant exigées au (a) devra tenir compte au moins de ce qui suit :

1. conditions météorologiques prévues ;
2. acheminement prévu par le contrôle de la circulation aérienne et retards prévus en raison de la circulation ;
3. dans le cas d'un vol IFR, une approche aux instruments à l'héliport de destination, avec une remise des gaz ;
4. procédures prescrites dans le Manuel d'exploitation pour les pannes de pressurisation,

le cas échéant, ou pour la panne d'un moteur en croisière ;

5. toute autre éventualité risquant de retarder l'atterrissage de l'hélicoptère ou d'augmenter la consommation de carburant ou de lubrifiant.

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

RACI 3008. D.200 Conditions lors du décollage

Avant d'entreprendre le décollage, le commandant de bord doit s'assurer que, selon les informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'héliport et l'état de la piste (FATO) dont l'utilisation est prévue n'empêchent pas un décollage et un départ en sécurité.

RACI 3008. D.205 Application des minima de décollage

Avant d'entreprendre le décollage, le commandant de bord doit s'assurer que la RVR ou la visibilité et plafond dans le sens du décollage de l'hélicoptère sont egaux ou supérieurs aux minimas applicables.

RACI 3008. D.210 Altitudes minimales de vol
(voir IEM RACI 3008.*D.075)*

Le commandant de bord ou le pilote à qui la conduite du vol a été déléguée ne doit pas conduire le vol en dessous des altitudes minimales spécifiées sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage ou lorsque la descente se fait selon des procedures approuvées par l'Autorité competente.

RACI 3008. D.15 Simulation en vol de situations anormales

Un exploitant doit établir des procédures assurant que la simulation de situations anormales ou d'urgence nécessitant l'application totale ou partielle des procédures occasionnelles ou d'urgence, ainsi que la simulation des conditions météorologiques de vols aux instruments (IMC) à l'aide de moyens artificiels, ne sont pas effectuées lors de vols de transport aérien public

RACI 3008. D.220 Inspection des toilettes en prévention du feu

Les membres de l'équipage de cabine requis doivent inspecter les toilettes périodiquement au cours de chaque vol et une dernière fois au début de la descente après que tous les passagers aient regagné leur siège en application de la consigne « Attachez vos ceintures ».

RACI 3008. D.225 Gestion du carburant en vol
(Voir Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.D.225)

(a) Un exploitant doit établir des procédures assurant que des vérifications et une gestion du carburant sont effectuées en vol.
(b) Le commandant de bord doit s'assurer que la quantité de carburant utilisable restante pendant le vol n'est pas inférieure au carburant nécessaire pour atteindre un héliport où un atterrissage peut être effectué en sécurité avec encore à bord la réserve finale de carburant.
(c) Le commandant de bord doit informer l'ATC d'une situation de carburant minimal en utilisant l'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) si, une fois dans l'obligation d'atterrir à un lieu précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers ce lieu, ou retard causé par la circulation, risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente dans les réservoirs risque d'être inférieure à la réserve finale prévue.
(d) Le pilote commandant de bord signalera une situation d'urgence carburant en diffusant le message « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) si les calculs indiquent que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs au lieu d'atterrissage le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale prévue en application du RACI 3008.D.195

RACI 3008. D.230 Utilisation de l'oxygène de subsistance

Le commandant de bord doit s'assurer que les membres de l'équipage de conduite engagés dans des tâches essentielles à la sécurité de l'exploitation de l'hélicoptère utilisent de façon continue l'équipement d'oxygène dans tous les cas, spécifiées au RACI 3008.K.150, pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

RACI 3008. D.235 NON APPLICABLE

RACI 3008. D.240 Détection de proximité du sol

Dès la détection par un membre de l'équipage de conduite ou par un dispositif avertisseur de proximité du sol d'une proximité anormale ou exagérée du sol, le commandant de bord ou le pilote à qui la conduite du vol a été déléguée doit s'assurer qu'une action corrective est immédiatement effectuée conformément aux procédures d'exploitation pour rétablir des conditions de vol sûres

RACI 3008.D.245 Utilisation du système anti-collision embarqué (ACAS)
(voir IEM RACI 3008.*D.245)*

Un exploitant doit établir des procédures pour s'assurer que :

(a) lorsque le systeme ACAS est installe et en etat de marche, il est utilise en vol dans un mode qui rend possible la production d'avis de trafic (TA).

(b) Les exploitants d'helicopteres equipes d'ACAS doivent etablir des standards de formation et d'utilisation avant de permettre aux equipages d'utiliser l'ACAS.

(c) lorsque le système ACAS est installé et en service, il doit être utilisé en vol dans un mode qui rend possible la production d'avis de résolution (RA) sauf si ce n'est pas adapté aux conditions du moment.

(d) lorsque la proximité exagérée d'un autre appareil (RA) est détectée par le système ACAS, le commandant de bord ou le pilote à qui la conduite du vol a été déléguée doit s'assurer qu'une action corrective est entreprise immédiatement pour établir une séparation sûre à moins que l'intrus n'ait été identifié visuellement et qu'il ne constitue pas une menace.

L'action corrective :

1. ne doit jamais aller en sens inverse de celle qui est indiquée par le RA ;
2. doit aller dans le sens correct indiqué par le RA, même si c'est contradictoire avec l'élément vertical d'une instruction ATC ;
3. doit correspondre au minimum nécessaire pour respecter l'indication du RA ;

(e) les communications ACAS ATC prescrites sont spécifiées ;

(f) lorsque le conflit est résolu, l'hélicoptère est rapidement remis en conformité avec les instructions ou l'autorisation ATC.

RACI 3008. D.250 Conditions lors de l'approche et l'atterrissage

Avant de débuter une approche en vue de l'atterrissage, le commandant de bord doit s'assurer que, compte tenu des informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aerodrome ou l'héliport et l'état de la FATO qu'il est envisagé d'utiliser n'empêchent pas d'effectuer une approche, un atterrissage ou une approche interrompue en sécurité, compte tenu des informations sur les performances indiquées dans le manuel d'exploitation

RACI 3008. D.255 Commencement et poursuite de l'approche *(voir IEM* RACI 3008.*D.255).*

(a) Le commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol a été déléguée peut commencer une approche aux instruments indépendamment de la RVR/visibilité annoncée, mais il ne doit pas la poursuivre au-delà de la radio borne extérieure ou d'une position équivalente si la RVR/visibilité transmise est inférieure aux minima applicables

(b) Quand il n'y a pas de RVR disponible, le commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol a été déléguée peut déduire une valeur équivalente de RVR en convertissant la visibilité météorologique transmise au moyen du sous-paragraphe h de l'appendice 1 au RACI 3008.E.005.

(c) Si, après avoir passé la radio borne extérieure ou une position équivalente en accord avec le (a) ci-dessus, la RVR/visibilité transmise devient inférieure aux minima applicables, le commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol a été déléguée peut poursuivre l'approche jusqu'à l'altitude/hauteur de décision (DA/H) ou l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H).

(d) En l'absence de radio borne extérieure ou de position équivalente, le commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol a été déléguée doit décider de continuer ou d'interrompre l'approche avant de descendre à moins de 1000 pieds au-dessus de l'héliport sur le segment d'approche finale. Si la MDA/H se trouve à plus de 1000 ft au-dessus de l'héliport, Un exploitant devra établir une hauteur, pour chaque procédure d'approche, en dessous de laquelle l'approche ne devra pas être continuée si la RVR/visibilité transmise est inférieure aux minima applicables.

(e) L'approche peut-être poursuivie en dessous de la DA/H ou de la MDA/H jusqu'à l'atterrissage complet, à condition que les références visuelles requises soient acquises à la DA/H ou à la MDA/H et maintenues.

(f) La RVR de la zone de toucher des roues doit toujours être vérifiée. Les RVR mi-piste et fin de piste sont également vérifiées si elles sont transmises et pertinentes. La RVR mi-piste ne doit pas être inférieure à la plus faible des deux valeurs : 125 m ou la valeur requise pour la zone de toucher des roues. La RVR de fin de piste ne doit pas être inférieure à 75 m. Pour les hélicoptères équipés d'un système de contrôle du roulage ou de guidage du roulage, la valeur minimale de la RVR mi-piste est de 75 m.

« Pertinent » dans ce contexte fait référence à la partie de la piste utilisée pendant la phase haute vitesse de l'atterrissage jusqu'à une vitesse d'environ 60 kts.

RACI 3008. D.260 NON APPLICABLE

RACI 3008. D.265 Carnet de route

Le commandant de bord doit s'assurer de la tenue du carnet de route ou de tout autre document accepté par l'Autorité conformément au paragraphe RACI 3008.P.020.

RACI 3008. D.270 Compte rendu d'évènements

a) Terminologie :

1. *Incident.* Evénement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.
2. *Incident grave.* Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.
3. *Accident.* Evénement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :
   (i). une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

A. dans l'helicoptere, ou
B. en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
C. directement exposée au souffle des turbines ou au souffle rotor, sauf s'il s'agit

de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès, ou

(ii). l'helicoptere subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et qui normalement doivent nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement, ou

(iii). l'hélicoptère a disparu ou est totalement inaccessible.

b) Compte rendu d'incident.

Un exploitant doit établir des procédures pour le compte rendu des incidents en prenant en compte les responsabilités décrites ci-dessous et les circonstances décrites dans le sous-paragraphe (d) ci-dessous.

1. le RACI 3008.B.085(b) précise les responsabilités des membres d'équipage pour le compte-rendu des incidents qui mettent, ou pourraient mettre, en danger la sécurité de l'exploitation.
2. le commandant de bord ou Un exploitant de l'hélicoptère doit soumettre un compte rendu à l'Autorité competente et à l'ANAC pour tout incident qui met ou pourrait mettre en danger la sécurité de l'exploitation et constaté par lui.
3. les comptes-rendus doivent être transmis dans un délai de 10 jours après l'occurrence de l'événement sauf si des circonstances exceptionnelles l'empêchent.
4. le commandant de bord doit s'assurer que toutes les défaillances techniques, connues ou suspectées, et tout dépassement des limitations techniques survenus lorsqu'il était responsable du vol sont reportés dans le compte rendu matériel attaché à l'hélicoptère. Si la défaillance ou le dépassement des limitations techniques met ou pourrait mettre en danger la sécurité de l'exploitation, le commandant de bord doit de plus soumettre un compte rendu à l'ANAC conformément au paragraphe (b)(2) ci-dessus.
5. dans le cas d'incidents sujets à compte rendu conformément aux sous-paragraphes (b)(1), (b)(2) et (b)(3) ci-dessus, suite à ou relatif à une défaillance, une panne ou une anomalie de l'hélicoptère, de ses équipements ou de tout équipement d'assistance au sol, ou dans le cas d'incidents qui affectent ou pourraient affecter le maintien de la navigabilité de l'hélicoptère, Un exploitant doit également informer l'organisme responsable de la conception ou le fournisseur ou, si applicable, l'organisme responsable de la navigabilité continue, en même temps que le compte rendu est soumis à l'ANAC.

c) Compte rendus d'accident et d'incident grave

Un exploitant doit établir des procédures pour le compte–rendu des accidents et incidents graves en prenant en compte les responsabilités décrites ci-dessous et les circonstances décrites dans le sous- paragraphe (d) ci-dessous :

1. Le commandant de bord doit rendre compte à Un exploitant de tout accident ou incident grave intervenu durant le vol dont il était responsable. Dans le cas ou le commandant de bord est incapable de l'effectuer, cette tâche doit l'être par un autre membre de l'équipage, dans l'ordre de succession du commandement spécifié par un exploitant.
2. Un exploitant doit s'assurer que l'ANAC, les Autorités concernées les plus proches et toute autre organisation exigée par l'ANAC, sont informés par les moyens disponibles les plus rapides de tout accident ou incident grave et – dans le cas d'accident uniquement – avant que l'hélicoptère ait été déplacé sauf cas de force majeure.
3. Le commandant de bord ou Un exploitant doit soumettre à l'ANAC un compte-rendu sur tout accident ou incident grave dans les 72 heures qui suivent.

d) Comptes rendus spécifiques

Les événements pour lesquels une notification spécifique et des méthodes de compte rendu doivent être utilisés sont décrits ci-dessous :

1. *Incidents de la circulation aérienne.* Le commandant de bord doit notifier l'incident aux services de la circulation aérienne concernés, dès qu'il le peut, et doit les informer de son intention de soumettre un compte rendu après le vol dès qu'un hélicoptère en vol a été mis en danger par :

(i). une quasi-collision avec tout autre objet volant ;
(ii). ou une défaillance des procédures de la circulation aérienne ou un non-respect des procédures applicables par les services de la circulation aérienne ou par l'équipage de conduite ;
(iii). ou une panne des installations des services de la circulation aérienne.

De plus, le commandant de bord doit informer l'Autorité compétente de l'incident.

2. *Avis de résolution du système d'anticollision embarquée*
Le commandant de bord doit informer les services de la circulation aérienne concernés et doit soumettre un compte rendu ACAS à l'ANAC dès qu'un hélicoptère en vol a effectué une manœuvre en réponse à un avis de résolution ACAS.

3. *Risques de collisions aviaires*
(i). Le commandant de bord observant un danger aviaire doit en avertir la station au sol appropriée immédiatement.

(ii). S'il est conscient qu'une collision avec des oiseaux s'est produite, le commandant de bord doit soumettre à l'Autorité compétente après l'atterrissage un compte rendu écrit de collision d'oiseaux. Dès que l'hélicoptère dont il a la responsabilité subit une collision avec des oiseaux qui entraîne des dommages significatifs à l'hélicoptère ou la perte ou la panne de toute fonction essentielle. Si la collision avec des oiseaux est découverte lorsque le commandant de bord n'est pas disponible, Un exploitant est responsable de la transmission du compte rendu.

4. *Urgences en vol avec des marchandises dangereuses à bord*. Lorsque survient une urgence en vol et si les conditions le permettent, le commandant de bord doit informer les services de la circulation aérienne appropriés de la présence à bord de toute matière dangereuse. Après l'atterrissage, le commandant de bord doit, si l'événement est lié au transport de marchandises dangereuses, se conformer également aux exigences de compte rendu spécifiées au paragraphe RACI 3008. R.085 (*voir IEM RACI 3008.D.270 (d)(4)*)

5. *Intrusion illicite.*

A la suite d'une intrusion illicite à bord d'un hélicoptère, le commandant de bord ou, en son absence, Un exploitant doit soumettre dès que possible un compte rendu aux autorités locales et à l'ANAC. (Voir également le paragraphe RACI 3008.S.015)

a. *Rencontre de conditions potentiellement dangereuses.* Le commandant de bord doit avertir les services de la circulation aérienne appropriés dès que possible lorsqu'une condition potentiellement dangereuse, telle qu'une irrégularité de fonctionnement des installations de navigation ou des installations au sol, un phénomène météorologique ou un nuage de cendres volcaniques, est rencontrée en vol.

RACI 3008.D.273 Rappel d'heures de vol

L'exploitant doit mettre à la disposition de l'ANAC le nombre d'heures de vol effectuées par chaque helicoptère exploité au cours de l'année calendaire précédente.

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.D.105 Arrivage des bagages et du fret

Les procédures établies par l'exploitant pour s'assurer que les bagages à main sont correctement rangés et maintenus doivent tenir compte des points suivants :

1. chaque objet embarqué dans une cabine doit être rangé uniquement dans un endroit capable de le retenir ;
2. les limitations en masse indiquées sur, dans ou à côté des compartiments de rangement ne doivent pas être dépassées ;
3. les rangements sous les sièges ne doivent pas être utilisés sauf pour des sièges équipés d'une barre de maintien et pour des bagages dont la taille permet qu'ils soient correctement retenus par cet équipement ;
4. des objets ne doivent pas être rangés dans les toilettes ni contre les cloisons qui sont incapables de retenir ces objets en empêchant des mouvements vers l'avant, sur le côté ou vers le haut sauf si la cloison porte une étiquette spécifiant la masse maximale qui peut être placée à cet endroit ;
5. les bagages et le fret placés dans les armoires ne doivent pas être d'une taille interdisant la fermeture correcte des portes de ces armoires ;
6. les bagages et le fret ne doivent pas être placés dans des endroits où ils peuvent gêner l'accès aux équipements d'urgence ;
7. et les contrôles doivent être effectués avant le décollage, l'atterrissage et chaque fois que les consignes "Attacher les ceintures de sécurité" sont allumées ou qu'un ordre équivalent est donné afin de s'assurer que les bagages sont rangés dans des endroits où ils ne peuvent gêner une évacuation de l'hélicoptère ou causer des blessures par une chute (ou autres mouvements) suivant la phase du vol.

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.D.140 – Avitaillement et Reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant

L'exploitant doit établir des procédures pour les opérations d'avitaillement en carburant ou de reprise de carburant avec des passagers à bord, aussi bien rotors arrêtés que rotors tournants, afin de s'assurer que les précautions suivantes sont prises :

1. les portes du côté de l'avitaillement de l'hélicoptère doivent rester fermées ;
2. les portes du côté opposé à l'avitaillement de l'hélicoptère doivent rester ouvertes, si le temps le permet ;
3. les consignes "Attachez les ceintures" doivent être éteintes ;
4. les consignes "DEFENSE DE FUMER" doivent être allumées, ainsi que l'éclairage cabine afin de permettre une identification des issues de secours ;
5. des moyens de lutte contre le feu dimensionnés de manière appropriée doivent être mis en place afin d'être immédiatement disponibles en cas d'incendie ;
6. du personnel en nombre suffisant doit être immédiatement disponible pour éloigner les passagers de l'hélicoptère en cas d'incendie.
7. un nombre suffisant de membres d'équipage doit être à bord et être prêt à procéder immédiatement à une évacuation d'urgence ;

8. tout dégagement de vapeur de carburant dans l'hélicoptère lors de l'avitaillement en carburant ou la reprise de carburant ou toute condition susceptible de créer un danger doit provoquer l'interruption immédiate des transferts de carburant ;
9. le périmètre au sol, situé en dessous des issues nécessaires à une évacuation d'urgence et les zones de déploiement des toboggans doivent rester dégagés ;
10. des dispositions sont prises pour une évacuation rapide et sûre.

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.D.225 -Gestion en vol du carburant.

a) Suivi du carburant en vol.

1. Le commandant de bord doit s'assurer que des contrôles sont faits sur le carburant à intervalles réguliers. Le carburant restant doit alors être noté et des évaluations faites pour :
   (i). comparer la consommation réelle à celle prévue ;
   (ii). vérifier si le carburant restant est suffisant pour terminer le vol ;
   (iii). et évaluer le carburant qui restera à bord à l'arrivée à destination.
2. Le suivi de carburant doit faire l'objet d'un compte-rendu.

b) Gestion en vol du carburant.

1. Si le suivi en vol du carburant montre que la quantité de carburant estimée restant à l'arrivée à l'héliport de destination est inférieure à la somme de la réserve de dégagement réglementaire et de la réserve finale, le commandant de bord doit :
   (i). se dérouter ;
   (ii). ou changer de plan de vol conformément au paragraphe 3008. D.125(d)(1) ;

Sauf s'il considère plus sûr de poursuivre le vol vers la destination, sachant que,

2. pour une destination à terre, quand deux aires de prise de contact et d'envol (TLOF) séparées, accessibles, sont disponibles et les conditions météorologiques à destination sont conformes à celles spécifiées pour la planification du vol au paragraphe RACI 3008.340(a)(2), le commandant peut permettre la consommation du carburant de dégagement avant d'atterrir à destination.

c) Lors d'un vol à destination d'un héliport isolé, si le suivi en vol du carburant montre que le carburant estimé restant au dernier point possible pour le déroutement est inférieur à la somme de :

1. le carburant pour se dérouter vers un héliport sélectionné conformément au paragraphe RACI 3008.D.125(b) ;
2. la réserve de route ;
3. et la réserve finale,
4. Alors le commandant de bord doit :
   (i). se dérouter ou,

(ii). continuer vers la destination pourvu que, dans le cas de destinations à terre, l'héliport de destination dispose de deux aires de prise de contact et d'envol (TLOF) séparées, accessibles, et que les conditions météorologiques à destination soient conformes à celles spécifiées pour la planification du vol au paragraphe RACI 3008.D.180 (a)(2).

CHAPITRE E – OPERATIONS TOUT-TEMPS

RACI 3008. E.005 Minima opérationnels d'héliport - Généralités
(voir Appendice 1 au RACI 3008.*E005)*
(voir IEM RACI 3008.*E.005)*

a) Un exploitant doit définir des minima opérationnels pour chaque héliport qu'il est prévu d'utiliser ; ces minima ne doivent pas être inférieurs aux valeurs spécifiées en appendice 1 au RACI 3008. E.005. Le mode de calcul de ces minima doit être acceptable par l'ANAC. De plus ces minima ne doivent pas être inférieurs à ceux susceptibles d'être établis pour de tels héliports par l'Etat dans lequel est situé cet héliport, sauf approbation spécifique par cet Etat.

b) L'ANAC exige que, pour l'établissement des minimums opérationnels de chaque hélistation ou emplacement d'atterrissage qui s'appliquent à une opération donnée, l'exploitant tienne intégralement compte des éléments ci-après :

1. type, performances et caractéristiques de manœuvrabilité de l'hélicoptère et toutes conditions ou limitations énoncées dans le manuel de vol ;
2. composition de l'équipage de conduite, compétence et expérience de ses membres ;
3. caractéristiques physiques de l'hélistation et direction de l'approche ;
4. mesure dans laquelle les aides au sol, visuelles et non visuelles, existantes répondent aux besoins, ainsi que leurs performances ;
5. équipement disponible à bord de l'hélicoptère pour la navigation, l'acquisition de références visuelles et/ou le contrôle de la trajectoire de vol au cours de l'approche de l'atterrissage et de l'approche interrompue ;
6. obstacles situés dans les aires d'approche et d'approche interrompue et altitude/hauteur de franchissement d'obstacles à utiliser pour la procédure d'approche aux instruments ;
7. moyens utilisés pour déterminer et communiquer les conditions météorologiques ;
8. obstacles situés dans les aires de montée au décollage et marges de franchissement nécessaires.
9. conditions prescrites dans les spécifications d'exploitation ; et
10. tous minimums qui pourraient être promulgués par l'État de l'aérodrome.

c) Un vol ne doit pas être poursuivi en direction de l'hélistation d'atterrissage prévue que si les renseignements les plus récents indiquent que, à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage peut être effectué à cet héliport, ou à l'un au moins des héliports de dégagement à destination, en respectant les minimums opérationnels fixés conformément aux dispositions du RACI 3008.E.005 (a).

d) Une approche aux instruments ne doit pas être poursuivie à moins de 300 m (1

000 ft) au-dessus de l'altitude de l'héliport ou dans le segment d'approche finale, à moins que la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle ne soient égales ou supérieures aux minimums opérationnels de l'héliport.

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

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

1. Type A : hauteur minimale de descente ou hauteur de décision égale ou supérieure à 75 m (250 ft) ;
2. Type B : hauteur de décision inférieure à 75 m (250 ft). Les opérations d'approche aux instruments de type B se classent comme suit :
   (i). Catégorie I (CAT I) : hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft) avec visibilité au moins égale à 800 m ou portée visuelle de piste au moins égale à 550 m ;
   (ii). Catégorie II (CAT II) : hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et portée visuelle de piste au moins égale à 300 m ;
   (iii). Catégorie III (CAT III) : hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision, et portée visuelle de piste au moins égale à 175 m ; inférieure à 300 m ou sans limites de portée visuelle de piste.

g) L'ANAC délivre une approbation particulière pour les opérations d'approche aux instruments par faible visibilité, qui ne seront exécutées que si la RVR est communiquée.

h) Pour les décollages par faible visibilité, l'ANAC délivre une approbation particulière en ce qui concerne la RVR minimale.

Le guide sur la sélection des critères applicable aux messages d'observations d'aérodrome 5114, donne des éléments indicatifs sur la précision souhaitable du point de vue opérationnel et la précision actuellement réalisable des mesures et observations.

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

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

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 II et la portée visuelle de piste, de la catégorie I, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie II). Cela ne s'applique pas si la RVR et/ou la DH ont été approuvées comme crédits opérationnels.

RACI 3008. E.010 Terminologie

a) Les termes utilisés dans ce chapitre ont les significations suivantes :

1. Manœuvres à vue - Phase visuelle d'une approche aux instruments, permettant d'amener un hélicoptère en position d'atterrissage sur une piste qui n'est pas convenablement située pour une approche directe. Les manœuvres à vues sont soit libres, soit imposées.
2. Procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) - Procédures appliquées à un héliport en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation lors des approches de précision de catégorie II et III et des décollages par faible visibilité.
3. Décollage par faible visibilité (LVTO) - Un décollage sur une piste où la portée visuelle de piste (RVR) est inférieure à 400 m.
4. Approche à vue - Approche effectuée par un aéronef en régime de vol IFR qui n'exécute pas ou interrompt la procédure d'approche aux instruments et exécute l'approche par repérage visuel du sol et après identification des installations, le cas échéant.

5. Base des nuages : Hauteur de la base de l'element le plus bas, observe ou prevu, d'un nuage situe dans le voisinage de l'aerodrome, de l'heliport ou d'une zone specifique d'exploitation. La hauteur de la base des nuages est normalement mesuree par rapport a l'aerodrome, mais dans le cas d'operations en mer la base des nuages est mesuree par rapport au niveau de la mer.

RACI 3008. E.015 Opérations par faible visibilité - Règles opérationnelles générales *(voir Appendice 1 au* RACI 3008.*E.015) (voir IEM* RACI 3008.*E.015)*

a) Un exploitant ne doit conduire des opérations de catégorie II ou III, que si :
   1. Chaque helicoptere concerne est certifie pour des operations avec des hauteurs de decision inferieures à 200 ft, ou sans hauteur de decision, et equipe conformement aux dispositions des règlements de certification AWO applicables (navigabilité et opérations) ;
   2. un système convenable permettant d'enregistrer les approches et/ou les atterrissages automatiques réussis ou manqués est établi et maintenu afin de contrôler la sécurité globale de l'exploitation ;
   3. ce type d'opérations est autorisé par l'ANAC ;
   4. l'équipage de conduite est composé d'au moins deux pilotes ;
   5. et la hauteur de décision est mesurée par un radioaltimètre.

Un exploitant ne doit pas autoriser ses équipages à effectuer des décollages par faible visibilité avec moins de 150 m de RVR, sauf avec l'approbation de l'ANAC.

RACI 3008. E.020 Opérations par faible visibilité - Considérations relatives aux héliports

(a) Un exploitant ne doit pas utiliser un héliport en vue d'effectuer des décollages par faible visibilité avec moins de 150 m de RVR à moins que cet héliport ne soit approuvé pour de telles opérations par l'Etat dans lequel il est situé.

(b) L'exploitant ne doit pas utiliser un heliport en vue d'effectuer des operations de categorie II ou III, à moins que cet héliport ne soit approuvé pour de telles operations par l'Etat dans lequel est situe cet héliport.

(c) Un exploitant doit s'assurer que des procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) ont été établies pour les héliports où il est prévu d'effectuer des opérations par faible visibilité, et que ces procédures sont en vigueur.

RACI 3008. E.025 Opérations par faible visibilité - Formation et qualifications *(voir Appendice 1 au RACI 3008.E.025) (voir IEM RACI 3008.E.025)*

Avant d'entreprendre des décollages par faible visibilité avec moins de 150 m de RVR ou des opérations de catégorie II et III, un exploitant doit s'assurer que :

1. chaque membre d'équipage de conduite :

   (i). a subi l'entraînement et les contrôles exigés, prescrits à l'appendice 1, y compris la formation sur simulateur de vol pour exploiter aux valeurs limites de RVR et de hauteur de décision contenues dans l'autorisation de l'exploitant pour les opérations de catégorie II/III.

   (ii). et est qualifié conformément à l'appendice 1 au RACI 3008. E.025.

2. la formation et les contrôles sont menés conformément à un programme détaillé approuvé par l'ANAC et figurant au manuel d'exploitation. Cette formation vient en supplément du programme prescrit au chapitre N.
3. et la qualification des membres d'équipage de conduite est spécifique du type d'exploitation et du type d'hélicoptère.

Dès lors que l'utilisation d'un simulateur de vol ou d'un dispositif d'entrainement synthetique est requise par cette sous-partie, celui-ci doit etre approuvé par l'ANAC.

RACI 3008. E.030 Opérations par faible visibilité - Procédures opérationnelles
(Voir Appendice 1 au 3008.E.030)

(a) Un exploitant doit établir des procédures et instructions applicables aux décollages par faible visibilité et aux opérations de catégorie II et III. Ces procédures doivent être incluses dans le manuel d'exploitation et contenir les tâches assignées aux membres de l'équipage de conduite pendant les phases de translation, de décollage, d'approche,

de stationnaire, d'atterrissage, de roulage et d'approche interrompue selon le cas.

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

1. l'état des équipements visuels et non visuels est satisfaisant avant de commencer un décollage par faible visibilité ou une approche de précision de catégorie II ou III ;
2. les procédures LVP appropriées sont en vigueur, conformément aux informations reçues des organismes de la circulation aérienne (ATS), avant de commencer un décollage par faible visibilité ou une approche de précision de catégorie II ou III ;
3. et les membres d'équipage de conduite sont adéquatement qualifiés avant de procéder à un décollage par faible visibilité avec moins de 150 m de RVR ou de procéder à une approche de précision de catégorie II ou III.

RACI 3008. E.035 Opérations par faible visibilité - Equipement minimum

(a) Un exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation l'équipement minimum devant être en état de fonctionnement au début d'un décollage par faible visibilité ou d'une approche de précision de catégorie II ou III, conformément au manuel de vol ou à tout autre document accepté/approuvé par l'ANAC.

(b) Le commandant de bord doit s'assurer que l'état de l'hélicoptère et des systèmes de bord pertinents est approprié à l'exploitation spécifique devant être effectuée.

RACI 3008. E.040 Minima d'exploitation VFR

Un exploitant doit s'assurer que :

(a) les vols VFR sont effectués conformément aux règles de vol à vue.

(b) Les vols en VFR spéciaux ne sont pas entrepris lorsque la visibilité est inférieure à 3 km et ne sont pas poursuivis lorsque la visibilité est inférieure à 1,5 km.

Appendice 1 au paragraphe au RACI 3008.E.005 - Minimum opérationnels d'héliport (Voir IEM à l'appendice 1 au RACI 3008.E.005)

(a) Minima de décollage

1. Généralités
   (i). Les minima de décollage établis par l'exploitant doivent être exprimés sous forme de visibilité ou de RVR, en tenant compte de l'ensemble des facteurs propres à chaque héliport qu'il est prévu d'utiliser et des caractéristiques de l'hélicoptère. Lorsqu'il existe un besoin spécifique de voir et d'éviter les obstacles au départ et/ou pour un atterrissage forcé, des conditions supplémentaires (telles que le plafond) doivent être spécifiées.

(ii). Le commandant de bord ne doit pas commencer un décollage, à moins que les conditions météorologiques de l'héliport de départ ne soient égales ou supérieures aux minima applicables pour l'atterrissage sur cet héliport, à moins qu'un héliport de dégagement au décollage approprié ne soit accessible.

(iii). Lorsque la visibilité météorologique transmise est inférieure à celle exigée pour le décollage et qu'aucune RVR n'est transmise, un décollage ne peut être commencé que si le commandant de bord est à même de déterminer que la RVR/visibilité le long de la FATO/piste de décollage est égale ou supérieure au minimum exigé.

(iv). Lorsque aucune visibilité météorologique ou RVR ne sont disponibles, un décollage ne peut être commencé que si le commandant de bord est à même de déterminer que la RVR/visibilité le long de la FATO/piste de décollage est égale ou supérieure au minimum exigé.

2. Références visuelles

(v). Les minima de décollage doivent être déterminés afin d'assurer un guidage suffisant permettant un contrôle de l'hélicoptère en cas de décollage interrompu dans des conditions défavorables et la poursuite du décollage après une défaillance du moteur critique.

(vi). Pour les opérations de nuit, un éclairage au sol doit être disponible pour éclairer la FATO/piste et tout obstacle, sauf accord contraire de l'ANAC.

3. RVR/Visibilité exigée

(i). Pour les exploitations en classe de performances 1, l'exploitant doit établir une RVR et une visibilité respectivement (RVR/VIS) comme minima de décollage conformément au tableau suivant (voir IEM à l'appendice 1 au RACI 3008.E.005 sous paragraphe (a)(3)(i)) :

Tableau 1 - RVR/Visibilité au décollage

Héliport à terre avec procédures de départ IFR	**RVR/Visibilité**
Pas d'éclairage ni de marquage (jour)	250m ou la distance de décollage interrompu, la plus grande des deux distances
Pas de marquage (nuit)	800m
Feux de bordure et d'axe de piste/FATO	200m
Feux de bordure et d'axe de piste/FATO et information sur le RVR	150m
Héliplateformes en mer	
2 pilotes	250m (1)
1 pilote	500m (1)

(1)*Le commandant de bord doit s'assurer que la trajectoire nette de décollage est libre de tout obstacle.*

(ii). Pour les exploitations en classe de performances 2 au dessus de la terre, le commandant de bord doit exploiter avec des minima de décollage de 800 m de RVR/VIS et rester en dehors des nuages pendant la manœuvre de décollage jusqu'à qu'il ait atteint les capacités de la classe de performances 1.

(iii). Pour les exploitations en classe de performance 2 en mer, le commandant de bord doit exploiter avec des minima qui sont au moins ceux de la classe de performance 1 et rester en dehors des nuages pendant la manœuvre de décollage jusqu'à qu'il ait atteint les capacités de la classe de performances 1. (Voir la note 1 du tableau 1 ci-dessus.)

(iv). Le tableau 6 ci-dessous, pour la conversion de la visibilité météorologique transmise en RVR, ne doit pas être utilisé pour calculer les minima de décollage.

(b) Approche classique à terre

1. Minima liés au système

(i). L'exploitant doit s'assurer que les minima liés au système pour des procédures d'approche classique qui reposent sur l'utilisation d'un ILS sans alignement de descente (localizer uniquement), d'un VOR (VHF Omni-Range), d'un NDB (Non Directional Beacon), d'un SRA (Surveillance Radar Approach) et d'un VDF (VHF Direction Finding Station), ne sont pas inférieurs aux valeurs de hauteurs minimales de descente (MDH) spécifiées dans le tableau 2 ci-dessous :

Tableau 2 - Minima liés au système afférents aux aides à l'approche classique

Minima système	
Installations	**MDH la plus faible**
ILS (sans alignement de descente - LLZ)	250 ft
SRA (se terminant à ½ NM)	250 ft
SRA (se terminant à 1 NM)	300 ft
SRA (se terminant à 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	350 ft
VDF	300 ft

2. Hauteur minimale de descente - L'exploitant doit s'assurer que la hauteur minimale de descente dans le cadre d'une approche classique n'est pas inférieure :

(i). à l'OCH (hauteur de franchissement d'obstacles) correspondant à la catégorie de l'hélicoptère considéré ;

(ii). ou au minimum lié au système.

3. Référence visuelle - Un pilote n'est pas autorisé à poursuivre une approche en dessous de la MDA/MDH, à moins qu'une au moins des références visuelles

mentionnées ci-après, concernant la FATO/piste qu'il est prévu d'utiliser, ne soit distinctement visible et identifiable par le pilote :

(i). une partie du balisage lumineux d'approche ;
(ii). le seuil ;
(iii). les marques de seuil ;
(iv). les feux de seuil ;
(v). les feux d'identification du seuil ;
(vi). l'indicateur lumineux d'angle d'approche ;
(vii). l'aire de toucher des roues ou les marques de l'aire de toucher des roues ;
(viii). les feux de l'aire de toucher des roues ;
(ix). les feux de bordure de FATO/piste ;

4. RVR nécessaire

(i). Pour des approches classiques effectuées par des hélicoptères exploités en classe de performances 1 ou 2, les minima donnés dans le tableau suivant s'appliquent :

Tableau 3 - Minima d'approche classique à terre

Minima d'approche classique à terre (notes (5), (6), (7))				
MDH (ft)	**Installations/RVR**			
	Complètes (1)	**Intermédiaires (2)**	**De base (3)**	**Pas de balisage lumineux d'approche (4)**
250 - 299 ft	600 m	800 m	1000m	1000 m
300 - 449 ft	800 m	1000m	1000m	1000 m
450 ft et plus	1000m	1000m	1000m	1000 m

Les installations complètes comprennent les marques de FATO/piste, le balisage d'approche (haute intensité et moyenne intensité (HI/MI)) d'une longueur égale ou supérieure à 720 m, les feux de bordure de FATO/piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de FATO/piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Les installations intermédiaires comprennent les marques de FATO/piste, le balisage d'approche (HI/MI) d'une longueur comprise entre 420 et 719 m, les feux de bordure de FATO/piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de FATO/piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Les installations de base comprennent les marques de FATO/piste, le balisage d'approche (HI/MI) d'une longueur inférieure à 420 m, une longueur quelconque de feux d'approche basse intensité (LI), les feux de bordure de FATO/piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de

FATO/piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Les valeurs de cette colonne s'appliquent aux FATO/pistes sans balisage lumineux d'approche dotées de marques de FATO/piste, avec ou sans feux de bordure de FATO/piste, feux de seuil et feux d'extrémité de FATO/piste.

Ce tableau ne s'applique qu'aux approches conventionnelles dont la pente de descente nominale n'excède pas 4°. Dans le cas de pentes de descente supérieures à 4°, l'indicateur lumineux d'angle d'approche (tel, par exemple, l'indicateur de trajectoire d'approche PAPI) devra être également visible à la hauteur minimale de descente.

Les chiffres ci-dessus reflètent soit la RVR transmise, soit la visibilité météo convertie en RVR conformément au sous-paragraphe (h) ci-après.

Pour l'utilisation des tableaux, il est inutile d'arrondir la valeur des MDH à la dizaine supérieure comme cela se fait par exemple pour convertir en MDA.

(ii). Lorsque le point d'approche interrompue (MAPT) est à moins de 1/2 NM du seuil d'atterrissage, les minima d'approche donnés pour les installations complètes peuvent être utilisés quelle que soit la longueur de balisage d'approche disponible. Cependant, les feux de bord de FATO/piste, les feux de seuil, les feux d'extrémité de FATO/piste et les marques de FATO/piste sont toujours exigés.

(iii). Exploitation de nuit - Pour les opérations de nuit, un éclairage au sol doit être disponible pour éclairer la FATO/piste et tout obstacle, sauf accord contraire de l'ANAC.

(c) Approche de précision à terre - Opérations de catégorie I

1. Généralités

Une opération de catégorie I est une approche de précision aux instruments utilisant ILS, MLS ou PAR suivie d'un atterrissage avec une hauteur de décision égale ou supérieure à 200 ft et une portée visuelle de piste égale ou supérieure à 500 m.

2. Hauteur de décision - L'exploitant doit s'assurer que la hauteur de décision devant être utilisée pour une approche de précision de catégorie I n'est pas inférieure à:
   (i). la hauteur minimale de décision spécifiée, le cas échéant, dans le manuel de vol ;
   (ii). la hauteur minimale jusqu'à laquelle l'aide à l'approche de précision peut être utilisée sans les références visuelles requises ;
   (iii). l'OCH correspondant à la catégorie de l'hélicoptère considéré ;
   (iv). ou 200 ft.

3. Références Visuelles - Un pilote n'est pas autorisé à poursuivre une approche au-dessous de la hauteur de décision de catégorie I déterminée conformément aux dispositions du paragraphe (c)(2) ci-dessus, à moins qu'une au moins des références visuelles mentionnées ci-après, concernant la FATO/piste qu'il est prévu d'utiliser,

ne soit distinctement visible et identifiable par le pilote :

(i). un élément du balisage lumineux d'approche ;
(ii). le seuil ;
(iii). les marques de seuil ;
(iv). les feux de seuil ;
(v). les feux d'identification du seuil ;
(vi). l'indicateur lumineux d'angle d'approche ;
(vii). l'aire de toucher des roues ou les marques de l'aire de toucher des roues ;
(viii). les feux de l'aire de toucher des roues ;
(ix). les feux de bordure de FATO/piste.

4. RVR nécessaire - Pour les approches de Catégorie I effectuées par des hélicoptères exploités en classe de performances 1 et 2, les minima donnés dans le tableau suivant s'appliquent :

Tableau 4 - Minima pour une approche de précision à terre - Catégorie I

Minima pour une approche de précision à terre - Catégorie I (5)(6)(7)				
DH (ft)	Installations/RVR			
	Complètes (1)	Intermédiaires (2)	De base (3)	Pas de balisage lumineux d'approche (4)
200 ft	500 m	600 m	700 m	1000 m
201 - 250 ft	550 m	650 m	750 m	1000 m
251 - 300 ft	600 m	700 m	800 m	1000 m
301 ft et plus	750 m	800 m	900 m	1000 m

Les installations complètes comprennent les marques de FATO/piste, le balisage d'approche (HI/MI) d'une longueur égale ou supérieure à 720 m, les feux de bordure de FATO/piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de FATO/piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Les installations intermédiaires comprennent les marques de FATO/pistes, le balisage d'approche (HI/MI) d'une longueur comprise entre 420 et 719 m, les feux de bordure de FATO/piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de FATO/piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Les installations de base comprennent les marques de FATO/piste, le balisage d'approche (HI/MI) d'une longueur inférieure à 420 m, une longueur quelconque de feux d'approche basse intensité (LI), les feux de bordure de FATO/piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de FATO/piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Les valeurs de cette colonne s'appliquent aux FATO/pistes sans balisage lumineux d'approche dotées de marques de FATO/piste, avec ou sans feux de bordure de FATO/piste, feux de seuil et feux d'extrémité de FATO/piste.

Les chiffres ci-dessus indiquent soit la RVR transmise, soit la visibilité météo convertie en RVR comme au paragraphe (h).

Le tableau s'applique aux approches conventionnelles caractérisées par un angle d'alignement de descente inférieur ou égal à 4 degrés.

La hauteur de décision mentionnée dans le tableau 5 se réfère à l'évaluation initiale de la hauteur de décision. La sélection de la RVR correspondante ne requiert pas la prise en compte d'un arrondi à la dizaine de pieds supérieure, qui peut être fait pour des raisons opérationnelles, par exemple la conversion en altitude de décision.

(i). Exploitation de nuit - Pour les opérations de nuit, un éclairage au sol doit être disponible pour éclairer la FATO/piste et tout obstacle, sauf accord contraire de l'ANAC.

(d) Approche de précision à terre - Opérations de catégorie II (Voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.E.005, paragraphe (d))

1. Généralités – Une opération de catégorie II est une approche de précision aux instruments suivie d'un atterrissage effectués à l'aide d'un ILS ou d'un MLS et caractérisés par :

(i). une hauteur de décision comprise entre 100 et 200 ft ;

(ii). et une portée visuelle de FATO/piste non inférieure à 300 m.

2. Hauteur de décision - L'exploitant doit s'assurer que la hauteur de décision pour une opération de catégorie II n'est pas inférieure à :

(i). la hauteur minimale de décision spécifiée le cas échéant dans le manuel de vol, si fixée ;

(ii). la hauteur minimale jusqu'à laquelle l'aide à l'approche aux instruments peut être utilisée sans les références visuelles requises ;

(iii). l'OCH correspondant à la catégorie de l'hélicoptère considéré ;

(iv). la hauteur de décision à laquelle l'équipage de conduite est autorisé à exploiter ;

(v). ou 100 ft.

3. Références Visuelles - Un pilote n'est pas autorisé à poursuivre une approche au-dessous de la hauteur de décision de catégorie II déterminée conformément aux dispositions du paragraphe (d)(2) ci-dessus, à moins qu'une référence visuelle, composée d'un segment comportant au minimum 3 feux consécutifs de l'axe central des feux d'approche, ou des feux d'axe de FATO/piste, ou des feux d'aire de toucher des roues, ou des feux de bordure de FATO/piste ou une combinaison de ceux-ci, ne soit acquise et maintenue. Cette référence visuelle doit inclure un élément latéral de l'ensemble visible au sol, par exemple une barre latérale de la rampe d'approche ou les feux de seuil ou une barrette du balisage de la zone de toucher des roues.

4. RVR nécessaire - Pour les approches de Catégorie I effectuées par des hélicoptères exploités en classe de performances 1 et 2, les minima donnés dans le tableau suivant s'appliquent :

Tableau 5 - RVR correspondant à une approche de précision à terre de catégorie II et DH correspondante

Minima pour une approche de précision à terre - Catégorie II	
Hauteur de Décision	RVR - couplage du pilote automatique jusqu'en dessous de DH (Note 1) -
100 ft - 120 ft	300 m
121 ft - 140 ft	400 m
141 ft et plus	450 m

La référence dans ce tableau au "couplage du pilote automatique jusqu'en dessous de DH" correspond à une utilisation du système de pilotage automatique jusqu'à une hauteur n'excédant pas 80 % de la DH applicable. Les exigences en matière de navigabilité, notamment celles concernant la hauteur minimale d'emploi du système de commandes de vol automatique, peuvent affecter la DH devant être appliquée.

(e) Reservé

(f) Manœuvres à vue à terre. (Voir RACI 3008.E.010 (a) (1)

Pour les manœuvres à vue, la MDH spécifiée ne doit pas être inférieure à 250 ft, et la visibilité météorologique ne doit pas être inférieure à 800 m.

(g) Approche à vue - L'exploitant ne doit pas utiliser une RVR inférieure à 800 m pour une approche à vue (voir IEM à l'appendice 1 au RACI 3008. E.005 paragraphe (f)).

(h) Conversion de la visibilité météorologique rapportée en RVR

1. L'exploitant doit s'assurer qu'une conversion de la visibilité météorologique en RVR n'est pas utilisée pour le calcul des minima de décollage, des minima de catégorie II ou III ou dès lors qu'une RVR est transmise.
2. Lors de la conversion de la visibilité météorologique en RVR dans toute autre circonstance que celle du paragraphe (g) (1) ci-dessus, l'exploitant doit s'assurer que le tableau ci-après est utilisé :

Tableau 6 - Conversion de la Visibilité en RVR

Eléments du balisage en fonctionnement	RVR = visibilité météo transmise multipliée par :	
	Jour	Nuit
Feux de FATO/piste et d'approche HI	1,5	2,0
Tout type de balisage à l'exception de ceux susmentionnés	1,0	1,5
Pas de balisage	1,0	Non applicable

(i) Approche radar aéroporté (ARA) pour des exploitations en survol de l'eau.

1. Généralité

(i). L'exploitant ne doit pas exécuter d'ARA sauf autorisation de l'ANAC.

(ii). Les approches radar aéroportées ne sont permises que pour des plateformes en mer ou des navires en mouvement lorsqu'un concept d'équipage est utilisé.

(iii). Le commandant de bord ne peut entreprendre une approche radar aéroportée que si le radar peut fournir un guidage suffisamment précis pour garantir le passage des obstacles.

(iv). Avant de commencer l'approche finale le commandant de bord doit s'assurer qu'une trajectoire dégagée existe sur l'écran radar pour les segments d'approche finale et d'approche interrompue. Si la marge latérale par rapport à un obstacle quelconque est strictement inférieure à 1,0 NM, le commandant de bord doit :

A. faire l'approche sur une structure cible voisine et ensuite poursuivre visuellement vers la structure de destination ;

B. (B) ou faire l'approche depuis une autre direction amenant à une manœuvre à vue.

(v). Le commandant de bord doit s'assurer que le plafond est suffisamment dégagé au dessus de l'héli-plateforme pour permettre un atterrissage en sécurité.

2. Hauteur minimale de descente (MDH). Nonobstant les minima aux paragraphes (i) et (ii) ci-dessous, la MDH ne doit pas être inférieure à 50 ft au dessus de la hauteur de l'héli-plateforme.

(i). La MDH est déterminée à partir d'un radioaltimètre. La MDH pour une approche radar aéroportée ne doit pas être inférieure à:

A. 200 ft de jour ;

B. 300 ft de nuit.

(ii). La MDH pour une approche amenant à une manœuvre à vue ne doit pas être inférieure à :

A. 300 ft de jour ;

B. 500 ft de nuit.

3. Altitude minimale de descente (MDA). Une MDA ne peut être utilisée que si le radioaltimètre est hors service. La MDA doit être au minimum de MDH + 200 ft et doit être basée sur un baromètre calibré à la destination ou sur le plus bas QNH prévu pour la région.
4. Rayon de décision. Le rayon de décision ne doit pas être inférieur à 0,75 NM à moins que l'exploitant n'ait démontré à l'Autorité qu'un rayon de décision inférieur peut être utilisé à un niveau acceptable de sécurité.
5. Référence visuelle. Un pilote ne peut continuer une approche au delà du rayon de décision ou en deçà de la MDH/MDA que s'il est en contact visuel avec la destination.

(j) Procedures IFR sans organisme de la circulation aerienne.

1. Au decollage :

Lorsqu'il n'existe pas d'heliport de degagement au decollage accessible et qu'une procedure peut etre effectuée sur l'heliport de depart, les parametres meteorologiques au moment du decollage doivent etre supérieurs aux minimums operationnels d'atterrissage requis.
De nuit, le decollage n'est autorise que si le balisage reglementaire existe et fonctionne.
Les decollages par faible visibilite ne sont pas autorises.

2. A l'arrivee :

Les procedures d'approche aux instruments ne sont autorisees que s'il existe une station designee pour fournir le QNH ou un systeme de transmission automatique de parametres (STAP) et si l'heliport est ouvert à de telles operations.
Elles sont obligatoirement suivies d'une manoeuvre a vue.

3. L'heliport de degagement, choisi par le commandant de bord, est pourvu d'un organisme de la circulation aerienne dans les plages horaires d'utilisation prevues.

4. Pour les operations de transport regulier, un representant de l'exploitant devra etre present sur l'heliport et devra disposer des consignes approuvees lui permettant de declencher le plan de secours de l'heliport ainsi que les phases d'urgence si necessaire.

Appendice 1 au RACI 3008.E.015 Opérations par faible visibilité - Règles générales d'exploitation

a) Généralités

Les procédures décrites ci-après s'appliquent à la mise en œuvre et à la délivrance de l'autorisation d'opérations par faible visibilité.

b) Démonstration opérationnelle

Le but de la démonstration opérationnelle est de déterminer ou valider l'utilisation et l'efficacité des systèmes de guidage en vol de l'appareil, de la formation, des procédures des équipages de conduite, du programme de maintenance, et des manuels applicables au programme de catégorie II/III.

1. Au moins 30 approches et atterrissages doivent être accomplis dans des opérations utilisant les systèmes de catégorie II/III installés sur chaque type d'appareil si la DH requise est de cinquante (50) ft ou plus. Si la DH est inférieure à cinquante (50) ft, au moins cent (100) approches et Atterrissages devront être accomplis sauf indications contraires de l'ANAC.

2. Si un exploitant possède différentes variantes du même type d'hélicopt ère utilisant des commandes de vol et des systèmes d'affichage identiques, ou des commandes de vol et des systèmes d'affichage différents sur un même type d'hélicoptère, il doit montrer que les différentes variantes ont des performances satisfaisantes, mais ne sera pas tenu d'effectuer une démonstration opérationnelle complète pour chaque variante. L'ANAC peut aussi accepter une réduction du nombre d'approches et d'atterrissages sur la base de l'expérience acquise par un autre exploitant détenteur d'un PEA/AOC délivré conformément au RACI 3008 et utilisant le même type ou variante d'hélicoptère et les mêmes procédures.

3. Si le nombre d'approches non réussies dépasse 5 % du total (par ex. atterrissages non satisfaisants, déconnexions du système), le programme d'évaluation doit être étendu par tranches de dix (10) approches et atterrissages jusqu'à ce que le taux d'échec tombe sous les 5 %.

c) Collecte de données pour les démonstrations opérationnelles.

Chaque postulant doit développer une méthode de collecte des données (par ex. un formulaire à remplir par l'équipage de conduite) pour enregistrer les performances en approche et atterrissage. Les données résultantes et un résumé des données de démonstration devront être disponibles pour évaluation par l'ANAC.

d) **Analyse des données.**

Les approches et/ou atterrissages automatiques non satisfaisants devront être documentés et Analysés.

e) **Surveillance Continue**

1. Après l'obtention de l'autorisation initiale, les opérations doivent en permanence être surveillées par l'exploitant afin de détecter toutes dérives avant qu'elles ne deviennent dangereuses. Les comptes rendus de l'équipage de conduite peuvent être utilisés à cette fin.

2. Les informations suivantes doivent être conservées pendant une période de douze (12) mois :

   (i). Le nombre total d'approches par type d'hélicoptère, lorsque l'équipement de catégorie II ou III embarqué a été utilisé pour réussir des approches, simulées ou réelles, aux minima catégories II ou III applicables.
   (ii). Le compte-rendu des approches et/ou atterrissages automatiques manqués, ventilé par héliport et par hélicoptère, dans les catégories suivantes :

      A. défaillances des équipements embarqués ;
      B. difficultés au niveau des installations au sol ;
      C. approches manquées en raison des instructions émanant du contrôle de la circulation aérienne (ATC) ;
      D. approches ou atterrissages manqués imputables à l'équipage de conduite.
      E. ou autres motifs.

3. Un exploitant doit établir une procédure de surveillance des performances du système d'atterrissage automatique de chaque hélicoptère.

f) **Périodes transitoires**

1. Exploitants sans expérience préalable des opérations de catégorie II ou III
   (i). Un exploitant n'ayant aucune expérience préalable des opérations de catégorie II ou III peut être autorisé à effectuer des opérations de catégorie II ou IIIA, à condition d'avoir acquis une expérience minimale de six (6) mois d'exploitation en opérations de catégorie I sur le type d'hélicoptère considéré.
   (ii). Au terme des six (6) mois d'opérations de catégorie II ou IIIA sur le type d'hélicoptère considéré, un exploitant peut être autorisé à procéder à des opérations de catégorie III-B.

L'ANAC peut, lors de la délivrance d'une telle autorisation, imposer des minima supérieurs aux minima les plus bas applicables, pour une période supplémentaire.
L'augmentation des minima devra en règle générale concerner uniquement la RVR et/ou une restriction des opérations sans hauteur de décision ; ces minima doivent être tels qu'ils n'exigent aucune modification des procédures d'exploitation.

2. Exploitants bénéficiant d'une expérience préalable des opérations de catégorie II ou III

Un exploitant bénéficiant d'une expérience préalable des opérations de catégorie II ou III peut obtenir de l'ANAC, sur demande, l'autorisation de réduire la période transitoire.

g) Entretien des équipements de catégorie II, catégorie III et LVTO (Décollage par Faible visibilité)

Des consignes d'entretien des systèmes de guidage embarqué doivent être établies par l'exploitant en liaison avec le fabricant et figurer dans le programme d'entretien de ses hélicoptères ; ces consignes doivent être approuvées par l'ANAC.

h) **Héliports et pistes utilisables**

1. Chaque combinaison « type d'hélicoptère / équipement embarqué / piste » doit être vérifiée par l'accomplissement avec succès d'au moins une approche et un atterrissage en conditions de catégorie II ou en de meilleures conditions, avant de commencer les opérations de catégorie III.
2. Pour les pistes présentant des particularités telles que des irrégularités de relief avant le seuil, chaque combinaison « type d'hélicoptère / équipement embarqué / piste » doit être vérifiée par des opérations en conditions de catégorie I ou en de meilleures conditions, avant de commencer les opérations de catégorie II ou III.
3. Si un exploitant possède différentes variantes du même type d'hélicoptère utilisant

des commandes de vol et des systèmes d'affichage identiques, ou des commandes de vol et des systèmes d'affichage différents sur un même type d'hélicoptère, il doit montrer que les différentes variantes ont des performances satisfaisantes, mais n'est pas tenu d'effectuer une démonstration opérationnelle complète pour chaque variante.

4. Des exploitants utilisant la même combinaison type ou variante d'hélicoptère/ équipements embarqués/ procédures peuvent bénéficier mutuellement de l'expérience et des enregistrements de chacun pour se conformer aux exigences de ce paragraphe (h).

Appendice 1 au RACI 3008.E.025 Opérations par faible visibilité - Formation et qualifications

a) Généralités

Un exploitant doit s'assurer que la formation de l'équipage de conduite aux opérations par faible visibilité comprend un programme structuré de formation au sol, sur simulateur et/ou en vol. Un exploitant peut abréger le contenu de la formation, comme prescrit aux sous-paragraphes (2) et (3) ci-après, à condition que le contenu de la formation abrégée soit accepté par l'ANAC.

1. Les membres d'équipage de conduite sans expérience de la catégorie II ou de la catégorie III doivent suivre la totalité du programme de formation prescrit aux sous-paragraphes (b), (c) et (d) ci-après.
2. Les membres d'équipage de conduite possédant une expérience de la catégorie II ou de la catégorie III acquise avec un autre exploitant peuvent suivre un cours au sol abrégé.

3. Les membres d'équipage de conduite possédant une expérience de la catégorie II ou de la catégorie III avec l'exploitant peuvent suivre une formation, au sol, sur simulateur et/ou en vol, abrégée. La formation abrégée doit inclure au minimum les exigences des sous-paragraphes (d)(1), (d)(2)(i) ou (d)(2)(ii) selon le cas, et (d)(3)(i).

b) Formation *sol*

Un exploitant doit s'assurer que la formation initiale au sol pour les opérations par faible visibilité couvre au moins :

1. les caractéristiques et limites du système ILS et/ou MLS ;
2. les caractéristiques des aides visuelles ;
3. les caractéristiques du brouillard ou de la brume ;
4. les performances et limites opérationnelles du système embarqué spécifique ;

5. les effets des précipitations et des orages, de la formation de givre, du cisaillement de vent et des turbulences dans les basses couches, y compris les turbulences de sillage ;
6. les incidences des pannes spécifiques de l'hélicoptère ;
7. l'utilisation et les limites des transmissiomètres mesurant la RVR ;
8. les principes des exigences en matière de marges de franchissement d'obstacles ;
9. l'identification des pannes des installations au sol et les mesures à prendre dans de telles circonstances ;
10. les procédures et précautions à prendre en ce qui concerne les mouvements au sol pendant les opérations, quand la RVR est égale ou inférieure à 400 m et toutes procédures supplémentaires exigées lors d'un décollage effectué dans des conditions de visibilité inférieure à 150 m (200 m pour les hélicoptères de catégorie D) ;
11. la pertinence des hauteurs de décision basées sur les radioaltimètres et les effets du relief dans la zone d'approche sur les indications du radioaltimètre et sur les systèmes d'approche et d'atterrissage automatiques ;
12. l'importance et la pertinence, le cas échéant, de la hauteur d'alerte ainsi que les mesures à prendre en cas de panne éventuelle au-dessus et en dessous de la hauteur d'alerte ;
13. les exigences de qualification permettant aux pilotes d'obtenir et de conserver l'autorisation d'effectuer des décollages par faible visibilité et des opérations de catégorie II ou III ;
14. et l'importance d'une position sur son siège, offrant une vision adéquate correcte.

c) Formation sur simulateur et/ou en vol

1. Un exploitant doit s'assurer que la formation sur simulateur et/ou en vol pour des opérations par faible visibilité inclut :
   (i). les vérifications du bon état de fonctionnement des équipements au sol et à bord ;
   (ii). les effets causés par des modifications de l'état des installations au sol sur les minima ;
   (iii). la surveillance des systèmes de pilotage automatique et du niveau opérationnel du système d'atterrissage automatique en soulignant les dispositions à prendre en cas de panne de ces systèmes ;
   (iv). les mesures à prendre en cas de pannes comme celles des moteurs, des systèmes électriques, hydrauliques ou de pilotage ;
   (v). les effets des défectuosités connues et l'utilisation de listes minimales d'équipements ;
   (vi). les limites d'exploitation résultant de la certification ;
   (vii). des indications sur les repères visuels nécessaires à la hauteur de décision, ainsi que des informations sur les écarts maximums autorisés par rapport au

plan de descente ou à l'axe de piste ;

(viii). et l'importance et la signification, le cas échéant, de la hauteur d'aierte ainsi que les mesures à prendre en cas de panne éventuelle au-dessus et en dessous de cette hauteur.

2. Un exploitant doit s'assurer que chaque membre de l'équipage de conduite est formé à l'exercice des tâches qui lui sont assignées et instruit sur la coordination nécessaire avec les autres membres d'équipage Il faudrait utiliser au maximum les simulateurs de vol convenablement equipes pour ce type d'operations.

3. La formation doit être divisée en plusieurs phases couvrant l'exploitation normale en l'absence de panne des équipements ou de l'hélicoptère, mais incluant l'ensemble des conditions météorologiques susceptibles d'être rencontrées et les scénarios détaillés de panne des équipements et de l'hélicoptère susceptible d'affecter les opérations de catégories II ou III. Si l'hélicoptère est équipé de systèmes hybrides ou autres systèmes spécifiques tels que collimateurs de pilotage tête haute ou équipements de vision sophistiqués (EVS), les membres de l'équipage de conduite doivent s'exercer à l'utilisation de ces systèmes en mode normal et anormal durant la phase d'entraînement sur simulateur.

4. Les procédures appropriées, en cas d'incapacité d'un membre d'équipage lors des décollages par faible visibilité et des opérations de catégorie II et III, doivent être pratiquées.

5. Pour les hélicoptères pour le type desquels il n'existe pas de simulateur représentatif, les exploitants doivent s'assurer que la phase initiale de formation en vol portant sur les scénarios visuels des opérations de catégorie II est effectuée sur un simulateur agréé à cette fin par l'ANAC. Une telle formation doit inclure un minimum de 4 approches. La formation et les procédures spécifiques au type doivent alors être effectuées sur hélicoptère.

6. La formation initiale aux opérations de catégorie II et III doit au moins comprendre les exercices suivants :

(i). approche utilisant les systèmes de guidage en vol, de pilotage automatique et de contrôle appropriés de l'hélicoptère jusqu'à la hauteur de décision, et incluant une transition vers le vol à vue et l'atterrissage ;

(ii). approche tous moteurs en fonctionnement en utilisant les systèmes de guidage en vol, de pilotage automatique et de contrôle appropriés de l'hélicoptère, jusqu'à la hauteur de décision appropriée, suivie d'une approche interrompue ; l'ensemble sans référence visuelle extérieure ;

(iii). le cas échéant, des approches utilisant les systèmes de pilotage automatique en vue d'une approche, atterrissage et roulage au sol automatiques ;

(iv). et utilisation normale des systèmes appropriés avec et sans acquisition des repères visuels à la hauteur de décision.

7. Les phases ultérieures de la formation doivent comprendre au minimum :

(i). approches avec panne de moteur à différents stades de l'approche ;

(ii). approches avec panne d'équipements critiques (par exemple, les systèmes électriques, les systèmes de pilotage automatique, les systèmes ILS/MLS au sol ou à bord, ainsi que leurs systèmes de contrôle) ;

(iii). approches où les pannes du pilote automatique à faible altitude exigent :

A. soit un transfert au pilotage manuel pour effectuer l'approche, l'atterrissage et le roulage au sol ou l'approche interrompue ;

B. soit un transfert au pilotage manuel ou à un mode automatique dégradé permettant de contrôler l'approche interrompue à la hauteur de décision ou l'atterrissage interrompu, y compris lorsqu'un toucher des roues sur la piste peut en résulter ;

(iv). pannes des systèmes se traduisant par une déviation excessive du localiser et/ou du glide (radiophares d'alignement de piste et/ou de descente), à la fois au-dessus et en dessous de la hauteur de décision, dans les conditions de visibilité minimale autorisées pour l'opération. De plus, si le collimateur de pilotage tête haute constitue un mode dégradé du système automatique ou si c'est l'unique mode d'approche, la reprise en main pour un atterrissage manuel doit être effectuée ;

(v). et pannes et procédures spécifiques au type ou variante d'hélicoptère.

8. Le programme de formation doit prévoir un entraînement pratique aux erreurs de manipulation exigeant un retour vers des minima supérieurs.

9. Le programme de formation doit également porter sur le pilotage de l'appareil, lorsqu'une panne survenant durant une approche de précision de catégorie III avec un système passif après panne, se traduit par une déconnexion du pilote automatique à, ou en dessous de, la hauteur de décision, dès lors que la dernière RVR transmise est inférieure ou égale à 300 m.

10. Dans le cadre de décollages effectués avec des RVR égales ou inférieures à 400 m, la formation doit couvrir les pannes de systèmes et de moteurs se traduisant par la poursuite ou l'abandon du décollage.

d) *Stage d'adaptation nécessaire pour effectuer des décollages par faible visibilité et des opérations de catégorie II et III* – Un exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite suit la formation suivante aux procédures par faible visibilité, lors de l'adaptation à un autre type ou variante d'hélicoptère avec lequel des opérations de décollage par faible visibilité et de catégorie II et catégorie III seront effectuées. L'expérience exigée de chaque membre d'équipage de conduite pour entreprendre une formation abrégée figure aux sous-paragraphes (a)(2) et (a)(3) ci-dessus :

1. Formation sol - Les exigences appropriées requises au sous-paragraphe (b) ci-dessus, en tenant compte de la formation et de l'expérience acquises par le membre d'équipage de conduite en catégorie II et catégorie III.

2. Formation sur simulateur et/ou en vol.

(i). un minimum de 8 approches et/ou atterrissages sur un simulateur agréé à cet effet.
(ii). en cas d'absence de simulateur représentatif du type d'hélicoptère, il est exigé un minimum de 3 approches, dont au moins 1 remise des gaz sur hélicoptère.
(iii). une formation complémentaire appropriée si des équipements spéciaux sont exigés, tels que collimateur de pilotage tête haute ou équipement EVS.

3. Qualification des membres d'équipage de conduite - Les qualifications des membres d'équipage de conduite sont particulières à chaque exploitant et au type d'hélicoptère utilisé.

(i). Un exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite subit un contrôle avant d'exécuter des opérations de catégorie II et catégorie III.
(ii). Le contrôle prescrit au sous-paragraphe (i) ci-dessus peut être remplacé par l'exécution satisfaisante de l'entraînement sur simulateur et/ou en vol prescrit au sous-paragraphe (d)(2) ci-dessus.

4. Vol en ligne supervisé - Un exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite exécute les vols en ligne supervisés suivants :

(i). Pour la catégorie II, lorsqu'un atterrissage en mode manuel est exigé, un minimum de 3 atterrissages avec déconnexion du pilote automatique.
(ii). Pour la catégorie II et III, un minimum de 3 atterrissages en mode automatique ; cependant un seul atterrissage automatique est exigé lorsque l'entraînement prescrit au sous-paragraphe (d)(2) ci-dessus a été conduit sur un simulateur de vol pouvant dispenser une formation à temps de vol zéro.

e) *Expérience de commandement et sur le type*

Avant de commencer des opérations de catégorie II ou III, les exigences complémentaires suivantes sont applicables aux commandants de bord, ou aux pilotes à qui la conduite du vol a été déléguée n'ayant pas l'expérience du type d'hélicoptère considéré :

1. 50 heures de vol ou 20 étapes sur le type d'hélicoptère considéré, y compris les vols en ligne sous supervision ;
2. et 100 m doivent être ajoutés à la RVR minimale applicable aux opérations de catégorie II ou III, à moins qu'il n'ait été préalablement qualifié chez un autre exploitant, pour des opérations de catégorie II ou III, jusqu'à ce qu'un total de 100 heures de vol ou 40 étapes, y compris les vols en ligne sous supervision, ait été accompli sur le type ;
3. L'ANAC peut autoriser une réduction des exigences d'expérience de commandement ci-dessus, pour des membres d'équipage de conduite possédant une expérience antérieure de commandement en catégorie II et catégorie III.

f) Décollage par faible visibilité caractérisé par une RVR inférieure à 150 / 200 m

1. Un exploitant doit s'assurer qu'avant d'être autorisés à effectuer des décollages avec des RVR inférieures à 150 m (200 m pour les hélicoptères de catégorie D), les équipages de conduite doivent effectuer la formation suivante :

   (i). Decollage en conditions de RVR minimale autorisee et un moteur en panne au PDD ou apres ;
   (ii). Et decollage en conditions de RVR minimale autorisee et un moteur en panne avant le PDD ;
   (iii). Décollage normal en conditions de RVR minimale autorisée

2. Un exploitant doit s'assurer que la formation exigée au sous-paragraphe (1) ci-dessus est dispensée sur un simulateur agréé. Cette formation doit comporter l'utilisation de tous équipements et procédures spéciaux. En cas d'absence de simulateur approuvé représentative du type d'hélicoptère, l'ANAC peut approuver une telle formation sur hélicoptère sans exiger l'application des conditions de RVR minimale.

3. Un exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage de conduite a subi un contrôle avant d'effectuer un décollage par faible visibilité avec une RVR inférieure à 150 m (200 m pour les hélicoptères de catégorie D), selon le cas. Le contrôle peut être remplacé par l'exécution satisfaisante de la formation sur simulateur et/ou sur hélicoptère requise par le sous-paragraphe (f)(1) lors de l'adaptation à un type d'hélicoptère.

g) *Entraînement et contrôles périodiques* - Opérations par faible visibilité

1. Un exploitant doit intégrer dans l'entraînement périodique et les contrôles hors-ligne, la vérification de la connaissance par le pilote et sa capacité à effectuer les tâches associées à la catégorie particulière d'opération pour laquelle il est autorisé. Le nombre requis d'approches au cours de la période de validité du contrôle hors-ligne d'un exploitant doit être au minimum de trois sur simulateur, l'une d'elles pouvant être remplacée par une approche et un atterrissage dans l'hélicoptère en utilisant les procédures approuvées de catégorie II ou III. Une approche interrompue doit être effectuée durant l'exécution du contrôle hors-ligne d'un exploitant. Si un exploitant est autorisé à effectuer des décollages avec une RVR de moins de 150/200 m, au moins un décollage faible visibilité (LVTO) avec les minima applicables les plus faibles doit être effectué durant le contrôle hors-ligne de l'exploitant

2. Pour les opérations de catégorie III, l'exploitant doit utiliser un simulateur de vol. agrée pour un entrainement periodique ax operations de categorie III

3. Un exploitant doit s'assurer que, pour les opérations de catégorie III sur des hélicoptères équipés d'un système de contrôle du vol passif après panne, une approche interrompue est effectuée au moins une fois pendant la période couverte par trois contrôles hors-ligne consécutifs comme résultant d'une panne du pilote automatique à, ou en dessous de, la hauteur de décision, la dernière indication de RVR étant égale ou inférieure à 300 m.

4. L'ANAC peut autoriser l'entraînement et le contrôle périodique pour les opérations de catégorie II et les décollages faible visibilité (LVTO) sur un type d'hélicoptère, dès lors qu'il n'existe aucun simulateur agréé disponible représentatif de ce type

L'experience recente pour les LVTO et les operations de categorie II/III, fondée sur les approches automatiques, est maintenue par l'entrainement et le controle periodique tels que decrits dans ce paragraphe.

Appendice 1 au RACI 3008.E.030 Opérations par faible visibilité - Procédures d'exploitation

a) *Généralités* - Les opérations par faible visibilité comprennent lorsque la RVR utilisable est inférieure à 400 m :

1. Le decollage manuel (avec ou sans recours aux systemes de guidage electroniques) ;
2. L'approche automatique sous la hauteur de decision, suivie d'une approche, d'un stationnaire, d'un atterrissage et de la translation apres atterrissage en mode manuel ;
3. L'approche automatique suivie d'un arrondi, d'un stationnaire et d'un atterrissage en

mode automatique et de la translation apres atterrissage en mode manuel ;

4. Et l'approche automatique suivie d'un arrondi, d'un stationnaire, d'un atterrissage et de la translation après atterrissage automatiques, lorsque la RVR utilisable est inferieure a 400 m.

Un systeme hybride peut etre utilise sur l'un quelconque de ces modes d'exploitation.

D'autres formes de systemes de guidage ou d'affichages peuvent etre certifiees et approuvées par l'ANAC.

b) Procédures et consignes d'exploitation

1. La nature et la portée exactes des procédures et consignes fournies dépendent des équipements embarqués utilisés et des procédures appliquées. Un exploitant doit clairement définir les tâches assignées aux membres de l'équipage de conduite durant les phases de décollage, d'approche, d'arrondi, de roulage au sol et d'approche interrompue dans le manuel d'exploitation. Il convient tout particulièrement de souligner les responsabilités de l'équipage de conduite pendant les transitions des conditions de vol aux instruments aux conditions de vol à vue et sur les procédures à suivre en cas de détérioration des conditions de visibilité ou de survenance d'une panne. Une attention particulière doit être accordée à la répartition des tâches au sein du poste de pilotage, afin de s'assurer que la charge de travail du pilote, prenant la décision d'atterrir ou de procéder à une approche interrompue, lui permet de se consacrer à la surveillance et à la prise de décision.
2. Un exploitant doit spécifier les procédures et instructions opérationnelles détaillées dans le manuel d'exploitation. Les instructions doivent être compatibles avec les limitations et procédures obligatoires spécifiées dans le manuel de vol et couvrir notamment les points suivants :

   (i). les vérifications du bon état de fonctionnement des équipements embarqués, avant le départ et en vol ;
   (ii). l'effet d'une modification de l'état des installations au sol et des équipements embarqués sur les minima ;
   (iii). les procédures de décollage, d'approche, d'arrondi, d'atterrissage, de roulage au sol et d'approche interrompue ;
   (iv). les procédures à suivre en cas de pannes, d'alarmes et/ou d'autres situations anormales ;
   (v). les références visuelles minimales exigées ;
   (vi). l'importance d'une position correcte sur son siège offrant un champ de vision adéquat ;
   (vii). les mesures à prendre pour donner suite à une détérioration des références visuelles ;
   (viii). la répartition des tâches de l'équipage permettant la mise en œuvre des procédures spécifiées aux sous-paragraphes (i) à (iv) et (vi) ci-dessus, afin de permettre au commandant de bord de se consacrer principalement à la surveillance et à la prise de décision ;

(ix). l'exigence que toutes les annonces de hauteurs inférieures à 200 ft soient basées sur un radioaltimètre et qu'un pilote continue à surveiller les instruments de l'hélicoptère jusqu'à la fin de l'atterrissage ;

(x). l'exigence de protection des aires sensibles du localiser (radiophare d'alignement de piste) ;

(xi). l'utilisation d'informations afférentes à la vitesse du vent, au cisaillement de vents, aux turbulences, à la contamination de la piste et à l'utilisation des transmissiomètres multiples ;

(xii). les procédures à appliquer dans le cadre d'exercices d'approche et d'atterrissage sur des pistes où les procédures d'exploitation de catégorie II ou III ne sont pas déclenchées ;

(xiii). les limitations opérationnelles issues de la certification ;

(xiv). et les informations sur les déviations maximales autorisées par rapport au glide et/ou au localiser (radiophares d'alignement de descente et/ou de piste), de l'ILS.

CHAPITRE F - LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES

RACI 3008. F.005 Champ d'application

a) Un exploitant doit s'assurer que :

1. les hélicoptères exploités depuis ou vers des héliports situés dans un environnement hostile en zone habitée, ou
2. les hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à dix-neuf (19), sont exploités conformément aux dispositions du Chapitre G (Classe de performances 1) ; sauf les hélicoptères : dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à dix-neuf (19) et qui sont exploités au départ ou à l'arrivée d'une héli-plateforme, qui peuvent être opérés conformément au § RACI 3008.H.010 (a), ou qui ont reçu une approbation particulière conformément à l'appendice 1 au § RACI 3008.B.005 (i).

b) Sauf cas prévu au § (a) ci-dessus, un exploitant doit s'assurer que les hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure ou égale à dix-neuf (19) mais supérieure à neuf (9) sont exploités conformément aux dispositions des Chapitres G ou H (Classe de performances 1 ou 2) ;

c) Sauf cas prévu au § (a) ci-dessus, un exploitant doit s'assurer que les hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure ou égale à neuf (9) sont exploités conformément aux dispositions des Chapitres G, H ou I (Classe de performances 1, 2

d) Lorsque les conditions ne permettent pas de garantir la poursuite du vol en sécurité en cas de défaillance du moteur le plus défavorable, l'exploitation des hélicoptères sera assurée dans des conditions météorologiques et de luminosité, ainsi que sur des routes et des trajectoires de déroutement, qui permettent de réaliser en sécurité un atterrissage forcé.

e) Indépendamment des dispositions de l'alinéa d), l'ANAC, sur la base des résultats d'une évaluation du risque, permettre que des écarts par rapport à la nécessité de l'exécution en sécurité d'un atterrissage forcé soient pris en compte dans le règlement de performances établi en application du § 3.1.1. L'évaluation du risque tiendra compte au minimum des éléments suivants :

i. type de l'opération et circonstances du vol ;
ii. région/relief survolé ;
iii. probabilité de panne du moteur le plus défavorable, longueur de l'exposition à une telle panne et tolérabiiité d'un tel événement ;
iv. procédures et systèmes visant à surveiller et maintenir la fiabilité du ou des moteurs ;
v. formation et procédures opérationnelles visant à at ténuer les conséquences d'une panne du moteur le plus défavorable ;
vi. équipement de l'hélicoptère.

f) Un vol ne sera entrepris que si les performances consignées dans le manuel de vol indiquent qu'il est possible de se conformer aux exigences du présent chapitre.

g)

RACI 3008. F.010 Généralités

a) La masse de l'hélicoptère :

1. au début du décollage ; ou
2. dans le cas d'une replanification en vol, au point à partir duquel le plan de vol exploitation revu est appliqué, ne doit pas excèder la masse à laquelle les exigences applicables de la présente section peuvent être satisfaites pour le vol qui doit être entrepris, compte tenu des réductions de masse prévues au fur et à mesure du déroulement du vol, ainsi que d'une vidange de carburant telle que prévue par les dispositions pertinentes et compte tenu des facteurs spécifiés aux RACI 3008.F.010 (b) (c).

b) Les données approuvées relatives aux performances qui figurent dans le manuel de vol de l'aéronef sont utilisées pour déterminer la conformité avec les exigences de la présente section, complétées, si nécessaire, par d'autres données prévues par les exigences pertinentes. L'exploitant spécifie lesdites autres données dans le Manuel d'exploitation. Lors de l'application des facteurs prévus dans la présente section, tous les facteurs opérationnels figurant déjà dans les données de performances du manuel de vol peuvent être pris en compte pour éviter la double application des facteurs.

c) Lors de la démonstration de la conformité avec les exigences de la présente section, les éléments suivants sont pris en compte :

1. la masse de l'hélicoptère ;
2. la configuration de l'hélicoptère ;
3. les conditions d'environnement, plus particulièrement :

(i). l'altitude-pression et la température ;

(ii). le vent :

A. sauf exception prévue au point C), en ce qui concerne les exigences relatives au décollage, à la trajectoire de décollage et à l'atterrissage, la prise en compte du vent ne dépasse pas 50 % de toute composante constante de face du vent signalée de cinq (5) kt, voire plus ;

B. dans le cas où un décollage et un atterrissage avec une composante arrière de vent sont autorisés par le manuel de vol, et dans tous les cas en ce qui concerne la trajectoire de décollage, pas moins de 150 % de toute composante arrière de vent signalé est pris en compte ; et

C. lorsqu'un anémomètre permet d'obtenir une mesure précise de la vitesse du vent au point de décollage et d'atterrissage, des composantes de vent supérieures à 50 % peuvent être établies par l'exploitant, pour autant qu'il démontre à l'autorité compétente que la proximité de la FATO et la précision

accrue de l'anémomètre assurent un niveau équivalent de sécurité ;

4. les techniques d'exploitation ; et
5. le fonctionnement de tout système ayant un effet défavorable sur les performances.

d) La masse prévue pour l'heure d'atterrissage à destination ou à tout dégagement ne doit pas dépasser la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol de l'hélicoptère, compte tenu des facteurs spécifiés au RACI 3008.F.010 (b) (c).

e) La masse de l'hélicoptère au début du décollage ou à l'heure prévue d'atterrissage à destination ou à tout dégagement ne doit pas dépasser la masse maximale à laquelle il a été démontré que les exigences applicables de certification acoustique du RACI 4007 Volume 1, sont respectées, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un emplacement d'exploitation où il n'existe aucun problème de bruit, par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'emplacement d'exploitation est situé.

RACI 3008.F.015 Terminologie

a) Les termes utilisés dans les chapitres F, G, H, I et J ont la signification suivante :

1. "Catégorie A" en ce qui concerne les hélicoptères signifie hélicoptères multimoteurs possédant les caractéristiques d'isolation des moteurs et des systèmes spécifiées dans les règlements de certification appropriés, et des performances indiquées dans le manuel de vol basées sur un concept de panne du moteur le plus défavorable, propre à assurer un atterrissage sur une surface désignée adéquate et des capacités adéquates de performances pour la poursuite du vol en sécurité en cas de panne d'un moteur. (Voir IEM RACI 3008.F.015(a)(1) et (2)).
2. "Catégorie B" en ce qui concerne les hélicoptères signifie hélicoptères monomoteurs ou multimoteurs qui ne répondent pas complètement aux normes de la catégorie A. Les hélicoptères de la catégorie B n'ont pas de garantie de capacité de poursuite du vol dans le cas d'une panne moteur et alors un atterrissage imprévu est considéré. (Voir IEM RACI 3008.F.015(a)(1) et (2)).
3. Point de poursuite de l'atterrissage (PPA/CP). Le point de poursuite de l'atterrissage est défini comme le point de l'approche où le pilote en fonction (PF) décide que, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur reconnue à partir de ce point, l'option la plus sûre est de poursuivre jusqu'à la plate-forme.
4. Zone habitée. En liaison avec une agglomération, une ville ou des habitations, toute zone utilisée dans une large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives (voir également les définitions d'environnements hostile et non hostile).
5. D : Dimension maximale de l'hélicoptère avec les rotors en fonctionnement.
6. Point défini après le décollage (PDAD/DPATO). Le point, dans la phase de décollage et de montée initiale, avant lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité, avec le groupe motopropulseur critique hors de fonctionnement, n'est pas assurée ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.
7. Point défini avant l'atterrissage (PDAA/DPBL). Le point, dans la phase d'approche et d'atterrissage, après lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec le groupe motopropulseur critique hors de fonctionnement, n'est plus assurée ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.

les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performance 2.

8. Distance DR. DR est la distance horizontale que l'hélicoptère a parcourue depuis la fin de la distance utilisable au décollage.
9. Héliport en terrasse. Un héliport situé au moins à trois (3) m au-dessus de la surface environnante.
10. Temps d'exposition. Le temps réel pendant lequel les performances de l'hélicoptère en air calme ne garantissent pas un atterrissage forcé en sécurité ou

une poursuite du vol en sécurité. (Voir également la définition de temps d'exposition maximum autorisé).

11. Héli-plateforme. Un héliport situé sur une structure flottante ou fixe, en mer.
12. *Intentionnellement blanc*
13. Point de décision à l'atterrissage (LDP/PDA). Le point utilisé pour la détermination des performances à l'atterrissage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur reconnue à ce point, l'atterrissage peut être poursuivi en sécurité ou interrompu.
14. Distance utilisable à l'atterrissage (LDAH). Longueur de l'aire d'approche finale et de décollage, augmentée de toute aire supplémentaire déclarée disponible et utilisable par des hélicoptères, pour mener à bien la manœuvre d'atterrissage à partir d'une hauteur définie.
15. Distance nécessaire à l'atterrissage (LDRH). Distance horizontale nécessaire pour atterrir et s'immobiliser complètement à partir d'un point situé à 15 m - (50 ft) au-dessus de la surface d'atterrissage.
16. Configuration maximale approuvée en sièges passagers (CMASP / MOPSC). Capacité maximale en sièges passagers d'un hélicoptère particulier, à l'exclusion des sièges pilotes ou des sièges du poste de pilotage et des sièges des membres d'équipage de cabine, selon le cas, utilisée par un exploitant, approuvée par l'Autorité de l'aviation civile et incluse au manuel d'exploitation.
17. Temps d'exposition maximum autorisé. Période, déterminée sur la base du taux de défaillance du groupe motopropulseur enregistré pour le type de moteur de l'hélicoptère, pendant laquelle la probabilité d'une défaillance de groupe motopropulseur peut ne pas être prise en compte. (Voir également la définition de temps d'exposition).
18. Intentionnellement *blanc*
19. Obstacle : Les obstacles comprennent la surface de la terre, que ce soit le sol ou la mer.
20. Classe de performances 1. Les opérations en classe de performances 1 sont celles avec des performances telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, l'hélicoptère peut soit atterrir dans la distance utilisable pour le décollage interrompu, soit poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, selon le moment où la défaillance survient.
21. Classe de performances 2. Les opérations en classe de performances 2 sont des opérations telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, les performances disponibles permettent à l'hélicoptère de poursuivre son vol en sécurité sauf lorsque cette défaillance intervient tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.
22. Classe de performances 3. Les opérations en classe de performances 3 sont des opérations telles qu'en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé peut être nécessaire sur un hélicoptère multimoteur mais sera nécessaire sur un hélicoptère monomoteur.
23. Distance utilisable pour le décollage interrompu (RTODAH) : Longueur de l'aire

d'approche finale et de décollage (FATO) déclarée disponible et utilisable permettant aux hélicoptères exploités en classe de performances 1 de mener à bien un décollage interrompu.

24. Distance nécessaire pour le décollage interrompu (RTODR). Distance horizontale nécessaire entre le début du décollage et le point où l'hélicoptère s'immobilise à la suite d'une défaillance d'un groupe motopropulseur et de l'interruption du décollage au point de décision au décollage.
25. Composante vent de face rapportée. La composante vent de face rapportée est interprétée comme étant celle rapportée au moment de la préparation du vol et peut être utilisée à condition qu'il n'y ait aucun changement significatif du vent non affecté de coefficients, avant le décollage.

26. Point de rotation (PR/RP). Le point de rotation est défini comme le point où une action sur le manche cyclique est effectuée pour modifier l'assiette (à piquer) sur la trajectoire d'envol après décollage. C'est le dernier point de la trajectoire d'envol après décollage duquel, en cas de défaillance d'un moteur reconnue jusqu'à ce point, un atterrissage forcé sur la plateforme soit possible.

27. R. Rayon du rotor.

28. Atterrissage forcé en sécurité. Atterrissage ou amerrissage inévitable, dont on peut raisonnablement espérer qu'il ne conduira pas à des dommages corporels aux occupants de l'hélicoptère ou à des personnes à la surface.

29. Point de décision au décollage (TDP/PDD). Point utilisé dans la détermination des performances de décollage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur reconnue à ce point, le décollage peut soit être interrompu soit être poursuivi en sécurité.

30. Distance utilisable au décollage (TODAH). Longueur de l'aire d'approche finale et de décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé pour hélicoptères (s'il y en a un) déclarée disponible et utilisable par les hélicoptères pour mener à bien le décollage.

31. Distance nécessaire au décollage (TODRH). Distance horizontale nécessaire entre le début du décollage et le point où VSD (VTOSS), une hauteur spécifiée au-dessus de la surface de décollage et une pente de montée positive sont atteintes, à la suite d'une défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable au TDP (PDD), les groupes motopropulseurs restants fonctionnant dans les limites approuvées. La hauteur spécifiée doit être déterminée à l'aide des données du manuel de vol de l'hélicoptère et doit être au moins de 10,7 m - trente-cinq (35 ft) au-dessus :
(i). De la surface de décollage ; ou
(ii). Du niveau défini par l'obstacle le plus élevé situé avant la fin de la distance

nécessaire au décollage.

32. Trajectoire de décollage : Trajectoire verticale et horizontale, groupe motopropulseur le plus défavorable hors de fonctionnement, à partir d'un point spécifié du décollage jusqu'à 1 000 ft au-dessus de la surface.

33. Masse au décollage. Masse de l'hélicoptère au décollage comprenant l'ensemble des éléments et personnes transportés au début du décollage.

34. Aire de prise de contact et d'envol (TLOF). Aire portante sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou prendre son envol.

35. Vy. Vitesse de meilleur taux de montée.

36. UMS ; Usage Monitoring System (dispositif de surveillance de l'état et de l'utilisation du matériel)

37. AEO OGE; All Engines Operative Out of Ground Effet.

b) Les termes "distance nécessaire au décollage", "trajectoire d'envol après décollage", "trajectoire nette en route avec le groupe motopropulseur critique en panne" sont définis dans les exigences de navigabilité selon lesquelles l'hélicoptère a été certifié, ou correspondent à celles spécifiées par l'ANAC, si celle-ci estime que les données fournies dans le Manuel de Vol sont inappropriées pour démontrer la conformité aux limitations opérationnelles de performance.

RACI 3008.F.016 Prise en compte des obstacles

a) Aux fins des exigences de franchissement d'obstacles, un obstacle, situé au-delà de la FATO, dans la trajectoire de décollage ou d'approche interrompue, doit être pris en compte si sa marge latérale vis-à-vis du point le plus proche de la surface en dessous de la trajectoire de vol prévue ne dépasse pas :

1. En VFR :
   (i). La moitié de la largeur minimale de la FATO (ou terme équivalent utilisé dans le manuel de vol de l'hélicoptère) définie dans le manuel de vol de l'hélicoptère (ou 0,75 D si une largeur n'a pas été définie), plus 0,25 D (ou trois (3) m si cette dernière valeur est supérieure), plus :
   A. 0,10 DR en VFR de jour ;
   B. 0,15 DR en VFR de nuit ;
2. En IFR :
   (i). 1,5 D (ou trente (30) m, si cette valeur est supérieure), plus :
   A. 0,10 DR en IFR avec guidage latéral précis ;
   B. 0,15 DR en IFR avec guidage latéral standard ;
   C. 0,30 DR en IFR sans guidage latéral ;

(ii). En ce qui concerne la trajectoire d'approche interrompue, la divergence de l'aire de prise en compte des obstacles ne s'applique qu'après la fin de la distance utilisable au décollage ;

(iii). Le guidage de parcours standard comprend le guidage par ADF et VOR. Le guidage de parcours précis comprend le guidage par ILS, MLS ou un autre système assurant une précision de navigation équivalente ;

3. Dans le cas des vols dont la partie initiale du décollage est effectuée à vue et qui passent IFR/IMC à un point de transition, les critères indiqués au (1) s'appliquent jusqu'à ce point, et les critères indiqués au (2) après ce point :

(i). Le point de transition ne doit pas se trouver avant la fin de la TODRH dans le cas des hélicoptères exploités en classe de performances 1, ou avant le PDAD/DPATO dans le cas des hélicoptères exploités en classe de performances 2.

b) Pour les décollages effectués selon une procédure comprenant une phase de recul (ou une phase avec transition latérale) aux fins de calcul des exigences de franchissement d'obstacles, un obstacle situé sous la trajectoire de recul (trajectoire latérale) doit être pris en considération lorsque sa distance latérale par rapport au point le plus proche de la surface qui se trouve audessous de la trajectoire de vol prévue ne dépasse pas :

1. La moitié de la largeur minimale de la FATO (ou du terme équivalent défini dans le manuel de vol de l'hélicoptère) définie dans le manuel de vol de l'hélicoptère (si une largeur n'a pas été définie, 0,75 D), plus 0,25 D (ou trois (3) m si cette valeur est supérieure) plus :

(i). 0,10 fois la distance parcourue depuis le bord arrière de la FATO pour les vols VFR de jour ;

(ii). 0,15 fois la distance parcourue depuis le bord arrière de la FATO pour les vols VFR de nuit.

c) Les obstacles peuvent être ignorés lorsqu'ils sont situés au-delà de :

1. sept (7) R pour les opérations de jour s'il est assuré que la précision de navigation peut être obtenue par référence à des repères visuels adéquats lors de la montée ;
2. dix (10) R pour les opérations de nuit s'il est assuré que la précision de navigation peut être obtenue par référence à des repères visuels adéquats lors de la montée ;
3. trois cents (300) m si la précision de navigation peut être obtenue par des aides à la navigation ;
4. neuf cents (900) m dans les autres cas.

d) L'exploitant doit utiliser les données disponibles sur les obstacles pour élaborer des procédures qui permettent de respecter les phases de décollage, de montée initiale, d'approche et d'atterrissage décrites dans le règlement de performances en vigueur.

CHAPITRE G - CLASSE DE PERFORMANCES 1

RACI 3008.G.005 Generalites

L'exploitant doit s'assurer que les helicopteres exploites en classe de performances 1 sont certifiés en categorie A.

RACI 3008.G. 010 Decollage

a) L'exploitant doit s'assurer que :

1. La masse au decollage n'excede pas la masse maximale au decollage specifiee par le manuel de vol de l'helicoptère, pour la procedure utilisee.

2. La masse au decollage est telle que :

(i). L'helicoptere peut, dans le cas d'une defaillance du groupe motopropulseur critique reconnue au PDD (TDP) ou avant, interrompre le decollage et atterrir dans les limites de la FATO ;
(ii). La distance necessaire pour le decollage interrompu n'excede pas la distance utilisable pour le décollage interrompu ;
(iii). La distance necessaire au decollage n'excede pas la distance utilisable au decollage ;
(iv). Comme alternative, il est possible de ne pas tenir compte de l'exigence du paragraphe **RACI 3008.G.010 (a)** (2) (iii), à condition qu'en cas de panne du groupe motopropulseur le plus defavorable constatee au PDD (TDP) l'helicoptere puisse, si le decollage est poursuivi, franchir tous les obstacles depuis la fin de la distance utilisable au decollage jusqu'a la fin de la distance necessaire au decollage, avec une marge verticale egale ou superieure a 10,7 m (35 ft).

b) Lors de la mise en conformite aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte les parametres appropries du paragraphe **RACI 3008.F.010 (c)** sur l'heliport de depart.

c) La portion du decollage jusqu'au PDD (TDP) inclus est conduite en vue de la surface, afin de pouvoir effectuer un decollage interrompu.

d) Pour les decollages selon une procedure comprenant une phase de recul (ou une phase de transition laterale), l'operateur doit s'assurer qu'avec le groupe motopropulseur critique inoperant tous les obstacles sous la trajectoire de recul (la trajectoire laterale) puissent etre franchis avec une marge adequate.

RACI 3008.G.015 Trajectoire de decollage

a) L'exploitant doit s'assurer, en supposant que la panne du groupe motopropulseur critique a été reconnue au PDD (TDP), qu'a partir de la fin de la distance necessaire au decollage :

1. La trajectoire au decollage avec le groupe motopropulseur critique inoperant franchit tous les obstacles avec une marge verticale d'au moins 10,7 m (35 ft) en VFR, et d'au moins 35 ft + 0,01 DR en IFR. Seuls les obstacles tels que specifies au paragraphe **RACI 3008.F.012** sont à prendre en consideration ;

2. Lorsqu'un changement de direction de plus de 15° est effectue, l'effet de l'angle d'inclinaison sur la capacité à respecter les exigences de marge verticale de franchissement d'obstacles doit etre pris en compte. Ce virage ne doit pas etre debute avant d'atteindre une hauteur de 61 m (200 ft) au-dessus de la surface de decollage, à moins que le manuel de vol ne l'autorise dans le cadre d'une procedure approuvée.

b) Lors de la mise en conformite aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte les parametres appropries du paragraphe **RACI 3008.F.010 (c)** sur l'heliport de depart.

RACI 3008.G 020 En route. - Groupe motopropulseur critique en panne

a) L'exploitant doit s'assurer que la trajectoire de vol en route, avec le groupe motopropulseur critique en panne, appropriee aux conditions meteorologiques prevues pour le vol, est conforme à l'un des paragraphes (1), (2) ou (3) ci-dessous, en tous les points de la route :

1. Lorsqu'il est prevu que le vol sera conduit à tout moment hors de la vue de la surface, la masse de l'helicoptere permet un taux de montee d'au moins 50 ft/mn, avec le groupe motopropulseur critique en panne, à une altitude d'au moins 300 m (1 000 ft), 600 m (2 000 ft) dans les zones de terrain montagneux, au-dessus du relief et de tous les obstacles situes le long de la route a moins de 9,3 km (5NM) de part et d'autre de la trajectoire prevue ;

2. Lorsqu'il est prevu que le vol sera conduit sans avoir la surface en vue, la trajectoire de vol permet à l'helicoptère de poursuivre le vol depuis l'altitude de croisiere jusqu'a une hauteur de 300 m (1 000 ft) audessus de l'heliport sur lequel il est possible d'atterrir conformement au paragraphe RACI 3008. G.025. La trajectoire de vol franchit avec une marge verticale d'au moins 300 m (1 000 ft), 600 m (2 000

ft) dans les zones de terrain montagneux, tous les obstacles situes a moins de 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la trajectoire prevue. Des techniques de drift-down peuvent etre utilisees ;

3. Lorsqu'il est prevu que le vol se deroule en VMC en vue de la surface, la trajectoire de vol permet à l'helicoptère de poursuivre le vol depuis l'altitude de croisiere jusqu'a une hauteur de 300 m (1 000 ft) audessus d'un heliport sur lequel il est possible d'atterrir conformement au paragraphe RACI 3008. G.025, sans descendre à aucun moment sous l'altitude minimale de vol appropriee, en tenant compte de tous les obstacles situés à moins de 900 m de part et d'autre de la trajectoire.

b) Lors de la mise en conformite aux dispositions des paragraphes (a) (2) ou (a) (3) ci-dessus, l'exploitant s'assure que :

1. Le groupe motopropulseur critique est suppose tomber en panne au point le plus defavorable sur la route ;
2. Il est tenu compte des effets du vent sur la trajectoire de vol ;
3. La vidange en vol de carburant n'est planifiee que pour autant qu'on puisse atteindre l'heliport avec les reserves de carburant requises et qu'une procedure sure soit appliquee ;
4. La vidange en vol du carburant n'est pas planifiee a moins de 1 000 ft au-dessus du terrain.

c) Les marges laterales indiquees aux paragraphes (a) (1) et (a) (2) ci-dessus seront augmentees a 18,5 km (10 NM) si la precision de navigation requise ne peut etre obtenue pour au moins 95 % du temps de vol total.

RACI 3008.G.020 En Route – Groupe motopropulseur critique en panne

a) Compte tenu des conditions météorologiques prévues pour le vol et en cas de panne du moteur critique, la masse de l'hélicoptère et la trajectoire de vol tout au long de la route permettent de se conformer aux dispositions des points 1), 2) ou 3) ci-dessous :

1. Lorsqu'il est prévu que le sol ne soit plus en vue à un moment du vol, la masse de l'hélicoptère permet un taux de montée d'au moins 50 ft/minute avec le moteur critique en panne à une altitude d'au moins 300 m (1 000 ft) ou 600 m (2 000 ft) dans des régions montagneuses, au-dessus du sol et de tous les obstacles situés le long de la route jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la route prévue.

2. lorsqu'il est prévu que le vol s'effectue sans que le sol soit en vue, la trajectoire de vol perm et à l'hélicoptère de poursuivre son vol depuis l'altitude de croisière jusqu'à une hauteur de 300 m (1 000 ft) au-dessus d'un site d'atterrissage où un atterrissage peut être effectué conformément au point RACI 3008.G.025. La trajectoire de vol respecte une marge verticale au moins égale à 300 m (1 000 ft)

ou 600 m (2 000 ft) en région montagneuse, au- dessus du sol et des obstacles situés le long de la route, jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la route prévue. Des techniques de descente progressive peuvent être utilisées.

3. lorsqu'il est prévu que le vol s'effectue en VMC avec le sol en vue, la trajectoire de vol permet à l'hélicoptère de poursuivre son vol depuis l'altitude de croisière jusqu'à une hauteur de 300 m (1 000 ft) au-dessus d'un site d'atterrissage où un atterrissage peut être effectué conformément au point, RACI 3008.G.025 sans qu'à aucun moment il ne vole sous l'altitude de vol minimale applicable. Il y a lieu de prendre en compte les obstacles se trouvant à neuf cents (900) m de part et d'autre de la route.

b) Lors de la démonstration de la conformité avec le point a) 2) ou a) 3):

1. le moteur critique est supposé tomber en panne au point le plus défavorable de la route ;
2. les effets du vent sur la trajectoire de vol sont pris en compte ;
3. la vidange du carburant est autorisée pour autant que l'hélicoptère puisse atteindre l'aérodrome ou le site d'exploitation avec les réserves de carburant requises et qu'une procédure sûre soit appliquée ; et
4. la vidange du carburant n'est pas prévue en dessous de mille (1 000) ft au-dessus du sol.

c) Les marges latérales indiquées aux points a) 1) et a) 2) sont portées à 18,5 km (10 NM), si la précision de navigation ne peut être assurée pendant 95 % du temps de vol total.

RACI 3008.G.025 Atterrissage

(Voir IEM RACI 3008.G.010 et 3.G.025)

a) La masse à l'atterrissage de l'hélicoptère à l'heure estimée d'atterrissage ne devra pas dépasser la masse maximale spécifiée dans le manuel de vol pour la procédure à utiliser.

b) Dans le cas d'une panne du moteur critique identifiée au point de décision d'atterrissage (PDA) ou avant ce dernier, il est possible soit d'atterrir et de s'arrêter dans la FATO, soit d'effectuer un atterrissage interrompu et de franchir tous les obstacles présents sur la trajectoire de vol avec une marge verticale de 10,7 m (35 ft). Seuls les obstacles correspondant aux dispositions du point RACI 3008.F.016 doivent être pris en compte.

c) Si une panne du moteur critique est identifiée au PDA ou après ce dernier, il est possible :
   1. de franchir tous les obstacles présents sur la trajectoire d'approche ; et
   2. d'atterrir et de s'arrêter dans la FATO.

d) Lors de la démonstration de la conformité avec les points a) à c), il y a lieu de prendre en compte les paramètres applicables du point RACI 3008.F.010 c) pour l'heure estimée d'atterrissage à l'aérodrome ou au site d'exploitation de destination, voire à tout aérodrome de dégagement, le cas échéant.

e) La partie de l'opération d'atterrissage entre le PDA et le toucher des roues est effectuée avec le sol en vue.

RACI 3008.G.035 Atterrissage

a) L'exploitant doit s'assurer que :

1. La masse de l'helicoptere a l'atterrissage a l'heure estimee d'atterrissage n'est pas superieure a la masse maximale à l'atterrissage specifiee dans le manuel de vol de l'helicoptere, pour la procedure utilisée ;

2. Dans le cas d'une defaillance du groupe motopropulseur critique reconnue au PDA (LDP) ou avant, il est possible soit d'atterrir et s'immobiliser dans les limites de la FATO, soit d'effectuer une approche interrompue en franchissant tous les obstacles sous la trajectoire de l'helicoptere avec une marge verticale de 10,7 m (35 ft). Seuls les obstacles tels que specifies auparagraphe 3008. F.012 doivent etre pris en compte ;

3. Dans le cas d'une defaillance du groupe motopropulseur critique reconnue au PDA (LDP) ou apres, il est possible de franchir tous les obstacles situes sous la trajectoire d'approche ; et

4. Dans le cas d'une defaillance du groupe motopropulseur critique reconnue au PDA (LDP) ou apres, atterrir et s'immobiliser dans les limites de la FATO.

b) Lors de la mise en conformite aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte les parametres appropries du paragraphe **RACI 3008.F.010 (c)** à l'heure estimee d'atterrissage sur l'heliport de destination, ou sur tout degagement si requis.

c) La portion de l'atterrissage comprise entre le PDA (LDP) et la prise de contact doit etre conduite en vue de la surface

CHAPITRE H - CLASSE DE PERFORMANCES 2

RACI 3008. H.005 Généralités

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

RACI 3008. H.010 Exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité (Exploitation avec un temps d'exposition)

a) Une exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité pendant les phases de décollage et d'atterrissage n'est effectuée que si l'exploitant a obtenu une autorisation de l'autorité de l'aviation civile.

b) Les conditions d'obtention et de conservation d'une telle autorisation sont précisées à l'appendice 1 au § RACI 3008. H.010.

RACI 3008. H.015 Décollage

(Voir IEM RACI 3008.H.015) 010
(Voir IEM RACI 3008.H.015 et 3.H.030)

a) La masse au décollage ne dépasse pas la masse maximale spécifiée pour un taux de montée de 150 ft/min à 300 m (1 000 ft) au-dessus du niveau de l'aérodrome ou du site d'exploitation avec le moteur critique en panne et le ou les moteurs restants fonctionnant à un niveau de puissance approprié.

b) Dans le cas d'opérations autres que celles spécifiées au point *RACI 3008.*H.010, le décollage est effectué de manière qu'un atterrissage forcé puisse être exécuté en sécurité jusqu'à atteindre le point auquel la poursuite du vol en sécurité est possible.

c) Dans le cas d'opérations effectuées conformément au point RACI 3008.H.010, outre les dispositions du point a) :

1. la masse au décollage ne dépasse pas la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol pour un stationnaire hors effet de sol (AEO OGE) en air calme, tous moteurs en fonctionnement, à un niveau de puissance approprié ; ou
2. pour une exploitation au départ d'une héli-plateforme :
   (i). avec un hélicoptère dont la MOPSC est supérieure à 19 ; ou
   (ii). avec tout hélicoptère au départ d'une héli-plateforme située dans un environnement hostile, la masse au décollage tient compte : de la procédure; de l'évitement du bord de la plateforme et d'une descente adaptée à la hauteur de l'héli-plateforme avec le ou les moteurs critiques en panne et les moteurs restants fonctionnant à un niveau de puissance approprié.

d) Lors de la démonstration de la conformité avec les points a) à c), il y a lieu de

prendre en compte, au point de départ, les paramètres applicables du point *RACI 3008*.010 c).

e) La partie de l'opération de décollage qui précède le moment où l'exigence du point RACI 3008.H.020 est respectée s'effectue avec le sol en vue.

RACI 3008.H.020 Trajectoire de decollage

À partir du point défini après le décollage (PDAD) ou, comme possibilité alternative, au plus tard 200 ft au-dessus de l'aire de décollage, avec le moteur critique en panne, les exigences des points RACI 3008.G.015 a) 1), a) 2) et b) sont satisfaites.

RACI 3008.H.025 En route. - Groupe motopropulseur

a) L'exploitant doit s'assurer que les exigences du paragraphe **RACI 3008.G.020** sont satisfaites.

RACI 3008.H.030 Atterrissage

(Voir IEM RACI 3008.H.015 et RACI 3008.H.030)

a) La masse à l'atterrissage à l'heure estimée d'atterrissage ne dépasse pas la masse maximale spécifiée pour un taux de montée de 150 ft/min à 300 m (1 000 ft) au-dessus du niveau de l'aérodrome ou du site d'exploitation avec le moteur critique en panne et l e ou les moteurs restants fonctionnant à un niveau de puissance approprié.

b) En cas de panne du moteur critique en tout point de la trajectoire d'approche:

1. un atterrissage interrompu peut être effectué conformément aux exigences du point RACI 3008.H.020; ou
2. dans le cas d'opérations autres que celles spécifiées au point RACI 3008. H.010, l'hélicoptère peut effectuer un atterrissage forcé en sécurité.

c) Dans le cas d'opérations effectuées conformément au point RACI 3008. H.010, outre les dispositions du point a) :

1. la masse à l'atterrissage ne dépasse pas la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol pour un stationnaire AEO OGE en air calme, tous moteurs en fonctionnement, à un niveau de puissance approprié ; ou
2. pour des opérations à destination d'une héli-plateforme:
   (i). avec un hélicoptère dont la MOPSC est supérieure à 19 ; ou
   (ii). avec tout hélicoptère à destination d'une héli -plateforme située dans un environnement hostile, la masse à l'atterrissage prend en compte la procédure et une descente adaptée à la hauteur de l'héli-plateforme avec le moteur critique en panne et le ou les moteurs restants fonctionnant à un niveau de

puissance approprié.

d) Lors de la démonstration de la conformité avec les points a) à c), il y a lieu de prendre en compte les paramètres applicables du point RACI 3008. F.010c) à l'aérodrome de destination ou à tout aérodrome de dégagement, le cas échéant.

e) La partie de l'opération d'atterrissage après laquelle il n'est plus possible de satisfaire à l'exigence du point b) 1) est effectuée avec le sol en vue.

CHAPITRE I - CLASSE DE PERFORMANCES 3

RACI 3008.I.005 Generalites

a) L'exploitant doit s'assurer que :
   1. Les helicopteres exploites en classe de performances 3 sont certifies en categorie A ou B ;
   2. Les operations ne sont conduites que depuis ou vers des heliports et sur des routes, zones et itineraires de deroutement contenus dans des environnements non hostiles, sauf pour les phases de decollage et d'atterrissage tel que prevu au (b) ci-dessous et sauf pour les operations approuvees conformement au paragraphe RACI 3008.B.005 (e) qui peuvent etre effectuees dans un environnement hostile.

b) Un exploitant peut conduire des operations de/vers un heliport situe en dehors d'un environnement hostile habite avec un temps d'exposition durant ies phases de decollage et d'atterrissage :
   1. Durant le decollage ; avant d'atteindre Vy ou 200 ft au-dessus de la surface de decollage ; ou
   2. Durant l'atterrissage ; en dessous de 200 ft au-dessus de la surface d'atterrissage, à condition que l'exploitant ait recu de l'Autorite l'approbation necessaire conformement a l'appendice 1 au paragraphe **RACI 3008.H.010 (a)**

c) L'exploitant doit s'assurer que les operations ne sont pas conduites :
   1. Hors de la vue de la surface ;
   2. De nuit ;
   3. Lorsque le plafond est inferieur a 600 ft ; ou
   4. Lorsque la visibilite est inferieure a 800 m.

RACI 3008.I. 010 Decollage

a) La masse au décollage est la plus faible des valeurs suivantes :
   1. la MCTOM ; ou
   2. la masse maximale au décollage spécifiée pour un stationnaire en effet de sol, tous moteurs fonctionnant à la puissance de décollage ou, si les conditions sont telles qu'un stationnaire en effet de sol n'est pas susceptible d'être établi, la masse au décollage spécifiée pour un stationnaire hors effet de sol, tous moteurs fonctionnant à la puissance de décollage.

b) Sauf exception prévue au point RACI 3008.I.005 b), dans le cas d'une panne moteur, l'hélicoptère est capable d'exécuter un atterrissage forcé en sécurité.

RACI 3008.I.015 En route

a) L'hélicoptère est capable, tous les moteurs fonctionnant dans les conditions spécifiées de puissance maximale continue, de poursuivre sa route prévue ou de se diriger vers un point de déroutement prévu sans voler à aucun moment en dessous de l'altitude de vol minimale applicable.

b) Sauf exception prévue au point RACI 3008.I.025 dans le cas d'une panne moteur, l'hélicoptère est capable d'exécuter un atterrissage forcé en sécurité.

RACI 3008.I.020 Atterrissage

a) La masse à l'atterrissage de l'hélicoptère à l'heure estimée d'atterrissage est la plus faible des valeurs suivantes :

1. la masse maximale certifiée à l'atterrissage ; ou
2. la masse maximale à l'atterrissage spécifiée pour un stationnaire en effet de sol, tous les moteurs fonctionnant à la puissance de décollage ou, si les conditions sont telles qu'un stationnaire en effet de sol n'est pas susceptible d'être établi, la masse à l'atterrissage spécifiée pour un stationnaire hors effet de sol, tous les moteurs fonctionnant à la puissance de décollage.

b) Sauf exception prévue au point RACI 3008.I.005 b), dans le cas d'une panne moteur, l'hélicoptère est capable d'exécuter un atterrissage forcé en sécurité.

RACI 3008.I.025 Exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile se trouvant en dehors d'une zone habitée

a) L'exploitation d'hélicoptères à turbine dont la MOPSC est inférieure ou égale à 6, dans un environnement hostile non habité sans capacité d'atterrissage forcé en sécurité, n'est effectuée que si l'exploitant s'est vu délivrer une autorisation par l'ANAC à la suite d'une évaluation des risques en matière de sécurité réalisée par l'exploitant. Avant de pouvoir effectuer cette exploitation dans un autre État Tiers, l'exploitant obtient l'aval de l'autorité compétente dudit État.

b) Pour obtenir et conserver une telle autorisation, l'exploitant :
1. n'effectue cette exploitation que dans les zones et aux conditions spécifiées dans l'autorisation ;
2. n'effectue pas cette exploitation dans le cadre d'un agrément SMUH ;
3. justifie le fait que les limites de l'hélicoptère ou d'autres raisons valables empêchent l'utilisation des critères de performances appropriés ; et

4. dispose d'une autorisation conformément au RACI 3008.H.010 b).

c) Nonobstant les dispositions du 3008.K.150 une telle exploitation peut être exécutée sans disposer d'équipement d'oxygène de subsistance, pour autant que l'altitude cabine ne dépasse pas dix mille (10 000) ft pendant plus de trente (30) minutes, et ne dépasse jamais treize mille (13 000) ft d'altitude-pression.

d)

RACI 3008.I.030 Vol en condition IMC

Les vols en IMC en classe de performances 3, doivent être effectués conformément aux dispositions du § RACI 3008.I.035.

***RACI 3008.I.035* Spécifications supplémentaires relatives à l'exploitation d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC, sauf les vols VFR spéciaux**

1) Des vols en classe de performances 3 en IMC ne doivent être effectués qu'au-dessus de surfaces acceptables par l'ANAC.

2) Lorsqu'elle approuve des vols d'hélicoptères en classe de performances 3 en IMC, l'ANAC s'assure que les hélicoptères ont été certifiés pour l'exploitation en régime IFR et que le niveau de sécurité d'ensemble prévu par les dispositions des RACI 3000, 3002, 3007 et 4006 est garanti par :

a) la fiabilité du moteur ;
b) les procédures de maintenance, les méthodes d'exploitation et les programmes de formation des équipages de l'exploitant ;
c) l'équipement et les autres éléments exigés par l'Appendice 2 du présent règlement.

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

4) Pour réduire au minimum les défaillances mécaniques, les hélicoptères exploités en IMC en classe de performances 3 doivent utiliser un contrôle d'état pour les vibrations de la chaîne de transmission arrière.

CHAPITRE J - MASSE ET CENTRAGE

RACI 3008. J.005 Généralités

(voir appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J.005)
(voir IEM RACI 3008.J.005)

a) Un exploitant doit s'assurer que, quelle que soit la phase de l'exploitation, le chargement, la masse et le centrage de l'hélicoptère sont conformes aux limites spécifiées dans le manuel de vol ou le manuel d'exploitation, si celui-ci est plus restrictif.

b) Un exploitant doit établir la masse et le centrage de tout hélicoptère sur la base d'une pesée réelle préalablement à la mise en service, puis à intervalles de 4 ans. Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse et le centrage doivent être pris en compte et dûment renseignés. Dans le cas où l'effet des modifications sur la masse et le centrage n'est pas connu de manière exacte, les hélicoptères doivent faire l'objet d'une nouvelle pesée.

c) Un exploitant doit déterminer la masse de tous les éléments d'exploitation et des membres d'équipage inclus dans la masse de base, par pesée ou par utilisation de masses forfaitaires. L'influence de leur position dans l'hélicoptère sur le centrage doit être déterminée.

d) Un exploitant doit établir la masse de la charge marchande, y compris tout lest, par pesée réelle ou déterminer la masse marchande par référence à des masses forfaitaires des passagers et des bagages conformément au paragraphe OPS 3.J.025.

e) Un exploitant doit déterminer la masse de la charge en carburant sur la base de la densité réelle ou, si celle-ci n'est pas connue, d'une densité standard calculée conformément à une méthode décrite dans le manuel d'exploitation *(voir IEM RACI 3008.J.025 (e))*.

f) La pesée est accomplie par le fabricant de l'hélicoptère ou par un organisme de maintenance agréé.

RACI 3008. J.010 Terminologie

a) Masse à vide en ordre d'exploitation ou masse de base : La masse totale de l'helicoptere pret pour un type specifique d'exploitation, ne comprenant pas le carburant utilisable ni la charge marchande.

b) Masse maximale au decollage : La masse maximale totale de l'helicoptere autorisee au decollage.

c) Charge marchande : La masse totale des passagers, bagages et fret, y compris toute charge

non commerciale.

d) Classification des passagers.

1. Les adultes, les hommes et les femmes sont definis comme des personnes de 12 ans ou plus.
2. Les enfants sont definis comme des personnes de 2 ans ou plus mais de moins de 12 ans.
3. Les bebes sont definis comme des personnes de moins de 2 ans.

RACI 3008. J.015 Chargement, masse et centrage

Un exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation les principes et les méthodes utilisés pour le chargement et pour le système de masse et centrage, répondant aux exigences du paragraphe RACI 3008. J.005. Ce système doit couvrir tous les types d'exploitation prévus.

RACI 3008. J.020 Masse de l'équipage

a) Un exploitant doit utiliser les valeurs suivantes afin de déterminer la masse de base :

1. les masses réelles, comprenant tous les bagages, de l'équipage ;
2. ou des masses forfaitaires avec bagages à main, de 85 kg pour les membres d'équipage de conduite et de 75 kg pour les membres d'équipage de cabine ;
3. ou d'autres masses forfaitaires considérées comme acceptables par l'ANAC.

b) Un exploitant doit corriger la masse de base afin de prendre en compte tout bagage supplémentaire. La position des bagages supplémentaires doit être prise en compte dans l'établissement du centrage de l'hélicoptère.

RACI 3008. J.025 Masse des passagers et des bagages

a) Un exploitant doit calculer la masse des passagers et bagages enregistrés, soit sur la base de la masse réelle constatée par pesée de chaque passager et de chaque bagage, soit sur la base des valeurs forfaitaires de masse spécifiées dans les tableaux 1 à 3 ci-dessous, sauf lorsque le nombre de sièges passagers disponibles est inférieur à 10. Dans ce cas, la masse des passagers peut être établie par une déclaration verbale de chaque passager et en ajoutant une constante prédéterminée tenant compte des bagages à main et des vêtements (voir IEM RACI 3008.J.025(a)). La procédure spécifiant dans quelles conditions seront choisies les masses réelles ou les masses forfaitaires et la procédure devant être suivie en cas de déclaration verbale doivent être incluses dans le manuel d'exploitation.

b) Si la masse réelle des passagers est déterminée par pesée, un exploitant doit s'assurer que leurs effets personnels et bagages à main sont inclus. La pesée doit être effectuée

immédiatement avant l'embarquement et dans un endroit voisin.

c) Si la masse des passagers est déterminée sur la base des masses forfaitaires, les masses forfaitaires spécifiées dans les tableaux 1 et 2 ci-après doivent être utilisées. Les masses forfaitaires comprennent la masse des bagages à main et la masse des bébés de moins de 2 ans portés par un adulte sur un même siège passager. Les bébés occupant une place entière doivent être considérés comme des enfants dans le cadre de ce paragraphe.

d) Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'un hélicoptère est de 20 ou plus, les masses forfaitaires hommes et femmes du Tableau 1 s'appliquent. Comme option, dans le cas où le nombre total de sièges passagers est supérieur ou égal à 30, les masses "Tous adultes" sans distinction de sexe du Tableau 1 sont applicables.

Tableau 1

	20 et plus		30 et plus
Sièges passagers :	Homme	Femme	Tous adultes
Tous vols	82 kg	64 kg	78 kg
Enfants	35 kg	35 kg	35 kg
Bagages à mains (le cas échéant)		6 kg	
Combinaison de survie (le cas échéant)		3 kg	

e) Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'un hélicoptère est compris entre 10 et 19 inclus, les masses forfaitaires du Tableau 2 s'appliquent.

Tableau 2

	de 10 à 19	
Sièges passagers :	Homme	Femme
Tous vols	86 kg	68 kg
Enfants	35 kg	35 kg
Bagages à mains (le cas échéant)	6 kg	
Combinaison de survie (le cas échéant)	3 kg	

f) Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'un hélicoptère est compris entre 1 et 5 inclus ou entre 6 et 9 inclus, les masses forfaitaires du Tableau 3 s'appliquent.

Tableau 3

Sièges passagers	1 à 5	6 à 9
Homme	98 kg	90 kg
Femme	80 kg	72 kg
Enfants	35 kg	35 kg
Bagages à mains (le cas échéant)	6 kg	
Combinaison de survie (le cas échéant)	3 kg	

g) Valeurs de masse pour les bagages

Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'un hélicoptère est de 20 ou plus, une valeur forfaitaire de masse de 13 kg applicable à chaque bagage enregistré peut être adoptée par un exploitant. Pour les hélicoptères de 19 sièges passagers ou moins, la masse réelle de chaque bagage enregistré déterminée par pesée doit être utilisée.

h) Lorsqu'un exploitant souhaite utiliser des valeurs forfaitaires autres que celles des tableaux 1 à 3 ci-dessus ou des valeurs forfaitaires de masse pour les bagages, il doit aviser l'ANAC de ses raisons et obtenir son approbation préalable. Il doit également soumettre pour approbation un plan détaillé de campagne de pesée et appliquer la méthode statistique décrite à l'appendice 1 du paragraphe RACI 3008.J.025(h). Après vérification et approbation par l'ANAC des résultats de la campagne de pesée, les valeurs forfaitaires obtenues sont uniquement applicables par ledit exploitant. Les valeurs forfaitaires obtenues ne peuvent être utilisées que dans des circonstances analogues à celles de la campagne qui a permis d'établir ces valeurs. Si les valeurs obtenues excèdent les valeurs des tableaux 1 et 2, ce sont ces valeurs supérieures qui doivent être utilisées (voir IEM RACI 3008.J.025(h)).

i) Sur tout vol identifié comme transportant un nombre significatif de passagers dont les masses, incluant la masse de leurs bagages à main, sont supposées dépasser les masses forfaitaires, un exploitant doit déterminer la masse réelle de ces passagers par pesée ou en ajoutant un incrément de masse adéquat (voir IEM RACI 3008.J.025(i) et (j)).

j) Si des valeurs forfaitaires pour les bagages enregistrés sont utilisées et si un certain nombre de bagages passagers enregistrés est supposé dépasser la masse forfaitaire, un exploitant doit déterminer la masse réelle totale de ces bagages par pesée ou en ajoutant un incrément de masse adéquat (voir IEM RACI 3008.J.025(i) et (j)).

k) Un exploitant doit s'assurer que le commandant de bord est informé lorsqu'une méthode non forfaitaire a été utilisée pour déterminer la masse du chargement et que cette méthode est mentionnée sur la documentation de masse et centrage.

RACI 3008. J.030 Documentation de masse et centrage

(voir appendice 1 au paragraphe RACI 3008.*J.030)*

a) Un exploitant doit établir avant chaque vol une documentation de masse et centrage spécifiant la charge et sa répartition. La documentation de masse et centrage doit permettre au commandant de bord de déterminer que le chargement et sa répartition sont tels que les limites de masse et centrage de l'hélicoptère ne sont pas dépassées. Le nom de la personne chargée de préparer la documentation de masse et centrage doit figurer sur le document. La personne chargée de superviser le chargement de l'hélicoptère doit confirmer par signature que le chargement et sa répartition sont conformes à la documentation de masse et centrage. Ce document doit être jugé acceptable par le commandant de bord, son acceptation étant indiquée par contre signature ou équivalent (voir paragraphe RACI 30083.P.020(a)(12)).

b) Un exploitant doit spécifier les procédures de modifications de dernière minute du chargement.

c) Un exploitant peut utiliser une alternative aux procédures des paragraphes (a) et (b) ci-dessus, sous réserve d'approbation par l'ANAC.

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J.005 Masse et centrage - Généralités

a) Détermination de la masse de base d'un hélicoptère

1. Pesée d'un hélicoptère

(i). Les hélicoptères neufs sont normalement pesés en usine et peuvent être mis en service sans qu'une nouvelle pesée soit nécessaire si toutefois les relevés de masse et centrage sont corrigés en fonction des altérations ou modifications apportées à l'hélicoptère. Les hélicoptères provenant d'un autre exploitant avec un programme de contrôle de masse et centrage approuvé n'ont pas besoin d'être repesés avant d'être utilisé par leur nouvel exploitant, à moins que plus de 4 années ne se soient écoulées depuis la dernière pesée.

(ii). Les masses et centrages individuels de chaque hélicoptère doivent être ré-établis régulièrement. L'intervalle maximal entre deux pesées doit être défini par l'exploitant et doit être conforme aux exigences du paragraphe RACI 3008.J.005(b). En outre, les masse et centrage de chaque hélicoptère doivent être établis une nouvelle fois par :

A. pesée ;

B. ou calcul, si un exploitant est en mesure de justifier la validité de la méthode de calcul choisie, dès lors que le cumul des modifications de la masse de base dépasse ±0,5 % de la masse maximale à l'atterrissage ou que le cumul des modifications de la position du centre de gravité dépasse 0,5 % de la corde aérodynamique moyenne.

2. *Procédure de pesée*

(i). La pesée doit être effectuée soit par le constructeur, soit par un organisme d'entretien agréé.

(ii). Des précautions usuelles doivent être prises, cohérentes avec des pratiques correctes, telles que :

A. contrôler que l'hélicoptère et son équipement sont complets ;
B. s'assurer que les fluides ont été pris en compte ;
C. s'assurer que l'hélicoptère est propre ;
D. et s'assurer que la pesée est effectuée dans un hangar fermé.

(iii). Tout équipement utilisé pour la pesée doit être correctement étalonné et remis à zéro et utilisé en conformité avec les instructions de son constructeur. Chaque balance doit avoir été étalonnée, soit par le constructeur, soit par le service national des poids et mesures ou un organisme habilité à cet effet, dans les 2 dernières années précédant la pesée ou dans une période définie par le constructeur de l'équipement de pesée, la période la plus courte devant être retenue. L'équipement de pesée doit permettre d'établir la masse de l'hélicoptère précisément (voir IEM de l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008 3.J.005, paragraphe (a)(2)(iii)).

b) *Masses forfaitaires spéciales pour la charge marchande -*

En plus des masses forfaitaires des passagers et des bagages enregistrés, un exploitant peut soumettre à l'approbation de l'ANAC des masses forfaitaires pour les autres éléments du chargement.

c) Chargement de l'hélicoptère

1. Un exploitant doit s'assurer que le chargement de ses hélicoptères est effectué sous la surveillance d'un personnel qualifié.
2. Un exploitant doit s'assurer que le chargement du fret est cohérent avec les données utilisées pour le calcul des masse et centrage de l'hélicoptère.
3. Un exploitant doit se conformer aux limitations de structure supplémentaires telles que la résistance du plancher, la charge maximale par mètre linéaire, la masse maximale par compartiment cargo et les limitations maximales de places assises.
4. Un exploitant doit tenir compte des déplacements du chargement en vol (treuillage par exemple)

d) Limites de centrage

1. Enveloppe opérationnelle de centrage.

A moins que les sièges ne soient attribués et que i'effet du nombre de passagers par rangée de sièges, du fret dans les compartiments de fret individuels et du carburant dans les réservoirs individuels ne soient pris en compte précisément dans le calcul du centrage, des marges opérationnelles doivent être appliquées à l'enveloppe de centrage certifiée. Lors de la détermination des marges de centrage, la possibilité d'écarts par rapport à la répartition de charge prévue doit être considérée. S'il n'y a pas allocation des sièges passagers, un exploitant doit introduire des procédures afin de s'assurer qu'une action corrective est prise par l'équipage de conduite ou de cabine au cas où le choix des sièges serait extrême longitudinalement. Les marges de centrage et les procédures opérationnelles associées, y compris les hypothèses en matière de répartition des passagers, doivent être acceptables par l'ANAC *(voir IEM de l'appendice 1 du paragraphe* RACI 3008.*J.005(d)).*

2. Centrage *en vol.*

En complément au paragraphe (d)(1) ci-dessus, un exploitant doit démontrer que les procédures prennent totalement en compte les variations extrêmes de centrage en vol du fait des mouvements des passagers et de l'équipage et de la consommation et du transfert de carburant.

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J.025(h) Procédure d'établissement de valeurs forfaitaires révisées de masse des passagers et des bagages
(voir IEM de l'appendice 1 du paragraphe RACI 3008.*J.025(h))*

a) Passagers

1. *Méthode d'échantillonnage de masse.*

La masse moyenne des passagers et de leurs bagages à main doit être déterminée par pesée, sur la base d'échantillons aléatoires. La sélection d'échantillons aléatoires doit, par nature et par extension, être représentative du volume de passagers, en considérant le type d'exploitation, la fréquence des vols sur les différentes routes, les vols aller et retour, la saison en cours et la capacité en sièges de l'hélicoptère.

2. *Taille de l'échantillon.* Le plan de campagne de pesée doit couvrir la pesée d'au moins le plus élevé de :

(i) le nombre de passagers calculé à partir d'un échantillon pilote, sur la base de procédures statistiques normales et compte tenu d'un intervalle de confiance (précision) de 1 % pour les masses moyennes adultes et de 2 % pour les masses moyennes hommes et femmes séparés (les procédures statistiques complétées par un exemple de détermination de l'échantillon témoin et de la masse moyenne sont données dans l'IEM RACI 3008.J.025(g)),

(ii) et :

(A) pour les hélicoptères d'une capacité égale ou supérieure à 40 sièges passagers, un total de 2000 sièges passagers ;
(B) ou pour les hélicoptères d'une capacité inférieure à 40 sièges passagers, un nombre égal à 50 fois le nombre de sièges passagers.

3. *Masses des passagers.* La masse des passagers doit comprendre la masse de leurs effets personnels transportés lors de l'embarquement à bord de l'hélicoptère. Lors de la sélection des échantillons aléatoires de masses passagers, les bébés doivent être pesés avec l'adulte accompagnateur. (voir également le paragraphe RACI 3008.J.010(e) et les paragraphes RACI 3008.J.025(c), (d) et (e)).

4. *Lieu de la pesée.* Le lieu de pesée des passagers doit être choisi aussi près que possible de l'hélicoptère, en un point où la masse du passager ne risque pas de changer du fait de l'abandon ou de l'acquisition d'effets personnels avant l'embarquement.

5. *Balance.* La balance devant être utilisée pour la pesée des passagers doit avoir une capacité d'au moins 150 kg. Elle doit être graduée au minimum de 500 g en 500 g. La balance doit être précise à 0,5 % ou 200 grammes près (le plus grand des deux).

6. *Relevés des valeurs de masse.* La masse des passagers, la catégorie des passagers correspondant (homme, femme, enfant) et le numéro de vol doivent être relevés pour chaque vol.

b) Bagages enregistrés

La procédure statistique de détermination des masses forfaitaires des bagages basée sur la moyenne des masses de bagage de l'échantillon minimum requis est basiquement la même que celle concernant les passagers et décrite au paragraphe (a) (1). Pour les bagages, l'intervalle de confiance (précision) s'élève à 1%. Un minimum de 2000 bagages enregistrés doit être pesé.

c) Détermination des masses forfaitaires des passagers et des bagages enregistrés

1. Afin de s'assurer que l'utilisation des masses forfaitaires des passagers et des bagages enregistrés au lieu de l'utilisation des masses réelles déterminées par pesée n'affecte pas la sécurité au cours de l'exploitation, une analyse statistique doit être effectuée. Une telle analyse détermine entre autres paramètres la masse moyenne des passagers et des bagages.

2. Sur les hélicoptères de 20 sièges passagers et plus, ces moyennes s'appliquent

comme valeurs forfaitaires de masses hommes et femmes.

3. Sur ies hélicoptères de plus petite capacité, les incréments suivants doivent être ajoutés aux masses moyennes des passagers afin d'obtenir les valeurs forfaitaires revisées des masses :

Tableau d'increment dees masses

Nombre de sièges passagers	Incrément de masse nécessaire
1 à 5 inclus	16 kg
6 à 9 inclus	8 kg
10 à 19 inclus	4 kg

Comme option, des valeurs forfaitaires (moyennes) de masses "tous adultes" peuvent être appliqués aux hélicoptères de 30 sièges passagers et plus.
Les masses forfaitaires (moyennes) des bagages enregistrés sont applicables aux hélicoptères de 20 sièges passagers et plus.

4. Les exploitants peuvent soumettre à l'ANAC un plan détaillé de campagne de pesée pour approbation et, par conséquent, un écart par rapport à la valeur forfaitaire de masse, pourvu que celui-ci soit déterminé au moyen de la procédure décrite dans cet appendice. De tels écarts doivent être révisés à intervalles ne dépassant pas 5 ans RACI 3008.J.025(g), paragraphe (c)(4). *(voir IEM de l'appendice 1 du paragraphe* RACI 3008*.J.025 paragraphe (c)(4))*

5. Les valeurs des masses forfaitaires tous adultes doivent être basées sur un ratio hommes/femmes de 80/20 pour tous les vols excepté les charters vacances pour lesquels un ratio de 50/50 est retenu. Si un exploitant souhaite obtenir l'autorisation d'utiliser un ratio différent sur des routes ou vols spécifiques, des données doivent être soumises à l'ANAC, montrant que le nouveau ratio hommes/femmes couvre au moins 84 % des ratios hommes/femmes réellement rencontrés sur un échantillon d'au moins 100 vols représentatifs.

6. Les masses moyennes trouvées doivent être arrondies au kilo près. Les masses des bagages enregistrés doivent être arrondis aux 500 g près. Le cas échéant.

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J.030 Documentation de masse et centrage
(voir IEM de l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008*S 3.J.030)*

a) Documentation de masse et centrage

1. Contenu

(i). La documentation de masse et centrage doit contenir les informations suivantes :
(A) immatriculation et type de l'hélicoptère ;

(B) numéro de vol et date ;
(C) identité du commandant de bord ;
(D) identité de la personne qui a préparé le document ;
(E) masse de base et centrage correspondant de l'hélicoptère ;
(F) masse du carburant au décollage et masse du carburant correspondant à la consommation d'étape ;
(G) masse des produits consommables autres que le carburant ;
(H) composition du chargement, comprenant passagers, bagages, fret et ballast ;
(I) masse au décollage, masse à l'atterrissage et masse sans carburant ;
(J) répartition du chargement ;
(K) positions applicables du centre de gravité de l'hélicoptère ;
(L) et limites des valeurs de masse et de centrage.

(ii). Sous réserve de l'approbation de l'ANAC, un exploitant peut ne pas indiquer certaines de ces informations sur la documentation de masse et centrage.

2. Changement de dernière minute.

Dans le cas d'un changement de dernière minute après établissement de la documentation de masse et centrage, ce changement doit être porté à la connaissance du commandant de bord et inscrit sur la documentation de masse et centrage. Les modifications maximales tolérées en modification de dernière minute sur le nombre de passagers ou la charge admise en soute doivent être spécifiées dans le manuel d'exploitation. Si ce nombre est dépassé, une nouvelle documentation de masse et centrage doit être préparée.

b) Systèmes informatisés

Lorsque les données de masse et centrage sont générées par un système informatisé de masse et centrage, un exploitant doit vérifier l'intégrité des données ainsi obtenues. Il doit établir un système permettant de vérifier que les modifications des données d'entrée sont intégrées sans erreur dans le système et que le système fonctionne correctement de manière continue en contrôlant les données de sortie du système à des intervalles ne dépassant pas 6 mois.

c) Systèmes embarqués de masse et centrage

L'approbation de l'ANAC doit être obtenue par un exploitant s'il souhaite utiliser un système informatique embarqué de masse et centrage comme source primaire poour la libération du vol.

d) *Système de transmission par liaison de données*

Lorsque les devis de masse et centrage sont transmis aux hélicoptères par un système de liaison de données, une copie de la documentation de masse et centrage finale telle qu'acceptée par le commandant de bord doit rester au sol.

CHAPITRE K – INSTRUMENTS ET EQUIPEMENTS DE SECURITE

RACI 3008.K.005 Introduction générale

(voir IEM RACI 3008.*K.005)*

a) Un exploitant doit s'assurer qu'aucun vol ne commence à moins que les instruments et équipements exigés par ce chapitre ne soient :
   1. approuvés ou acceptés par l'ANAC, sauf dispositions contraires spécifiées au paragraphe (c), et installés conformément aux règlements qui leur sont applicables, notamment les normes minimales de performances, les règlements opérationnels et de navigabilité ;
   2. et en état de fonctionnement pour le type d'exploitation effectuée, sauf dispositions stipulées dans la L.M.E. (voir RACI 3008.B.030).

b) Les normes de performances minimales des instruments et équipements sont celles requises par les règlements opérationnels et de navigabilité applicables.

c) Les équipements ci-après mentionnés ne sont pas tenus d'être approuvés :
   1. les fusibles (RACI 3008.K.010) ;
   2. les torches électriques (RACI 3008.K.015(a)(4)) ;
   3. le chronomètre de précision (RACI 3008.K.025(b) et 3.K.030(b)) ;
   4. le porte-cartes (RACI 3008.K.030(n));
   5. les trousses de premiers secours (RACI 3008.K.130);
   6. les mégaphones (RACI 3008.K.185);
   7. les équipements de survie et de signalisation pyrotechnique (RACI 3008.K.210(a) et (c)) ;
   8. et les ancres flottantes et tous équipements permettant d'amarrer, d'ancrer ou de manoeuvrer des hélicoptères amphibies sur l'eau, (RACI 3008.K.215.)
   9. et les dispositifs de retenue pour enfants, (RACI 3008.K.115) (a) (4).

d) Si l'équipement doit être utilisé en vol par un membre d'équipage de conduite à son poste de travail, il doit être facilement utilisable depuis son poste. Lorsqu'un équipement unique doit être utilisé par plus d'un membre d'équipage de conduite, il doit être installé de telle façon que l'équipement puisse être facilement utilisable depuis chaque poste à partir duquel il doit être utilisé.

e) Les instruments utilisés par l'un quelconque des membres d'équipage de conduite doivent être disposés de façon à permettre au membre d'équipage de conduite de lire facilement les indications depuis son poste, avec un minimum d'altération de sa position et de son axe de vision normaux lorsqu'il regarde devant lui, dans le sens de la trajectoire. Lorsqu'un instrument unique doit être utilisé par plus d'un membre d'équipage de conduite, il doit être disposé de façon à être visible depuis chaque poste de travail des membres de l'équipage de conduite concernés.

RACI 3008.K.010 Les fusibles

Il doit être disponible à bord de l'hélicoptère, le cas échéant, des fusibles de rechange de calibres appropriés pour remplacer les fusibles accessibles en vol.

RACI 3008. K.015 Feux opérationnels des hélicoptères

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé de :

a) pour un vol de jour :

1. un système de feu(x) anti-collision

b) Pour un vol en IFR ou de nuit, en plus des equipements specifies au paragraphe (a) ci-dessus :
1. Un eclairage alimente par le circuit electrique de bord assurant un eclairage approprie de l'ensemble des instruments et equipements, s'ils sont indispensables a une exploitation sure de l'helicoptere ;
2. Et un eclairage alimente par le circuit electrique de bord assurant l'eclairage de tous les compartiments passagers ;
3. Et une torche electrique pour chaque membre d'equipage reglementaire, facilement accessible des membres d'equipage lorsqu'ils occupent leur poste de travail ;
4. Et des feux de position et de navigation ;
5. Et deux phares d'atterrissage dont l'un au moins reglable en vol de maniere a eclairer le sol devant et en dessous de l'helicoptere, et le sol de part et d'autre de l'helicoptere ;
6. Et les feux leur permettant de se conformer aux reglementations internationales de prevention des abordages en mer s'il s'agit d'un helicoptere amphibie.

RACI 3008. K.020 Equipement pour les vols nécessitant un système de radiocommunication ou de radionavigation.
(voir IEM RACI 3008.K.020)

Dés lors qu'un système de radiocommunication ou de radionavigation est exigé, un exploitant ne peut exploiter que si l'hélicoptère est équipé d'un micro-casque ou système équivalent et d'un alternat situé sur les commandes de vol pour chaque pilote ou membre d'équipage requis à son poste de travail.

RACI 3008. K.025 Exploitation VFR de jour - Instruments de vol et de navigation et équipements associés
*(voir IEM **RACI 3008**.K.025/.K.030)*

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère de jour selon les règles de vol à vue (VFR) que

s'il est équipé des instruments de vol et de navigation et équipements associés listés ci-dessous et, lorsqu' applicable, selon les conditions spécifiées ci-après :

a) un compas magnétique ;
b) un chronomètre de précision, exprimant le temps en heures, minutes et secondes ;
c) un altimètre sensible gradué en pieds, muni d'une sous-échelle de calage graduée en hecto-Pascal ou en millibars, réglable à tout calage altimétrique que l'on est susceptible de rencontrer en vol ;
d) un anémomètre gradué en noeuds ;
e) un variomètre ;
f) un indicateur de dérapage
g) et un moyen d'indiquer au poste de pilotage la température de l'air extérieur
h) de tous autres instruments ou éléments d'équipement qui pourront être prescrits par l'ANAC ;
i) lorsque deux pilotes sont exigés, le poste du second pilote doit être équipé des instruments séparés décrits ci-après :
   1. un altimètre sensible gradué en pieds, muni d'une sous-échelle de calage graduée en hectoPascal ou en millibars réglable à tout calage altimétrique que l'on est susceptible de rencontrer en vol ;
   2. un anémomètre gradué en nœuds ;
   3. un variomètre ;
   4. un indicateur de dérapage

j) en plus des équipements de vol et de navigation requis par les paragraphes (a) à (h) ci-dessus, les hélicoptères dont la masse maximale autorisée au décollage (MCTOM) est supérieure à 3 175 kg, ou tout hélicoptère volant au-dessus de l'eau, hors de la vue de la côte ou lorsque la visibilité est inférieure à 1500 m, doivent être équipés des instruments de vol suivants :
   1. un indicateur d'assiette (horizon artificiel) ;
   2. et un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap).
k) lorsque des instruments sont requis en double, cette exigence signifie que chaque pilote doit disposer, selon le cas, d'un affichage, de sélecteurs, ou autres équipements associés, séparés ;
l) et tous les hélicoptères doivent être équipés de dispositifs indiquant toute anomalie dans la fourniture de l'alimentation aux instruments de vol exigés ;
m) et chaque anémomètre doit être équipé d'un tube Pitot réchauffé ou d'un système équivalent afin de prévenir toute défaillance de fonctionnement due à la condensation ou au givrage pour les hélicoptères dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est supérieure à 3 175 kg ou dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MAPSC) est supérieure à 9.

RACI 3008. K.030 Vols IFR ou vols de nuit - Instruments de vol et de navigation et équipements associés.
*(voir IEM **RACI 3008**.K.025/.K.030)*

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments (IFR) ou de nuit selon les règles de vol à vue (VFR) que s'il est équipé des instruments de vol et de navigation et équipements associés listés ci-dessous et, lorsque applicable, selon les conditions décrites dans les paragraphes ci-après :

a) un compas magnétique ;
b) un chronomètre de précision, exprimant le temps en heures, minutes et secondes ;
c) deux altimètres sensibles gradués en pieds, munis d'une sous-échelle de calage graduée en hectoPascal ou en millibars réglable à tout calage altimétrique que l'on est susceptible de rencontrer en vol. pour les vols VFR, l'un des deux peut être remplacé par un radioaltimètre;
d) Un anemometre muni d'un tube Pitot rechauffe, ou d'un systeme equivalent permettant de prevenir toute defaillance de fonctionnement due a la condensation ou au givrage, ainsi que d'un dispositif avertisseur d'une panne du rechauffage du tube Pitot. L'exigence d'un systeme avertisseur de la panne de rechauffage du tube Pitot ne s'applique pas aux helicopteres dont la configuration maximale approuvee en sièges passagers (MAPSC) est de 9 ou moins ou dont la masse maximale certifiee au decollage (MCTOM) est inferieure ou egale a 3 175 kg, et dont le certificat individuel de navigabilite a ete delivre avant le 1er aout 1999 (voir IEM RACI 3008.K.030(d) et (k)(2)).

e) un variomètre ;
f) un indicateur de dérapage ;
g) un indicateur d'assiette (horizon artificiel)
h) un indicateur d'attitude (horizon artificiel) de secours, pouvant être utilisé de n'importe quelle place pilote :
   1. dont le fonctionnement est garanti pendant un minimum de 30 minutes, ou le temps nécessaire pour rejoindre un site d'atterrissage accessible lors du survol d'une zone hostile ou d'une étendue d'eau (la plus grande des deux valeurs), après la défaillance totale du circuit électrique normal, compte tenu des autres charges électriques affectant le circuit de secours et des procédures d'exploitation ;
   2. qui fonctionne indépendamment de tout autre horizon artificiel ;
   3. qui fonctionne automatiquement en cas de défaillance totale du circuit électrique normal ;
   4. et qui dispose d'un éclairage approprié dans toutes les phases d'exploitation.
i) en application du paragraphe (h) ci-dessus, l'équipage de conduite doit être clairement informé lorsque l'horizon artificiel de secours exigé par ce paragraphe est alimenté par la génération électrique de secours. Lorsque l'horizon artificiel de secours possède sa propre alimentation, il doit exister sur l'instrument lui-même ou sur le tableau de bord un indicateur pour signaler que cette alimentation est utilisée ;

j) un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap) et un instrument indiquant si l'alimentation des instruments gyroscopiques est suffisante ;

k) un moyen indiquant dans le poste de pilotage la température extérieure graduée en °C

l) une source secours de pression statique pour l'altimètre, l'anémomètre et le variomètre ;

m) et dès lors que l'on exige deux pilotes, le poste du second pilote doit être équipé des instruments séparés ci-après :
   1. un altimètre sensible, gradué en pieds, muni d'une sous-échelle de calage graduée en hectoPascal ou en millibars, réglable à tout calage altimétrique que l'on est susceptible de rencontrer en vol, et qui peut être l'un des deux altimètres exigés par le paragraphe (c) ci-dessus ;
   2. un anémomètre muni d'un tube Pitot réchauffé ou d'un système équivalent permettant de prévenir toute défaillance de fonctionnement due à la condensation ou au givrage, ainsi que d'un dispositif avertisseur d'une panne de réchauffage Pitot. L'exigence d'un système avertisseur de la panne de réchauffage du tube Pitot ne s'applique pas aux hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MAPSC) est de 9 ou moins ou dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est inférieure ou égale à 3 175 kg et dont le certificat individuel de navigabilité a té délivré avant le 1er août 1999 (Voir IEM OPS 3.K.030(d) et (m)(2)) ;
   3. un variomètre ;
   4. un indicateur de virage et de dérapage ;
   5. un indicateur d'attitude (horizon artificiel) ;
   6. et un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap) ; pour les vols VFR de nuit et un indicateur gyromagnetique de direction pour les vols IFR ;

n) pour les vols IFR, un porte-cartes positionné de manière à permettre une lecture aisée et possédant un éclairage;

o) lorsque des instruments doivent être doublés, cette exigence signifie que chaque pilote doit disposer, selon le cas, d'un affichage séparé et de sélecteurs, ou autre équipement associé, séparés;

p) tous les hélicoptères doivent être équipés de dispositifs indiquant toute anomalie dans la fourniture de l'alimentation aux instruments de vol exigés ainsi que, s'ils sont utilisés de nuit, des dispositifs d'éclairage suivants :
   1. des feux prescrits dans le RACI 5000 pour les aéronefs en vol ou qui se déplacent sur l'aire de mouvement d'une hélistation ;
   2. de deux phares d'atterrissage, dont l'un au moins sera orientable dans le plan vertical ;
   3. d'un dispositif d'éclairage des instruments et des appareils qui sont indispensables pour assurer la sécurité de l'hélicoptère et qui sont utilisés par l'équipage de conduite ;

4. d'un dispositif d'éclairage des cabines de passagers ;
5. d'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage ;

q) tous les hélicoptères doivent être équipés d'un système de stabilisation, à moins qu'il ne soit prouvé de façon satisfaisante au service de certification que l'hélicoptèr e possède, par sa conception, une stabilité suffisante sans disposer d'un tel système ;

r) tous les hélicoptères utilisés en régime IFR, dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est supérieure ou égale à trois mille cent soixante-quinze (3 175 kg) ou dont le nombre maximal de sièges passagers est supérieur à 9 doivent être équipés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.

s) et, de tous autres instruments ou éléments d'équipement qui pourront être prescrits par l'ANAC ;

RACI 3008.K.035 Intentionnellement blanc

RACI 3008. K.040 Radio altimètres

a) Les hélicoptères survolant des étendues d'eau sont équipés d'un radioaltimètre capable d'émettre une alerte sonore en dessous d'une hauteur prédéterminée, ainsi qu'une alerte visuelle à une hauteur que le pilote peut sélectionner, dans le cas d'un vol :

1. sans que la terre ferme soit en vue ;
2. avec une visibilité inférieure à mille cinq cents (1 500) m ;
3. de nuit ; ou
4. à une distance de la terre ferme correspondant à plus de trois minutes de vol à une vitesse de croisière normale.

RACI 3008. K.045 Dispositif avertisseur de proximité du sol

Reservé

RACI 3008.K.050 *Intentionnellement blanc*

RACI 3008.K.055 Equipement Radar météorologique embarqué

L'exploitant ne peut exploiter un helicoptere dont la configuration maximale approuvee en sièges passagers (CMASP/MASCP) est supérieure a 9 en IFR ou de nuit lorsque les bulletins météorologiques en vigueur indiquent que des orages ou autres conditions météorologiques

présentant un risque potentiel, détectables par un radar meteorologique, peuvent être supposes exister sur le trajet prévu, que s'il est équipe d'un radar meteorologique embarque.

RACI 3008. K.060 Equipement pour le vol en conditions givrantes

a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en conditions givrantes prévues ou réelles que s'il est certifié et équipé pour le vol en conditions givrantes

b) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère de nuit en conditions givrantes prévues ou réelles que s'il est équipé d'un moyen permettant d'éclairer ou de détecter la formation de glace. Le système d'éclairage utilisé ne doit pas provoquer d'éclat ou de réflexion susceptible de gêner les membres d'équipage dans l'accomplissement de leurs tâches.

RACI 3008. K.065 *Intentionnellement blanc*

RACI 3008. K.070 Système d'interphone pour les membres de l'équipage de conduite

L'exploitant ne peut exploiter un helicoptere a bord duquel est exigee la presence de plus d'un membre d'équipage de conduite que s'il est equipe d'un systeme d'interphone pour membres d'equipage de conduite utilisant des ensembles micro et casques, sauf micros à main ; à l'usage de tous les membres d'equipage de conduite

RACI 3008. K.075 Système d'interphone pour les membres de l'équipage

a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère transportant un membre d'équipage autre qu'un membre d'équipage de conduite que s'il est équipé d'un système d'interphone pour les membres d'équipage,

b) Le système d'interphone pour les membres d'équipage exigé par ce paragraphe doit :

1. fonctionner indépendamment du système d'annonce passagers, à l'exception des combinés, microphones, commutateurs sélecteurs et systèmes de signalisation ;
2. assurer une communication bilatérale entre le poste de pilotage et chaque poste de membre d'équipage requis ;
3. être facilement accessible et utilisable de chaque poste des membres d'équipage de conduite requis dans le poste, et pour les membres d'équipage de cabine ;
4. être facilement accessible et utilisable à chaque poste des membres d'équipage de cabine requis situés à proximité de chaque issue, ou paire d'issues, de secours de plain-pied ;
5. être équipé d'un système d'alerte muni de signaux visuels ou sonores permettant à l'équipage de conduite d'alerter l'équipage de cabine et à l'équipage de cabine d'alerter l'équipage de conduite ;
6. être doté d'un dispositif permettant au destinataire d'un appel de déterminer s'il s'agit d'un appel normal ou d'un appel d'urgence (voir IEM RACI 3008.K.075(b)(6)) ;
7. et être opérationnel dans un délai maximal de 10 secondes.

RACI 3008.K.080 Système d'annonce passagers

a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 9, que s'il est équipé d'un système d'annonce passagers.

b) Le système d'annonce passagers exigé par ce paragraphe doit :

1. fonctionner indépendamment des systèmes d'interphone, à l'exception des combinés, casques, microphones, commutateurs sélecteurs et dispositifs de signalisation ;
2. être facilement accessible en vue d'une utilisation immédiate depuis chaque poste de membre d'équipage de conduite requis ;
3. Etre facilement accessible en vue d'une utilisation par un membre d'equipage de cabine au moins, et chaque microphone du systeme d'annonce passagers prevu pour une utilisation par l'equipage de cabine doit etre adjacent a un siege pour membre d'equipage de cabine situe pres de chaque issue de plain-pied requise dans le compartiment passagers ;
4. et après une panne totale du système normal de génération électrique, assurer un fonctionnement fiable pendant 10 mn au moins
5. être audible et intelligible depuis chaque siège passager, dans les toilettes, depuis les sièges de l'équipage de cabine et les postes de travail.

6. Et apres une panne totale du systeme normal de generation electrique, assurer un fonctionnement fiable pendant 10 mn au moins

RACI 3008.K.085 Enregistreurs de Conversations de poste de pilotage (CVR) et système d'enregistrement audio de poste de pilotage
(Voir Appendice 1 au § RACI 3008.K.085 ; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105)
(Voir IEM aux § RACI 3008.K.085)

a) Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 7 000 kg doivent être équipés d'un CVR. À bord des hélicoptères non équipés d'un FDR, le CVR doit enregistrer au moins la vitesse du rotor principal.
b) les CVR et les CARS ne doivent utiliser ni bande ni fil magnétique.
c) tous les hélicoptères qui doivent être équipés d'un CVR doivent être dotés d'un appareil qui doit conserver les éléments enregistrés au cours des deux (02) dernières heures de fonctionnement au moins.

RACI 3008.K.100 Enregistreurs de données de vol (FDR) et systèmes d'enregistrement de données d'aéronef (Voir Appendice 1 au RACI 3008.K.085 ; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105) (Voir IEM au RACI 3008.K.100)

a) L'enregistreur de données de vol (FDR) doit enregistrer les paramètres tels que requis dans l'Appendice 1 au RACI 3008.K.085 ; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105, pour les types de FDR suivant :
b) Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 2016 ou après doivent être équipés d'un FDR qui enregistre au moins les 48 premiers paramètres énumérés dans le tableau A-1 à l'Appendice1 au RACI 3008.K.085 ; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105.

c) Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 7 000 kg, ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 19, et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 1989 ou après doivent être équipés d'un FDR qui enregistre au moins les 30 premiers paramètres énumérés dans le tableau A-1 à l'Appendice1 au RACI 3008.K.085 ; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105.
d) Tous les hélicoptères à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 2 250 kg mais égale ou inférieure à 3 175 kg pour lesquels la demande de certification de type a été présentée à un État contractant le1er janvier 2018 ou après doivent être équipés :
   1. d'un FDR qui enregistre au moins les 48 premiers paramètres énumérés dans le tableau A-1 à l'Appendice1 au § RACI 3008.K.085 ; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105; ou
   2. d'un AIR ou AIRS classe C qui enregistre au moins les paramètres de trajectoire de

vol et de vitesse affichés au(x) pilote(s), qui sont définis dans le tableau A-3 à l'Appendice1 au § RACI 3008.K.085 ; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105 ; ou

3. d'un ADRS qui enregistre les 7 premiers paramètres énumérés dans le tableau A-3 à l'Appendice1 au RACI 3008.K.085 ; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105

4. Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg pour lesquels la demande d'acceptation de certificat de type aura été présentée à l'ANAC le 1 er janvier 2023 ou après doivent être équipés d'un FDR capable d'enregistrer au moins les 53 premiers paramètres énumérés dans le tableau A-1 à l'Appendice1 au § RACI 3008.K.085 ; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105

e) Technologie d'enregistrement : Les FDR, ADRS, AIR et AIRS ne doivent utiliser ni la gravure sur feuille métallique, ni la modulation de fréquence (FM), ni non plus une pellicule photographique ou une bande magnétique.

f) Durée d'enregistrement : Tous les FDR doivent conserver les éléments enregistrés au cours des dix (10) dernières heures de fonctionnement au moins.

RACI 3008.K.105 Enregistreurs de communications par liaisons de données (Voir Appendice 1 au RACI 3008.K.085 ; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105)

a) Tous les hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 2016 ou après, qui utilisent l'une quelconque des applications de communications par liaison de données mentionnées au § 5.1.2 de l'Appendice1 au **RACI 3008**.K.085 ; **RACI 3008**.K.100 et **RACI 3008**.K.105, et qui doivent être équipés d'un CVR doivent enregistrer les messages communiqués par liaison de données sur un enregistreur de bord protégé contre les impacts à moins que l'équipement de communications par liaison de données installé soit conforme à une conception de type ou une modification d'aéronef approuvée initialement avant le 1er janvier 2016.

b) Tous les hélicoptères qui ont été modifiés le 1er janvier 2016 ou après en vue de l'installation et de l'utilisation de l'une quelconque des applications de communications par liaison de données énumérées au § 5.1.2 de l'Appendice1 au § RACI 3008.K.085; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105, et qui doivent être équipés d'un CVR doivent enregistrer sur un enregistreur de bord protégé contre les impacts les messages communiqués par liaison de données.

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

c) Durée d'enregistrement : La durée d'enregistrement doit au moins être égale à la durée d'enregistrement du CVR.

d) Corrélation : Les enregistrements des messages communiqués par liaison de données doivent être corrélés avec les enregistrements audio du poste de **pilotage.**

RACI 3008.K.110 Construction et installation – Utilisation - Maintien de l'état de fonctionnement des Enregistreurs de bord

(Voir Appendice 1 au § RACI 3008.K.085 ; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105)

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

b) Utilisation :

1. Les enregistreurs de bord ne doivent pas être arrêtés pendant le temps de vol.
2. En vue de la conservation des enregistrements, les enregistreurs de bord doivent être arrêtés à la conclusion du temps de vol à la suite d'un accident ou d'un incident. Ils ne devront être remis en marche tant qu'il n'en aura pas été disposé conformément aux dispositions du RACI BEA.

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

Les responsabilités de l'exploitant en ce qui concerne la conservation des enregistrements des enregistreurs de bord sont exposées au RACI 3008.B.155

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

Les procédures d'inspection des enregistreurs de bord figurent à l'Appendice 1 au RACI 3008.K.085 ; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105

RACI 3008. K.112 Enregistreur combiné

(Voir IEM RACI 3008.K.112)

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

RACI 3008. K.115 Sièges, ceintures de sécurité, harnais et dispositifs de retenue pour enfants

a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé :

1. d'un siège ou d'une couchette pour toute personne âgée de deux ans ou plus ;
2. pour les hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité a été délivré jusqu'au 31 juillet 1999 d'une ceinture de sécurité, équipée ou non d'un baudrier ou d'un harnais de sécurité, utilisable sur chaque siège passager pour chaque passager âgé de 2 ans ou plus ;
3. pour les hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité a été délivré le 1er août 1999 ou après, d'une ceinture de sécurité, équipée d'un baudrier ou d'un harnais de sécurité, utilisable sur chaque siège passager pour chaque passager âgé de 2 ans ou plus
4. d'un système de retenue pour chaque passager âgé de moins de 2 ans ;
5. d'un harnais de sécurité pour chaque siège des membres de l'équipage de conduite, comportant un dispositif retenant automatiquement le buste de l'occupant en cas de décélération rapide ;
6. et d'un harnais de sécurité pour chaque siège des membres de l'équipage de cabine ;

Cette exigence n'exclut pas l'utilisation de sièges passagers par des membres d'équipage de cabine transportés en supplément de l'équipage de cabine requis.

7. des sièges pour les membres d'équipage de cabine, situés, si possible, près d'une issue de secours de plain-pied. Si le nombre de membres d'équipage de cabine requis dépasse le nombre d'issues de secours de plain-pied, les sièges supplémentaires de membres d'équipage de cabine requis doivent être situés de manière que les membres d'équipage de cabine soient de la meilleure manière capable d'assister les passagers en cas d'évacuation d'urgence. De tels sièges doivent être orientés vers l'avant ou vers l'arrière à moins de 15° de l'axe longitudinal de l'hélicoptère.

b) Toutes les ceintures et harnais de sécurité doivent posséder un point de déverrouillage unique. Une ceinture de sécurité équipée d'un baudrier peut être utilisée à la place d'une ceinture avec harnais de sécurité, si celle-ci ne peut être raisonnablement installée pour des raisons pratiques.

RACI 3008. K.120 Signaux « Attachez vos ceintures », « Défense de fumer » et autres moyens d'informations aux passagers

a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que si l'hélicoptère est muni d'un système de signalisation informant tous les passagers et les membres d'équipage de cabine lorsque les ceintures doivent être attachées et lorsqu'il est interdit de fumer.
b) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il a mis en place des dispositifs permettant de communiquer aux passagers les renseignements et instructions ci-après :
   1. mettre les masques à oxygène et instructions sur leur emploi, si une réserve

d'oxygène est obligatoire à bord ;

2. emplacement des gilets de sauvetage et instructions sur leur emploi, si des gilets de sauvetage ou des dispositifs individuels équivalents sont obligatoires à bord ;
3. emplacement et mode d'ouverture des issues de secours ;

RACI 3008.K.125 *intentionnellement blanc*

RACI 3008.K.130 Trousses de premiers secours et trousse de prévention universelle

(Voir IEM RACI 3008.K.130)

a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé d'au moins une trousse de premiers secours facilement accessible en vue de leur utilisation.

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère à bord duquel un équipage de cabine doit faire partie du personnel d'exploitation, que s'il est équipé d'au moins une trousse de prévention universelle, à utiliser par l'équipage de cabine pour gérer les cas de mauvais état de santé liés à une possible maladie transmissible et les cas comportant un contact avec un liquide organique.

b) Un exploitant doit s'assurer que les trousses sont :

1. contrôlées périodiquement afin de vérifier que leur contenu est maintenu en état d'utilisation ;
2. réapprovisionnées à intervalles réguliers en se conformant aux prescriptions figurant sur leurs étiquettes, et chaque fois que les circonstances le justifient.

RACI 3008. K.135 *Intentionnellement blanc.*

RACI 3008.K.140 *Intentionnellement blanc.*

RACI 3008. K.145 *Intentionnellement blanc.*

RACI 3008.K.150 Oxygène de subsistance - Hélicoptères non pressurisés *(voir appendice 1* **RACI 3008**.*K.150)*

a) Généralités :

1. Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère non pressurisé à des altitudes supérieures à 10000 ft que s'il est muni d'un système pouvant stocker et dispenser l'oxygène de subsistance requis.

2. La quantité d'oxygène de subsistance, exigée pour une opération donnée, doit être déterminée sur la base d'altitudes et d'une durée de vol cohérentes avec les procédures d'exploitation spécifiées pour chaque opération dans le manuel d'exploitation et avec les itinéraires à suivre, et avec les procédures d'urgence

spécifiées dans le manuel d'exploitation.

b) *Exigences en matière d'alimentation en oxygène :*

1. *Equipage de conduite* : Chaque membre d'équipage de conduite en fonction au poste de pilotage doit être alimenté en oxygène d'appoint comme spécifié dans l'appendice 1 RACI 3008. K.150. Si l'ensemble des occupants des sièges du poste de pilotage sont alimentés en oxygène grâce à la source d'alimentation réservée aux membres d'équipage de conduite, ils doivent alors être considérés comme membres de l'équipage de conduite en fonction au poste de pilotage pour ce qui concerne l'alimentation en oxygène.

2. *Equipage de cabine, membres d'équipage supplémentaires et passagers* - L'équipage de cabine et les passagers doivent être alimentés en oxygène comme spécifié dans l'appendice 1 RACI 3008. K.150. Les membres d'équipage de cabine transportés en plus du nombre de membres d'équipage de cabine minimal requis et les membres d'équipage supplémentaires doivent être considérés comme des passagers pour ce qui concerne l'alimentation en oxygène.

c) Dans le cas des hélicoptères pressurisés, un vol ne devra être entrepris que si l'hélicoptère est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage et les passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute la période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa. En outre, lorsqu'un hélicoptère est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa et qu'il ne peut descendre sans risque en moins de quatre (4) minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, la réserve d'oxygène devra être suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins dix (10) minutes.

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

RACI 3008. K.155 *intentionnellement blanc*

RACI 3008.K.160 **Extincteurs à main** *(voir IEM RACI 3008.K.160)*

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé d'extincteurs à main répartis dans le poste de pilotage, en cabine passagers et, le cas échéant, dans les compartiments

cargo et les galleys, conformément aux dispositions suivantes :

a) la nature et la quantité des agents extincteurs doivent être adaptées aux types de feux susceptibles de se déclarer dans le compartiment où l'extincteur doit être utilisé et doivent réduire au minimum les dangers de concentration de gaz toxiques dans les compartiments habités ;
b) au moins un extincteur à main contenant du Halon 1211 (bromochlorodifluorométhane, CBrClF2) ou un agent extincteur équivalent doit être placé dans le poste de pilotage à un endroit convenable pour l'utilisation par l'équipage de conduite ;
c) au moins un extincteur à main doit être placé, ou facilement accessible pour son utilisation, dans chaque office qui n'est pas situé sur le pont principal passagers ;
d) au moins un extincteur à main facilement accessible doit être disponible et utilisable dans chaque compartiment cargo accessible en vol aux membres d'équipage ;
e) et le nombre d'extincteurs à main suivant doit être convenablement situé dans chaque compartiment passager :

Nombres d'extincteurs

Configuration maximale approuvée en sièges passagers	Nombre d'extincteurs
7 à 30	1
31 et plus	2

f) Au minimum un des extincteurs requis en cabine passagers d'un hélicoptère dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est de trente un (31) ou plus doit contenir du Halon 1211 (Bromochlorodifluorométhane, CBrClF2) ou un agent extincteur équivalent.
g) L'agent utilisé dans l'extincteur d'incendie incorporé à chaque récipient à serviettes, papier ou rebuts prévu dans les toilettes d'un hélicoptère dont le premier certificat de navigabilité individuel qui a été délivré le 31 décembre 2011 ou à une date ultérieure, et l'agent utilisé dans les extincteurs portatifs placés dans un hélicoptère dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 31 décembre 2018 ou à une date ultérieure :
    1. *doivent* respecter les spécifications de performances minimales applicables de l'État d'immatriculation ;
    2. 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*.

RACI 3008. K.165 *intentionnellement blanc*

RACI 3008. K.170 Indication des zones de pénétration du fuselage

Un exploitant doit s'assurer que lorsque des zones du fuselage pour la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence sont marquées, elles le sont comme indiqué ci-après. Les marques doivent être de couleur rouge ou jaune, et, si nécessaire, elles seront entourées d'un cadre blanc pour offrir un meilleur contraste avec le fond.

Si la distance entre marques d'angle dépasse 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.

Indications des zones de penetration du fuselage



RACI 3008.K.175 Marquage extérieur des issues de secours

a) A l'exception des hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure à 10 passagers et si elles sont identifiables sans ambiguïté, toutes les issues prévues pour être ouvertes de l'extérieur et les dispositifs d'ouverture correspondants doivent être signalés à l'extérieur de l'hélicoptère en français et dans une autre des langues officielles de l'O.A.C.I. Elles doivent être encadrées par une bande de couleur de 5 cm de large.

b) Tout marquage extérieur doit offrir un contraste de couleur avec les surfaces avoisinantes afin de le distinguer immédiatement, même par faibles conditions d'éclairement.

RACI 3008. K.180 *Intentionnellement blanc*

RACI 3008. K.185 Mégaphones *(voir IEM RACI 3008.K.185)*

Un exploitant ne doit pas exploiter un hélicoptère dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19 et qui transporte effectivement un ou plusieurs passagers, à moins qu'il ne soit équipé de mégaphones portables alimentés par piles, facilement accessibles pour leur utilisation par les membres d'équipage lors d'une évacuation d'urgence

RACI 3008. K.190 Eclairage de secours

a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère de transport de passagers dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19 que s'il est équipé

1. d'un système d'éclairage de secours doté d'une source d'alimentation indépendante propre à faciliter l'évacuation de l'hélicoptère ;
2. et de signes d'emplacement et de marquage des issues de secours éclairés.

b) Les hélicoptères sont dotés d'un marquage des issues de secours visible à la lumière du jour ou dans l'obscurité lorsqu'ils sont exploités :
   1. en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au-dessus de l'eau à une distance de laterre ferme correspondant à plus de dix (10) minutes de temps de vol à une vitesse decroisièrenormale ;
   2. en classe de performances 3 lors d'un vol au-dessus de l'eau à une distance de la terre ferme correspondant à plus de trois (3) minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale.

RACI 3008.K.195 Emetteur de localisation d'urgence automatique

(voir IEM RACI 3008.K.195)

a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT) automatique fixé à l'hélicoptère d'une manière telle que dans l'hypothèse d'un accident, la probabilité d'une transmission par l'ELT d'un signal détectable soit maximisée, et la probabilité qu'il transmette à tout autre moment soit minimisée. L'hélicoptère doit être équipé d'ELTs additionnels si les conditions du OPS 3.K.205 s'appliquent.

b) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au dessus de l'eau en environnement hostile, tel que défini au paragraphe OPS 3.F.015 (a)(11)(ii)(A) à une distance de la côte correspondant à plus de 10 minutes de vol à la vitesse normale de croisière, lors d'un vol de soutien ou en relation avec une exploitation en mer de ressources minières (y compris le gaz), que s'il est équipé d'un émetteur de localisation d'urgence automatique largable (ELT(AD)) ou équivalent acceptable par l'ANAC.

c) L'exploitant doit s'assurer que tout ELT est capable d'emettre simultanement sur 121,5 MHz et 406 MHz, est code conformement au RACI 5004 et est enregistre aupres de l'organisme national chargé de lancer les operations de recherche et de sauvetage ou de tout autre organisme designé.

RACI 3008. K.200 Gilets de sauvetage

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère pour toute exploitation sur l'eau ou lors d'un vol au-dessus de l'eau :

1. lorsqu'il est exploité en classe de performances 3 dans des conditions ne

permettant pas, en autorotation, de rejoindre la côte ;

2. ou lorsqu'il est exploité en classe de performances 1 ou 2 à une distance de la côte correspondant à plus de 10 mn de vol à la vitesse normale de croisière ;
3. lorsqu'il est exploité en classe de performances 2 ou 3 et qu'il décolle ou atterrit d'un héliport où la trajectoire de décollage ou d'approche est au dessus de l'eau, que s'il est équipé, pour chaque personne à bord, de gilets de sauvetage munis d'une balise lumineuse de survie. Chaque gilet de sauvetage doit être rangé dans un endroit facilement accessible avec la ceinture ou le harnais de sécurité attachés à partir du siège ou de la couchette de la personne à qui le gilet est destiné. Les gilets de sauvetage pour bébé peuvent être remplacés par un autre dispositif individuel de flottaison, muni d'une balise lumineuse de survie.

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

RACI 3008. K.202 Combinaison de survie équipage

(voir IEM RACI 3008.K.202)

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au-dessus de l'eau à une distance de la côte correspondant à plus de 10 mn de vol à la vitesse normale de croisière lors d'un vol en relation avec l'exploitation en mer de ressources minérales (y compris le gaz), lorsque les observations ou prévisions météorologiques disponibles par le commandant de bord indiquent que la température de la mer sera inférieure à plus 10°C durant le vol, ou lorsque le temps de sauvetage estimé dépasse le temps de survie calculé, que si chaque membre de l'équipage est vêtu d'une combinaison de survie.

(b) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 3 lors d'un vol au-dessus de l'eau dans des conditions ne permettant pas, en autorotation, de rejoindre la côte et lorsque les observations ou prévisions météorologiques disponibles au commandant de bord indiquent que la température de la mer sera inférieure à plus 10°C durant le vol, que si chaque membre de l'équipage porte une combinaison de survie.

RACI 3008. K.205 Canots de sauvetage et émetteurs de localisation d'urgence de survie pour les vols prolongés au-dessus de l'eau

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère lors d'un vol au-dessus de l'eau à une distance de la côte correspondant à plus de dix (10) mn de vol à la vitesse normale de croisière, lorsqu'il est exploité en classe de performances 1 ou 2, ou à plus de trois (3) minutes de vol à la vitesse normale de croisière, lorsqu'il est exploité en classe de performances 3, que s'il emporte :

1. dans le cas d'un hélicoptère transportant moins de douze (12) personnes, un

minimum d'un canot de sauvetage avec une capacité établie non inférieure au nombre maximal de personnes à bord ;

2. dans le cas d'un hélicoptère transportant plus de onze (11) personnes, un minimum de deux (02) canots de sauvetage suffisants ensemble pour transporter toutes les personnes pouvant être transportées à bord.
3. au moins un émetteur de localisation d'urgence de survie (ELT(S)) pour chaque canot de sauvetage transporté capable d'émettre sur les fréquences de détresses prescrites à l'appendice 1 au § OPS 3.K.205 (Voir IEM 3008. K.205 (a)(3)) ;
4. un éclairage des issues de secours ;
5. et un équipement de survie comprenant également les moyens de se maintenir en vie, adaptés à la nature du vol qui doit être entrepris.

(b) Lorsque deux canots de sauvetage sont prévus, la capacité en surcharge de chacun sera suffisante pour accueillir tous les occupants. En cas de perte d'un des canots ayant la plus grande capacité nominale, la capacité en surcharge des canots restants doit être suffisante pour accueillir l'ensemble des occupants de l'hélicoptère. (Voir IEM RACI 3008.K.205 (a)(2)) ;

La capacité en surcharge d'un canot de sauvetage correspond à une marge de sécurité de calcul égale à 1,5 fois la capacité maximale du canot.

RACI 3008.K.210 Equipement de survie
(voir IEM RACI 3008.K.210)

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère au-dessus de régions où les opérations de recherches et de sauvetage seraient particulièrement difficiles que s'il est doté des équipements ci-après :

(a) équipement de signalisation permettant d'envoyer les signaux de détresse pyrotechniques décrits dans le RACI 5000 ;
(b) au moins un émetteur de localisation d'urgence de survie (ELT(S)) capable d'émettre sur les fréquences d'urgence prescrites par le RACI 5004, Volume V, Chapitre 2
(c) et l'équipement de survie complémentaire pour l'itinéraire à suivre, tenant compte du nombre de passagers transportés à bord (voir IEM RACI 3008.K.210(c)).

RACI 3008.K.212 Exigences additionnelles pour les hélicoptères exploités depuis ou vers des héli-plateformes situées dans une zone maritime hostile telle que définie au RACI 3008.F.015

(a) Un exploitant ne peut utiliser un hélicoptère pour un vol depuis ou vers une héli-plateforme située dans une zone maritime hostile à une distance de la côte correspondant à plus de dix (10) minutes de vol à la vitesse normale de croisière, lors d'un vol de soutien ou en relation avec une **exploitation en mer de ressources minières (y compris le gaz), que si :**

1. lorsque les observations ou prévisions météorologiques à la disposition du commandant de bord indiquent que la température de la mer sera inférieure à plus 10 °C pendant le vol, ou lorsque la durée estimée du sauvetage dépasse la durée de survie calculée, ou le vol est programmé pour être effectué de nuit, toutes les personnes à bord portent des combinaisons de survie (voir IEM RACI 3008.K.202) ;

2. tous les canots de sauvetage transportés conformément au RACI 3008.k.205 sont installés de manière à être utilisable dans les conditions de mer dans lesquelles les caractéristiques d'amerrissage forcé, de flottaison et de stabilité ont été évaluées afin de satisfaire aux exigences de certification concernant l'amerrissage forcé (voir IEM RACI 3008.K.212 (a)(2)) ;

3. l'hélicoptère est équipé d'un système d'éclairage de secours équipé d'une source d'alimentation indépendante afin de fournir une source d'éclairage général de la cabine en vue de faciliter l'évacuation de l'hélicoptère ;

4. toutes les issues de secours, y compris les issues de secours de l'équipage, et leurs dispositifs d'ouverture sont indiquées de manière visible pour guider les occupants utilisant les issues à la lumière du jour ou dans l'obscurité. Ces marques sont conçues pour rester visibles si l'hélicoptère a chaviré et que la cabine est submergée ;

5. toutes les portes non largables qui sont conçues comme des issues de secours en cas d'amerrissage forcé possèdent un dispositif de verrouillage en position ouverte pour ne pas interférer avec l'évacuation des occupants dans toutes les conditions de mer jusqu'au maximum exigé lors de l'évaluation de l'amerrissage forcé et de la flottaison ;

6. toutes les portes, fenêtres et autres ouvertures dans le compartiment passager autorisées par l'ANAC comme étant appropriés à l'évacuation sous l'eau sont équipées de manière à être utilisable en cas d'urgence ;

7. les gilets de sauvetage sont portés en permanence ; à moins que le passager ou le membre d'équipage porte une tenue de survie intégrée, acceptable par l'ANAC, qui combine les propriétés de la tenue de survie et du gilet de sauvetage.

RACI 3008. K.215 Hélicoptères certifiés pour une exploitation sur l'eau- Equipements divers

Un exploitant ne peut exploiter sur l'eau un hélicoptère certifié pour une exploitation sur l'eau que si celui-ci est équipé :

(1) d'une ancre et autres équipements nécessaires pour faciliter l'amarrage, l'ancrage ou la manoeuvre de l'aéronef sur l'eau, appropriés à sa taille, son poids et ses caractéristiques de manoeuvre ;

(2) et d'équipements permettant d'émettre les signaux sonores prescrits dans les règlements internationaux afin d'éviter des collisions en mer, lorsqu' applicable.

RACI 3008. K.220 Tous hélicoptères en survol de l'eau - Amerrissage forcé

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au-dessus de l'eau dans un environnement hostile à une distance de la côte correspondant à plus de 10 mn de vol à la vitesse normale de croisière que si celui-ci est conçu ou certifié pour l'amerrissage ou certifié selon des critères d'amerrissage forcé et doté d'un dispositif de flottabilité permanent ou à déploiement rapide permettant un amerrissage forcé en sécurité.

(b) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au-dessus de l'eau dans un environnement non hostile à une distance de la côte correspondant à plus de 10 minutes de vol à vitesse de croisière normale à moins que l'hélicoptère ne soit conçu ou certifié pour l'amerrissage ou doté d'équipements de flottabilité permanent ou à déploiement rapide permettant un amerrissage forcé en sécurité.

(c) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 2, en cas de décollage ou d'atterrissage au-dessus de l'eau, à moins que l'hélicoptère ne soit conçu ou certifié pour l'amerrissage ou doté d'équipements de flottabilité de secours (Voir IEM RACI 3008.K.220 (c)) ; sauf dans le cas où, dans le but de minimiser le temps d'exposition, le décollage, ou l'atterrissage, sur un site d'exploitation S.M.U.H. situé en zone habitée est conduit au dessus de l'eau – sauf avis contraire de l'ANAC.

(d) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performance 3 lors d'un vol au-dessus de l'eau au-delà de la distance de la côte nécessaire pour un atterrissage forcé en sécurité ou de la distance franchissable en autorotation ; à moins que l'hélicoptère ne soit conçu ou certifié pour l'amerrissage ou doté d'un dispositif de flottabilité permanent ou à déploiement rapide permettant un amerrissage forcé en sécurité.

RACI 3008.K.225 Hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissage automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de systèmes de vision améliorée (EVS), de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS)

lorsqu'un hélicoptère est équipé de systèmes d'atterrissage automatique, d'un HUD ou d'affichages équivalents, d'un EVS, d'un SVS ou d'un CVS, ou de toute combinaison de ces systèmes en un système hybride, les critères d'utilisation de ces systèmes pour assurer la sécurité de l'exploitation de l'hélicoptère sont établis par l'ANAC.

Le système d'atterrissage automatique — hélicoptère est une approche automatique utilisant

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

(a) L'approbation pour l'utilisation opérationnelle de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS, ne sera accordée que lorsque l'autorité de l'aviation civile se sera assuré que :

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

RACI 3008.K.230 Sacoches de vol électroniques (EFB)

(a) Lorsque des EFB portables sont utilisées à bord, l'exploitant doit veiller à ce qu'elles n'affectent pas la performance des systèmes de bord, l'équipement ou la capacité de piloter l'hélicoptèreconformément au RACI 3008.D.064 ;

(b) Lorsque des EFB sont utilisées à bord d'un hélicoptère, l'exploitant doit :

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

(c) L'ANAC délivre une approbation particulière pour l'utilisation opérationnelle de fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des hélicoptères.

Appendice 1 au RACI 3008.K.085 ; RACI 3008.K.100 et RACI 3008.K.105: Enregistreurs de bord et systèmes d'enregistrement de données d'aéronef

Les dispositions du présent appendice s'appliquent aux enregistreurs de bord destinés à équiper les hélicoptères employés à la navigation aérienne internationale. Les enregistreurs de bord protégés contre les impacts se composent d'un ou de plusieurs des enregistreurs suivants ; un enregistreur de données de vol (FDR), un enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR), un enregistreur d'images embarqué (AIR) ; un enregistreur de communications par liaison de données (DLR).

Lorsque des images ou des renseignements communiqués par liaison de données doivent

être enregistrés sur un enregistreur de vol protégé contre les impacts, il est permis de les enregistrer soit sur le CVR, soit sur le FDR.

Les enregistreurs de bord légers se composent d'un ou de plusieurs des systèmes suivants : un système d'enregistrement de données d'aéronef (ADRS) ; un système d'enregistrement audio de poste de pilotage (CARS) ; un système embarqué d'enregistrement d'images (AIRS) ; un système d'enregistrement de communications par liaison de données (DLR).
Lorsque des images ou des renseignements communiqués par liaison de données doivent être enregistrés sur un enregistreur de vol protégé contre les impacts, il est permis de les enregistrer soit sur le CARS, soit sur l'ADRS.

1. Dispositions générales

1.1 Les boîtiers des enregistreurs de bord doivent être peints couleur orange distinctive :

1.2 Les boîtiers des enregistreurs de bord non largables protégés contre les impacts :
a) doivent porter des marques réfléchissantes destinées à faciliter leur repérage ;
b) doivent être dotés d'un dispositif de localisation subaquatique à déclenchement automatique, solidement assujetti, fonctionnant sur une fréquence de 37,5 kHz. Ce dispositif doit avoir une autonomie de fonctionnement d'au moins 90 jours.

1.3 Les boîtiers des enregistreurs de bord automatiques largables doivent :

a) être peints d'une couleur orange distinctive ; la surface visible de l'extérieur de l'aéronef peut toutefois être d'une autre couleur ;
b) porter des marques réfléchissantes destinées à faciliter le repérage des enregistreurs ;
c) être dotés d'un ELT intégré à mise en marche automatique.

1.4 L'installation des enregistreurs de bord doit répondre aux conditions suivantes :

a) le risque d'endommagement des enregistrements doit être le plus faible possible ;
b) un dispositif sonore ou visuel doit permettre de vérifier avant le vol si les enregistreurs fonctionnent correctement ;
c) si les enregistreurs sont munis d'un dispositif d'effacement, l'installation doit être conçue de manière à empêcher le fonctionnement de ce dispositif pendant le temps de vol ou en cas d'impact ;
d) dans le cas des hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité individuel sera délivré le 1er janvier 2023 ou après, une fonction d'effacement commandée par l'équipage de conduite doit être fournie dans le poste de pilotage, qui, lorsqu'elle est activée, modifie l'enregistrement du CVR et de l'AIR afin d'en empêcher récupération par les techniques de relecture ou de ordinaires. L'installation doit être conçue manière à éviter l'activation pendant le vol. De plus, la probabilité d'une activation

intempestive d'une fonction d'effacement durant un accident sera réduite au minimum.

La fonction d'effacement est destinée à empêcher l'accès aux enregistrements du CVR et de l'AIR par les techniques de relecture ou de copie ordinaires mais n'empêcherait pas les services d'enquête sur les accidents de récupérer ces enregistrements en utilisant des techniques spécialisées de relecture ou de copie.

1.5 Les enregistreurs de bord protégés contre les impacts seront installés de façon à recevoir leur alimentation électrique d'une barre omnibus qui assure la plus grande fiabilité de fonctionnement sans compromettre l'alimentation de circuits essentiels ou de circuits de secours.

1.6 Les enregistreurs de bord légers seront raccordés à une source d'alimentation électrique ayant les caractéristiques qui assurent un enregistrement approprié et fiable dans l'environnement d'exploitation.

1.7 Des essais effectués selon des méthodes approuvées par l'autorité de certification compétente doivent démontrer que les enregistreurs de bord fonctionnent de façon satisfaisante dans les conditions extrêmes d'environnement pour lesquelles ils ont été conçus.

1.8 Des moyens doivent être prévus pour assurer une synchronisation précise entre les fonctions des enregistreurs de bord.

1.9 Le constructeur doit fournir à l'autorité de certification compétente les renseignements ci-après sur les enregistreurs de bord :

a) mode d'emploi établi par le constructeur, limitations de l'équipement et procédures d'installation ;
b) origine ou source des paramètres et équations reliant les comptages aux unités de mesure ;
c) comptes rendus d'essais du constructeur.

2. Enregistreur de données de vol (FDR) et Système d'enregistrement de données d'aéronef (ADRS)

2.1 Logique de démarrage et d'arrêt

Le FDR ou l'ADRS doit commencer à enregistrer avant que l'hélicoptère ne se déplace par ses propres moyens et doit enregistrer de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'hélicoptère n'est plus capable de se déplacer par ses propres moyens.

2.2 Paramètres à enregistrer

2.2.1 Les paramètres qui permettent de répondre aux exigences relatives aux FDR sont énumérés dans tableau A-1. Le nombre de paramètres à enregistrer doit dépendre de la

complexité de l'hélicoptère. Les paramètres non suivis d'un astérisque (*) doivent être obligatoirement enregistrés, quelle que soit la complexité de l'hélicoptère. Les paramètres suivis d'un astérisque doivent être également enregistrés si des systèmes de bord ou l'équipage de conduite utilisent une source de données sur ces paramètres pour la conduite de l'hélicoptère. On pourra toutefois utiliser d'autres paramètres à la place, compte dûment tenu du type de l'hélicoptère et des caractéristiques de l'équipement d'enregistrement.

2.2.2 Les paramètres ci-après doivent répondre aux exigences en ce qui concerne la trajectoire de vol et la vitesse :

- Altitude-pression
- Vitesse indiquée
- Température ambiante extérieure
- Cap
- Accélération normale
- Accélération latérale
- Accélération longitudinale (axe du fuselage)
- Heure ou chronométrage
- Données de navigation* : angle de dérive, vitesse du vent, direction du vent, latitude/longitude
- Hauteur radioaltimétrique*

2.2.3 Si le FDR offre d'une plus grande capacité d'enregistrement, il convient d'envisager d'enregistrer les renseignements supplémentaires suivants :

a) renseignements opérationnels supplémentaires provenant des dispositifs d'affichage électroniques, que les systèmes d'instruments de vol électroniques (EFIS), le moniteur électronique centralisé de bord (ECAM) et le système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage (EICAS) :

b) paramètres moteurs supplémentaires (EPR, N_1, débit carburant, etc.).

2.2.4 Les paramètres qui permettent de répondre aux exigences relatives à l'ADRS sont les sept premiers paramètres énumérés dans le tableau A-3 de cet appendice.

2.2.5 Si l'ADRS offre une plus grande capacité d'enregistrement, l'enregistrement des paramètres 8 et suivants énumérés dans le Tableau A4-3 sera envisagé.

2.3 Renseignements supplémentaires

2.3.1 La plage de mesure, l'intervalle d'enregistrement et la précision des paramètres sur l'équipement installé sont habituellement vérifiés au moyen de méthodes approuvées par l'autorité de certification compétente.

2.3.2 L'exploitant/le propriétaire doit tenir une documentation sur l'attribution des paramètres, les équations de conversion, l'étalonnage périodique et l'état de fonctionnement/la maintenance des enregistreurs de bord. La documentation doit être suffisante pour garantir que les autorités chargées d'enquêter sur les accidents disposent des renseignements nécessaires pour la lecture des données sous forme d'unités techniques.

3. Enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR) et Système d'enregistrement audio de poste de pilotage (CARS)

3.1 Logique de démarrage et d'arrêt

3.1.1 Le CVR ou le CARS doit commencer à enregistrer avant que l'hélicoptère ne se déplace par ses propres moyens et enregistrer de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'hélicoptère n'est plus capable de se déplacer par ses propres moyens. De plus, sous réserve de la disponibilité de l'alimentation électrique, le CVR ou le CARS doit commencer à enregistrer dès que possible pendant les vérifications de poste de pilotage avant le démarrage des moteurs au début du vol jusqu'à l'exécution des vérifications de poste de pilotage immédiatement après l'arrêt des moteurs à la fin du vol.

3.2 Signaux à enregistrer

3.2.1 Le CVR doit enregistrer simultanément au moins les éléments suivants sur quatre canaux distincts ou plus :

a) communications vocales émises ou reçues par radio à bord de l'aéronef ;
b) ambiance sonore du poste de pilotage ;
c) communications vocales échangées par l'interphone de bord, si l'hélicoptère en est équipé, entre les membres de l'équipage de conduite, dans le poste de pilotage ;
d) signaux vocaux ou acoustiques identifiant une aide de navigation ou une aide d'approche et entendus dans le casque d'écoute ou le haut-parleur ;
e) communications vocales des membres de l'équipage de conduite sur système de sonorisation de bord, si l'hélicoptère en est équipé.

3.2.2 L'attribution audio du CVR doit de préférence être la suivante :
a) panneau audio du pilote commandant de bord ;
b) panneau audio du copilote ;
c) autres postes d'équipage de conduite et la référence chronologique ;
d) microphone d'ambiance sonore du poste de pilotage.

3.2.3 Le CARS doit enregistrer simultanément au moins les éléments suivants sur deux canaux distincts ou plus :
a) communications vocales émises ou reçues par radio à bord de l'hélicoptère ;
b) ambiance sonore du poste de pilotage ;
c) communications vocales échangées par l'interphone de bord, si l'hélicoptère en est équipé, entre les membres de l'équipage de conduite, dans le poste de pilotage.

3.2.4 L'attribution audio du CARS doit de préférence être la suivante :

a) communications vocales ;
b) ambiance sonore du poste de pilotage.

4. Enregistreur d'images embarqué (AIR) et système embarqué d'enregistrement d'images (AIRS)

4.1 Logique de démarrage et d'arrêt

L'AIR ou l'AIRS doit commencer à enregistrer avant que l'hélicoptère ne se déplace par ses propres moyens et doit enregistrer de manière continue la fin du vol, quand l'hélicoptère n'est plus capable de se déplacer par ses propres moyens. Deplus, sous réserve de la disponibilité de l'alimentation électrique, il doit commencer à enregistrer dès que possible pendant les vérifications de poste de pilotage avant le démarrage des moteurs au début du vol, jusqu'à l'exécution des vérifications de poste de pilotage immédiatement après l'arrêt des moteurs à la fin du vol.

4.2 Classes

4.2.1 Les AIR et AIRS Classe A captent des images de l'ensemble du poste de pilotage afin de fournir des renseignements complémentaires à ceux des enregistreurs de bord classiques.

Aux fins du respect de la vie privée, la vue d'ensemble du poste de pilotage peut être autant que possible ajustée de façon à ne pas montrer la tête et les épaules des membres d'équipage quand ils sont assis en position de travail normale.
Il n'y a pas de disposition relative aux AIR et AIRS Classe A dans le présent document.

4.1.3 Les AIR et AIRS Classe B captent des images des affichages de messages communiqués par liaison de données.

4.1.4 Les AIR et AIRS Classe C captent des images des instruments et des panneaux de commandes.
On peut considérer un AIR ou un AIRS comme un moyen d'enregistrer les données de vol quand il est impossible ou hors de prix d'enregistrer ces données sur un FDR ou quand un FDR n'est pas obligatoire.

5. Enregistreur de communications par liaison de données (DLR)

5.1 Applications à enregistrer

5.1.1 Lorsque la trajectoire de vol de l'hélicoptère est autorisée ou contrôlée au moyen de messages communiqués par liaison de données, tous ces messages, aussi bien en liaison montante (à destination de l'hélicoptère) qu'en liaison descendante (en provenance de

l'hélicoptère), seront enregistrés à bord de l'hélicoptère. Dans la mesure du possible, l'heure d'affichage des messages à l'équipage de conduite et l'heure des réponses seront enregistrées.

Des renseignements suffisants permettant de déterminer la teneur des messages communiqués par liaison de données et l'heure d'affichage des messages à l'équipage de conduite sont nécessaires pour établir la séquence exacte des événements se produisant à bord d'un aéronef.

5.1.2 Les messages concernant les applications énumérées au tableau A-2 seront enregistrés. Les messages des applications non suivies d'un astérisque (*) doivent etre obligatoirement enregistrés quelle que soit la complexité du système. Les messages des applications suivies d'un astérisque doivent être enregistrés seulement dans la mesure où cela est possible en pratique compte tenu de l'architecture du système.

6. Inspections des enregistreurs de bord

6.1 Avant le premier vol de la journée, on doit procéder à des vérifications manuelles et/ou automatiques des éléments de test incorporés des enregistreurs de bord et, le cas échéant, de l'unité d'acquisition de données de vol.

6.2 L'intervalle d'inspection de la fonction d'enregistrement des systèmes FDR ou des ADRS, des systèmes CVR ou des CARS, et des systèmes AIR ou AIRS est d'un an ; sous réserve de l'approbation de l'ANAC, cet intervalle peut être porté à deux ans s'il est démontré que le fonctionnement et le dispositif d'autocontrôle de ces systèmes offrent un haut degré d'intégrité. L'intervalle d'inspection de la fonction d'enregistrement des systèmes DLR ou DLRS est de deux ans ; sous réserve de l'approbation de l'ANAC, cet intervalle peut être porté à quatre ans s'il est démontré que le fonctionnement et le dispositif d'autocontrôle de ces systèmes offrent un haut degré d'intégrité.

6.3 Les inspections de la fonction d'enregistrement sont effectuées comme suit :

a) au moyen d'une analyse des données tirées des enregistreurs de bord, on s'assure que ces derniers fonctionnent bien pour la durée nominale d'enregistrement ;

b) l'enregistrement des données d'un vol complet par le FDR ou l'ADRS est analysé sous forme d'unités techniques dans le but d'évaluer la validité de tous les paramètres enregistrés. On doit accorder une attention particulière aux paramètres mesurés par les capteurs reliés en exclusivité au FDR ou à l'ADRS. Il n'est pas nécessaire d'examiner les paramètres concernant le système de barres omnibus électriques de l'aéronef si leur état peut être contrôlé au moyen d'autres systèmes de bord ;

c) le moyen de lecture doit être doté des logiciels nécessaires pour convertir de façon précise les valeurs enregistrées en unités techniques et pour déterminer l'état des signaux discrets ;

d) on doit effectuer un examen annuel du signal enregistré par le CVR ou le CARS en

procédant à une relecture de l'enregistrement. En place dans l'aéronef, le CVR ou le CARS doit enregistrer les signaux d'essai provenant de chaque source de l'aéronef et de sources extérieures appropriées, et l'on doit s'assurer que tous les signaux nécessaires répondent aux normes d'intelligibilité ;

e) si possible, durant l'examen annuel, on doit examiner un échantillon des enregistrements en vol de l'enregistreur de conversations de poste de pilotage pour s'assurer que l'intelligibilité du signal est acceptable ;

f) on doit effectuerun examen annuel des images captées par l'AIR ou l'AIRS en repassant l'enregistrement.

g) l'examen des messages enregistrés sur le DLR ou le DLRS sera effectué en procédant à une relecture de l'enregistrement du DLR ou du DLRS.

En place dans l'aéronef, l'AIR ou l'AIRS doit enregistrerles images d'essai provenant de chaque source de l'aéronef et de sources extérieures appropriées, et l'on doit s'assurer que toutes les images nécessaires répondent aux normes de qualité d'enregistrement.

6.4 Un système enregistreur de bord est considéré comme hors d'état de fonctionnement s'il y a une période significative de données de mauvaise qualité, de signaux inintelligibles, ou si un ou plusieurs paramètres obligatoires ne sont pas enregistrés correctement.

6.5 Un rapport de l'inspection de la fonction d'enregistrement doit être mis à la disposition de l'ANAC, pour contrôle, lorsqu'elle en fait la demande.

6.6 Étalonnage du FDR :

a) pour ce qui est des paramètres qui sont mesurés par des capteurs reliés en exclusivité au FDR et qui ne sont pas vérifiés par d'autres moyens, on procède à un réétalonnage tous les cinq ans au moins ou selon les recommandations du fabricant des capteurs afin de déterminer tout écart par rapport aux routines de conversion technique employées pour les paramètres obligatoires et de s'assurer que les paramètres sont enregistrés compte tenu des tolérances d'étalonnage ;

b) lorsque les paramètres d'altitude et de vitesse sont fournis par des capteurs reliés en exclusivité au FDR, on procède à un réétalonnage selon les recommandations du fabricant des capteurs ou au moins tous les deux ans.

Tableau A4-1 Enregistreurs de données de vol — Caractéristiques des paramètres

Numéro de série	Paramètre	Application	Plage de mesure	Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes)	Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur)	Résolution d'enregistrement
1	Heure (UTC lorsque disponible, sinon chronométrage ou heure GNSS de synchronisation)		24 heures	4	±0,125 %/h	1 s
2	Altitude-pression		de –300 m (–1 000 ft) à l'altitude maximale de	1	de 30 m à ±200 m (de ±100 ft à ±700	1,5 m (5 ft)

			certification de l'aéronef +1 500 m (+5 000 ft)		ft)	
3	Vitesse indiquée		Selon le dispositif de mesure installé pour l'affichage pilote	1	±3 %	1 kt
4	Cap		360°	1	±2°	0,5°
5	Accélération normale		de –3 g à +6 g	0,125	±0,09 g à l'exclusion de l'erreur de référence de ±0,045 g	0,004 g
6	Assiette en tangage		de –75° à +75° ou 100 % de la plage utilisable (la	0,5	±2°	0,5°

			plus élevée des valeurs)			
7	Assiette en roulis		de –180° à + 180°	0,5	±2°	0,5°
8	Émission radio		En cours ou non (une marque d'événement)	1	—	—
9	Régime de chaque moteur		Plage totale	1 (par moteur)	±2 %	0,1 % de la plage totale
10	Rotor principal Vitesse du rotor principal Frein de rotor		 de 50 % à 130 % Marque d'événement	 0,51	 ±2 % —	 0,3 % de la plage totale —
11	Action du pilote et/ou position des commandes – commandes		Plage totale	0,5 (0,25 recommandé)	±2 % sauf cas exceptionnel	0,5 % de la plage de fonctionnem

	principales (pas collectif, pas cyclique longitudinal, pas cyclique latéral, palonnier)				nécessitant plus de précision	ent
12	Hydraulique, chaque circuit (pression basse et sélection)		Marque d'événement	1	—	—
13	Température extérieure		Plage du capteur	2	±2 °C	0,3 °C
14*	Mode pilote automatique/ Auto manette/commandes automatiques de vol et état d'embrayage		Combinaison appropriée de marques d'événement	1	—	—
15*	Embrayage du système d'augmentatio		Marque d'événement	1	—	—

	n de stabilité					
16*	Pression de fluide boîte de transmission principale		Selon l'installation	1	Selon l'installation	6,895 kN/m2 (1 psi)
17*	Température de fluide boîte de transmission principale		Selon l'installation	2	Selon l'installation	1 °C
18	Vitesse angulaire de lacet		de –400 °/seconde à +400 °/seconde	0,25	±1,5 % de la plage maximale, à l'exclusion de l'erreur de référence de ±5 %	±2 °/s
19*	Charge à l'élingue		de 0 % à 200 % de la charge certifiée	0,5	±3 % de la plage maximale	0,5 % pour la charge maximale certifiée

20	Accélération longitudinale		de –1 g à +1 g	0,25	±0,015 g à l'exclusion de l'erreur de référence de ±0,05 g	0,004 g
21	Accélération latérale		de –1 g à +1 g	0,25	±0,015 g à l'exclusion de l'erreur de référence de ±0,05 g	0,004 g
22*	Hauteur radio altimétrique		de –6 m à 750 m (de –20 ft à 2 500 ft)	1	±0,6 m (±2 ft) ou ±3 %, selon la plus élevée des valeurs, au-dessous de 150 m (500 ft), et ±5 % au-dessus de 150 m (500 ft)	0,3 m (1 ft) au-dessous de 150 m (500 ft), 0,3 m (1 ft) +0,5 % de la plage maximale au-dessus de 150 m (500 ft)

23*	Écart par rapport à l'alignement vertical		Plage du signal	1	±3 %	0,3 % de la plage totale
24*	Écart par rapport à l'alignement horizontal		Plage du signal	1	±3 %	0,3 % de la plage totale
25	Passage de radioborne		Marque d'événement	1	—	—
26	Avertissements		Marque(s) d'événement	1	—	—
27	Sélection de fréquence sur chaque récepteur de navigation		Suffisante pour déterminer la fréquence sélectionnée	4	Selon l'installation	—
28*	Distances DME 1 et 2		de 0 à 370 km (de 0 à 200 NM)	4	Selon l'installation	1 852 m (1 NM)
29*	Données de		Selon	2	Selon	Selon

	navigation (latitude/longitude, vitesse sol et angle de dérive, vitesse et direction du vent)		l'installation		l'installation	l'installation
30*	Position du train et du sélecteur de train		Marque d'événement	4	—	—
31*	Température des gaz d'échappement (T4)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
32*	Température entrée turbine (TIT/ITT)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
33*	Quantité de carburant		Selon l'installation	4	Selon l'installation	
34*	Taux de variation d'altitude		Selon l'installation	1	Selon l'installation	
	Détection		Selon	4	Selon	

35*	givrage		l'installation		l'installation	
36*	Système de contrôle d'état et d'utilisation		Selon l'installation	—	Selon l'installation	—
37	Modes de conduite des moteurs		Marque d'événement	1	—	—
38*	Calage barométrique sélectionné (pilote et copilote)		Selon l'installation	64 (4 recommandé)	Selon l'installation	0,1 mb (0,01 in Hg)

39*	Altitude sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage
40*	Vitesse sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage
41*	Mach sélectionné (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage
42*	Vitesse verticale sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage
43*	Cap sélectionné (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage

	pilote)					
44*	Trajectoire de vol sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)		Selon l'installation	1	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage
45*	Hauteur de décision sélectionnée		Selon l'installation	4	Selon l'installation	Suffisante pour déterminer la sélection de l'équipage
46*	Configuration des affichages EFIS (pilote et copilote)		Marque(s) d'événement	4	—	—
47*	Format affichage multifonction/moteurs/ alertes		Marque(s) d'événement	4	—	—
48*	Marqueur d'événement		Marque d'événement	1	—	—
49*	État du GPWS/TAWS/GCAS (sélection du mode d'affichage du relief, y compris état de la fenêtre flash) et (alertes de relief, aussi	Demande de certification de type présentée à un État contractant	Marque(s) d'événement	1	Selon l'installation	

	bien les avertissements que les alarmes, et avis consultatifs) et (position de l'interrupteur marche/arrêt) et (état de fonctionnement)	le 1er janvier 2023 ou après				
50*	TCAS/ACAS (système de surveillance du trafic et d'évitement des collisions) et (état de fonctionnement)	Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1er janvier 2023 ou après	Marque(s) d'événement	1	Selon l'installation	
51*	Commandes de vol principales–forces exercées par le pilote	Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1er	Plage totale	0,125 (0,0625 recommandé)	±3 % sauf cas exceptionnel nécessitant plus de précision	0,5 % de la plage de fonctionnement

		janvier 2023 ou après				
52*	Centre de gravité calculé	Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1er janvier 2023 ou après	Selon l'installation	64	Selon l'installation	1 % de la plage De fonctionnement
53*	Masse calculée de l'hélicoptère	Demande de certification de type présentée à un État contractant le 1er 2023 ou après	Selon l'installation	64	Selon l'installation	1 % de la plage de fonctionnement

Tableau A4-2 Enregistreurs de communications par liaison de données — Description des applications

Application no	Type	Description	Teneur de l'enregistrement
1	Initialisation de la liaison de données	Toute application utilisée pour entrer en communication avec le service de liaison de données ou l'initialiser. Dans les systèmes FANS-1/A et ATN, il s'agit des fonctions de notification d'équipement aux services ATS (AFN) et de gestion de contexte (CM), respectivement.	C
2	Communications contrôleur-pilote	Toute application utilisée pour la transmission de demandes, d'autorisations, d'instructions et de comptes rendus entre l'équipage de conduite et les contrôleurs au sol. Dans les systèmes FANS-1/A et ATN, il s'agit notamment de l'application CPDLC. Sont également comprises les applications utilisées pour la communication d'autorisations océaniques (OCL) et d'autorisations de départ (DCL) ainsi que la délivrance par liaison de données des autorisations de circulation au sol.	C

3	Surveillance adressée	Toute application de surveillance dans le cadre de laquelle le sol établit des contrats en vue de la communication de données de surveillance. Dans les systèmes FANS-1/A et ATN, il s'agit de l'application de surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C). Si des données paramétriques figurent dans le message, elles seront enregistrées, à moins que des données provenant de la même source soient enregistrées sur le FDR.	C
4	Information de vol	Tout service utilisé pour communiquer des renseignements de vol à des aéronefs particuliers ; par exemple, D-METAR, D-ATIS, D-NOTAM et autres services de liaison de données textuelles.	C
5	Surveillance des aéronefs en mode diffusion	Comprend les systèmes de surveillance élémentaire et renforcée ainsi que les données de sortie ADS-B. Si des	M*

		données paramétriques communiquées par l'hélicoptère figurent dans le message, elles seront enregistrées, à moins que des données provenant de la même source soient enregistrées sur le FDR.	
6	Données de contrôle de l'exploitation aéronautique	Toute application communiquant ou recevant des données utilisées aux fins de l'AOC (suivant la définition de l'AOC établie par l'OACI).	M*

Légende :
C : teneur complète enregistrée
M : renseignements permettant une corrélation avec tout fichier stocké ailleurs que dans l'hélicoptère
* : applications à enregistrer seulement dans la mesure du possible compte tenu de l'architecture du système

Tableau A4-3. Systèmes d'enregistrement de données d'aéronef — Caractéristiques des paramètres

N°	Paramètre	Plage minimale d'enregistrement	Intervalle maximal d'enregistrement (secondes)	Précision minimale d'enregistrement	Résolution minimale d'enregistrement	Remarques
1	Cap					
	a) Cap (magnétique ou vrai)	±180°	1	±2°	0,5°	Cap, de préférence. À défaut, le taux de Lacet sera enregistré
	b) Taux de lacet	±300°/s	0,25	±1 % + dérive de 360°/h	2°/s	
2	Tangage					
	Assiette en tangage	±90°	0,25	±2°	0,5°	Assiette en tangage, de préférence.

	b) Taux de tangage		±300°/s	0,25	±1 % + dérivede 360°/h	2°/s	À défaut, le taux de tangage sera enregistré
3	Roulis a)Assiette en roulis		±180°	0,25	±2°	0,5°	Assiette en roulis, de préférence. À défaut, le taux de roulis sera enregistré
	b) Taux de roulis		±300°/s	0,25	±1 % + dérive de 360 °/h	2°/s	

4	Système de Localisation : a) Heure		24 heures	1	±0,5°	±0,5°	Heure UTC de préférence, lorsque disponible
	b) Latitude/ longitude		Latitude : ±90° Longitude : ±180°	2 (1 si disponible)	Selon l'installation (0,00015° recommandé)	0,00005°	
	c) Altitude		de –300 m (– 1 000 ft) à l'altitude maximale certifiée de l'hélicoptère +1 500 m (5 000 ft)	2 (1 si disponible)	Selon l'installation [±15 m (±50 ft) recommandé]	1,5 m (5 ft)	
	d) Vitesse sol		0–1 000 kt	2 (1 si disponible)	Selon l'installation (±5 kt recommandé)	1 kt	

	e) Route		0–360°	2 (1 si disponible)	Selon l'installation (± 2° recommandé)	0,5°	
	f) Erreur estimative		Plage disponible	2 (1 si disponible)	Selon l'installation	Selon l'installation	Sera enregistrée si elle est facilement disponible
5					Selon		

	Accélération normale		de –3 g à +6 g	0,25 (0,125 si disponible)	l'installation (recommandé : ±0,09 g à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g)	0,004 g	
6	Accélération longitudinale		±1 g	0,25 (0,125 si disponible)	Selon l'installation (recommandé : ±0,015 g à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g)	0,004 g	
7	Accélération latérale	E	±1 g	0,25 (0,125 si disponible)	Selon l'installation (recommandé : ±0,015 g à l'exclusion d'une erreur de référence de ±0,05 g)	0,004 g	
8	Pression statique	R	de 34,4 hPa (1,02 in Hg) à 310,2 hPa (9,16 in Hg) ou	1	Selon l'installation [recommandé : ±1 hPa (0,3 in	0,1 hPa (0,03 in Hg)	

	externe (ou altitude-pression)		plage de mesure du capteur		Hg) ou ±30 m (±100 ft) à ±210 m (±700 ft)]	ou 1,5 m (5 ft)	
9	Température extérieure (ou température totale)	R	de –50° à +90 °C ou plage de mesure du capteur	2	Selon l'installation (recommandé : ±2 °C)	1°C	
10	Vitesse indiquée	R	Selon le dispositif de mesure installé pour l'affichage pilote ou plage disponible du capteur	1	Selon l'installation (recommandé : ±3 %)	1 kt (recommandé : 0,5 kt)	
11	Régime rotor principal (Nr)	R	de 50 % à 130 % ou plage disponible du capteur	0,5	Selon l'installation	0,3 % de la plage totale	
12	Régime moteur (*)	R	Plage totale y compris condition de	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	*pour hélicoptères

			survitesse				à moteurs à pistons
13	Pression huile moteur	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation (recommandé : 5 % de la plage totale)	2 % de la plage totale	
14	Température huile moteur	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation (recommandé : 5 % de la plage totale)	2 % de la plage totale	
15	Débit ou pression carburant	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	2 % de la plage totale	
16	Pression d'admission (*)	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	*pour hélicoptères à moteurs à pistons

17	Paramètres poussée/puissance/ couple moteur nécessaires pour déterminer la	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,1 % de la plage totale	* Un nombre suffisant de paramètres (p. ex. EPR/N1 ou

	poussée/puissance de propulsion*						couple/Np, selon qu'il convient, compte tenu du moteur en question) seront enregistrés pour permettre de déterminer la puissance en mode normal et en mode inversion. Il faudrait prévoir une marge pour une survitesse possible. Seulement pour les hélicoptères à moteurs à turbine

18	Vitesse générateur de gaz moteur (Ng) (*)	R	0 – 150 %	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	*Seulement pour les hélicoptères à moteurs à turbine
19	Vitesse turbine libre (Nf) (*)	R	0 – 150 %	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	0,2 % de la plage totale	*Seulement pour les hélicoptères à moteurs à turbine
20	Pas collectif	R	Plage totale	0,5	Selon l'installation	0,1 % de la plage totale	
21	Température du liquide de refroidissement (*)	R	Plage totale	1	Selon l'installation (recommandé : ±5 °C)	1 °C	*Seulement pour les hélicoptères à moteurs à pistons
22	Tension principale	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	1 volt	
23	Température de la culasse (*)	R	Plage totale	Chaque cylindre, chaque seconde	Selon l'installation	2 % de la plage totale	*Seulement pour les hélicoptères à moteurs

							à pistons
24	Quantité carburant	R	Plage totale	4	Selon l'installation	1 % de la plage totale	
25	Température des gaz d'échappement	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	2 % de la plage totale	
26	Tension de secours	R	Plage totale	Chaque moteur, chaque seconde	Selon l'installation	1 volt	
27	Position du compensateur	R	Plage totale ou chaque position distincte	1	Selon l'installation	0,3 % de la plage totale	
28	Position du train d'atterrissage	R	Chaque position distincte*	Chaque atterrisseur, toutes les deux secondes	Selon l'installation		* Lorsque c'est possible, enregistrer la position rentrée et-verrouillée et la position

							sortie et-verrouillée
29	Caractéristiques nouvelles/uniques de l'aéronef	R	Selon les besoins	Selon les besoins	Selon les besoins	Selon les besoins	

Appendice 1 au § RACI 3008.K.150 : Oxygène de subsistance pour hélicoptères non pressurisés

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

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

a) Les hélicoptères non pressurisés ne peuvent être exploités à des altitudes supérieures à dix mille (10000) ft que s'ils sont équipés d'un système de stockage (réservoirs d'oxygène) et de distribution d'oxygène de subsistance (inhalateurs) conformément au tableau suivant :

(a)	(b)
ALIMENTATION POUR	DURÉE ET ALTITUDE-PRESSION
1. Occupants des sièges du compartiment de l'équipage de conduite se trouvant en service et membres d'équipage qui assistent l'équipage de conduite dans ses tâches	Totalité du temps de vol à des altitudes-pressions supérieures à 10 000 ft
2. Tous les membres d'équipage de cabine requis	Totalité de temps de vol à des altitudes-pressions supérieures à 13 000 ft et pour toute période supérieure à 30 mn à des altitudes pressions supérieures à 10 000 ft mais n'excédant pas les 13 000 ft
3. Membres d'équipage supplémentaires et 100 % des passagers (voir note)	Totalité du temps de vol à des altitudes-pressions supérieures à 13 000 ft.
4. 10 % des passagers (voir note)	Totalité du temps de vol après 30 mn à des altitudes-pressions supérieures à 10 000 ft mais n'excédant pas les 13 000 ft

Note. - Pour les besoins de ce tableau, passagers signifie : passagers réellement transportés, et comprend les bébés.

b) Dans le cas des hélicoptères pressurisés :

(1) Un hélicoptère qui est destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 700 hPa mais qui est équipé d'un dispositif permettant de maintenir la pression à plus de 700 hPa dans les compartiments des passagers et de l'équipage, sera équipé d'un système de stockage (réservoirs d'oxygène) et de distribution d'oxygène de subsistance (inhalateurs) capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées au RACI 3008.K.150 (c)

(2) Un hélicoptère destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique inférieure à 376 hPa ou qui, s'il est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression est inférieure à 376 hPa ou qui, s'il est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa ,ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré le 9 novembre 1998 ou après cette date, doit être équipé d'un système de distribution d'oxygènes (inhalateurs) à déploiement automatique pour satisfaire aux exigences du RACI 3008.K.150 (c) . Le nombre total d'inhalateurs doit dépasser d'au moins 10% le nombre de sièges prévus pour les passagers et l'équipage de cabine.

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.K.205 Emetteur de localisation d'urgence de survie (ELT[S]) [Voir paragraphes RACI 3008.K.205 et RACI 3008.K.210]

(a) Tout ELT(S) doit etre capable d'emettre simultanement sur 121,5MHz et 406 MHz, être codé conformement au RACI 5004 et etre enregistre aupres de l'organisme national charge de lancer les operations de recherche et de sauvetage ou de tout autre organisme designe.

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

RACI 3008. L.005 Introduction générale

(Voir IEM RACI 3008.L.005)

(a) Un exploitant doit s'assurer qu'un vol ne commence que si les équipements de communication et de navigation exigés dans ce chapitre sont :

1) approuvés et installés en conformité avec les exigences qui les concernent, y compris les normes de performances minimales et les règlements opérationnels et de navigabilité ;

2) installés de telle façon que la panne de l'un quelconque des éléments exigés pour les besoins de communication ou de navigation, ou les deux, ne doit pas avoir pour conséquence la panne d'un autre élément exigé pour les mêmes besoins ;

3) en état de fonctionnement pour le type d'exploitation poursuivi, sauf indications particulières mentionnées dans la liste minimale d'équipement (voir RACI 3008.B.030) ;

4) et disposés de manière telle que l'équipement devant être utilisé par un pilote à son poste pendant le vol peut être facilement utilisé depuis son poste. Lorsqu'un élément unique doit être utilisé par plus d'un membre de l'équipage de conduite, il doit être installé de telle manière qu'il puisse être facilement utilisable depuis tout poste à partir duquel il doit être utilisé.

(b) Les normes de performance minimale des équipements de communication et de navigation sont celles prescrites dans les règlements opérationnels et de navigabilité applicables.

RACI 3008. L.007 Casque

Lorsqu'un système de radiocommunication et/ou de radionavigation est requis, l'hélicoptère est équipé d'un microcasque ou d'un système équivalent, ainsi que d'un bouton d'alternat radio situé sur les commandes de vol pour chacun des pilotes et/ou des membres d'équipage requis à leur poste désigné.

RACI 3008.L.010 Equipement radio

(a) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que si ce dernier est doté de l'équipement radio exigé et adapté au type d'exploitation effectuée.

(b) Si les zones d'exploitation ne sont pas couvertes en tout temps en VHF, l'exploitant doit installer des équipements HF (High Frequency) à bord de ses aéronefs pour palier à ce manque de couverture permanente.

(c) Lorsque deux systèmes radio indépendants (distincts et complets) sont exigés par ce

chapitre, chaque système doit être équipé d'une installation d'antenne indépendante ; toutefois, dans le cas des antennes rigides non filaires ou dans le cas d'installation de fiabilité équivalente, une antenne unique peut être utilisée.

(d) L'équipement radio exigé pour la conformité au § (a) ci-dessus doit également permettre la communication sur la fréquence aéronautique d'urgence 121.5 MHz.

RACI 3008.L.015 Boîte de mélange audio

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en IFR que s'il est équipé d'une boîte de mélange audio pour chaque membre de l'équipage de conduite requis.

RACI 3008 Equipement radio pour les vols VFR sur les routes navigables par repérage visuel au sol

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en vol VFR sur les routes navigables par repérage visuel au sol que s'il est équipé d'un système de radiocommunication nécessaire à l'exploitation normale de l'hélicoptère pour remplir les fonctions suivantes :

(a) communication avec les stations au sol appropriées ;

(b) communication avec les installations de trafic aérien depuis un point quelconque de l'espace aérien contrôlé dans lequel doit évoluer l'hélicoptère ;

(c) et réception des informations météorologiques.

RACI 3008.L.025 Equipement de communication et de navigation pour les opérations IFR et en VFR sur les routes non navigables par repérage visuel au sol

(a) Les hélicoptères exploités en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol sont dotés des équipements de radiocommunication et de navigation qui satisfont aux exigences applicables de l'espace aérien.

(b) L'équipement radio comprend au moins deux systèmes de radiocommunication indépendants permettant, dans des conditions normales d'exploitation, de communiquer avec une station au sol appropriée à partir de tout point de la route, déroutements compris.

L'hélicoptère doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permet de voler conformément :

(1) à son plan de vol exploitation ;

(2) aux exigences des services de la circulation aérienne ; sauf dans les cas où, en l'absence d'instructions contraires de l'ANAC, la navigation pour les vols effectués en régime VFR est accomplie par référence visuelle à des repères terrestres.

(c) Les hélicoptères effectuant des vols dont l'atterrissage est prévu en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) sont dotés d'équipements appropriés en mesure de fournir une aide jusqu'à un point à partir duquel un atterrissage en vol à vue peut être effectué, pour chaque aérodrome où il est prévu d'atterrir en IMC, ainsi que pour tout aérodrome de dégagement désigné.

(d) L'équipement doit être installé de telle manière qu'une panne d'un élément servant à

la communication, à la navigation, à la surveillance ou à toute combinaison de ces fonctions n'entraîne pas la panne d'un autre élément servant à l'une quelconque de ces fonctions.

(e) Pour les vols en espace aérien où l'équipement de communication doit respecter une spécification RCP liée à la communication basée sur la performance (PBC), outre l'équipement requis en vertu RACI 3008. L.010 (a), RACI 3008.L.020 et RACI 3008.L.025 du present reglement,

1) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de communication qui lui permet de respecter la ou les spécifications RCP prescrites ;
2) le manuel de vol ou tout autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception et accepté par l'ANAC contient des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP ; et
3) la LME de l'hélicoptère contient des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RCP.

(f) Pour les opérations en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite, l'ANAC s'assure que l'exploitant a établi et documenté :

1) des procédures normales, anormales et d'urgeces ;
2) des exigences en matière de qualification et de compétence de l'équipage de conduite qui tiennent compte des spécifications RCP appropriées ;
3) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ; et
4) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RCP appropriées.

(g)Pour les hélicoptères visés au RACI 3008.L.025 (g), l'ANAC doit veiller à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

(1) la réception des comptes rendus d'observation de performance de communication produits par les programmes de suivi établis en application du RACI 5005, Chapitre 3, § 3.3.5.2 ; et

L'application immédiate de mesures correctives pour tout hélicoptère, type d'hélicoptère ou exploitant identifié par des tels comptes rendus comme ne respectant pas la spécification RCP.Pour les opérations visées par une spécification de navigation fondée sur les performances (PBN) prescrite, outre l'équipement requis en vertu **du RACI 3008.L.025 (c):**

(1) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permet de respecter la ou les spécifications de navigation ;
(2) des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère relativement à la ou aux spécifications de navigation figurant dans le manuel de vol ou un autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception et accepté par l'ANAC

Des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère relativement à la ou aux spécifications de navigation figurant dans la LME.

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

RACI 3008.L.026 Équipement de surveillance

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

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

- l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permet de respecter la ou les spécifications RSP ;
- le manuel de vol ou tout autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception et accepté par l'ANAC contient des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP ; et
- la LME de l'hélicoptère contient des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP.

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

(1) des procédures normales, anormales et d'urgences ;
(2) des exigences en matière de qualification et de compétence de l'équipage de conduite qui tiennent compte des spécifications RSP appropriées ;
(3) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ;
(4) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RSP appropriées.

Pour les hélicoptères visés au RACI 3008.L.025 (b), l'ANAC veille à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

(5) la réception des comptes rendus d'observation de performance de surveillance produits par les programmes de suivi établis en application du RACI 5005, Chapitre 3, § 3.3.5.2 ; et

(6) l'application immédiate de mesures correctives pour tout hélicoptère, type d'hélicoptère ou exploitant identifié par des tels comptes rendus comme ne respectant pas la spécification RSP.

RACI 3008. L.030 Équipement transpondeur

Un exploitant ne doit pas exploiter un hélicoptère sauf s'il est équipé :

1) d'un transpondeur de radar secondaire (SSR) transmettant l'altitude-pression, fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes du RACI 5004 ;

2) et de toute autre fonctionnalité du transpondeur SSR requise pour la route à suivre.

RACI 3008. L.035 Gestion électronique des données de navigation

a) L'exploitant n'emploie pas de données électroniques de navigation qui ont été traitées pour application en vol et au sol si l'ANAC 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'ANAC veille à ce que l'exploitant continue de contrôler la méthode de traitement et les produits.

b) L'exploitant met en œuvre des procédures qui garantissent la diffusion en temps opportun de données électroniques de navigation à jour et l'entrée de données non modifiées pour tous les aéronefs qui en ont besoin.

CHAPITRE M – MAINTENANCE DES HELICOPTERES

RACI 3008. M.005 Généralités

L'exploitant ne doit pas exploiter un hélicoptère si celui-ci n'est pas entretenu et autorisé à être mis en service par un organisme dûment agrée/accepté conformément à la section 2 Chapitre 6 du RACI 3007.

CHAPITRE N – EQUIPAGE DE CONDUITE

RACI 3008. N.005 Composition de l'équipage de conduite

(a) Un exploitant doit s'assurer que :

1) la composition de l'équipage de conduite et le nombre de membres d'équipage de conduite affectés aux postes de travail appropriés sont conformes au manuel de vol de l'hélicoptère, et ne sont pas inférieurs aux minima spécifiés dans ce manuel ;

2) l'équipage de conduite comprend des membres d'équipage de conduite supplémentaires qui pourront être nécessaire suivant le type d'exploitation et la durée du vol entre les points où s'effectue la relève des équipages de conduite. Le nombre ne doit pas en outre être inférieur au nombre spécifié dans le manuel d'exploitation ;

3) tous les membres de l'équipage de conduite sont détenteurs d'une licence et de qualifications appropriées et en cours de validité délivrées ou acceptées conformément au RACI 2000 et sont dûment compétents et qualifiés pour exécuter les tâches qui leur sont attribuées ;

4) des procédures acceptables par l'ANAC sont établies pour éviter le regroupement, au sein d'un même équipage, de membres d'équipage de conduite inexpérimentés (voir IEM RACI 3008.N.005(a)(4)) ;

5) un pilote de l'équipage de conduite, titulaire d'une licence comportant les privilèges correspondants est désigné commandant de bord, lequel peut déléguer la conduite du vol à un autre pilote dûment qualifié ;

6) lorsqu'il engage à titre occasionnel les services de membres d'équipage de conduite, la totalité des exigences du chapitre N sont respectées. A cet égard, une attention particulière doit être portée :

(i). au nombre total de types ou de variantes d'hélicoptères sur lequel un membre d'équipage de conduite peut exercer en transport aérien public. Ce nombre ne devant pas dépasser les exigences prescrites aux RACI 3008.N.055 et RACI 3008.N.060, y compris quand ses services sont engagés par un autre exploitant.

(ii). aux limitations applicables en matière de temps de vol et de service, ainsi que les exigences en matière de repos.

(b) Pilotes.

L'exploitant doit s'assurer que :

1) Les commandants de bord et copilotes sur un vol aux instruments (IFR) détiennent une qualification de vol aux instruments en cours de validité ;

2) Pour les exploitations aux instruments (IFR) à l'aide d'hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (CMASP/MOPSC) est de plus de neuf (9) :

(i) L'équipage de conduite minimal est de deux pilotes qualifiés multipilotes sur le type ;(ii) Et le commandant de bord détient une licence de pilote de ligne hélicoptère (ATPL(H)) en cours de validité ;

(1) Pour les exploitations à l'aide d'hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (CMASP/MOPSC) est de plus de dix-neuf (19) :

(i). L'équipage de conduite minimal est de deux pilotes qualifiés multipilotes sur le type ;

(ii). Le commandant de bord détient une licence de pilote de ligne hélicoptère (ATPL(H)) en cours de validité.

RACI 3008.N.006 Programmes de formation des membres d'équipage de conduite

(a) L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation au sol et en vol homologué par l'ANAC, qui garanti que chaque membre de l'équipage de conduite reçoit une formation lui permettant de s'acquitter des fonctions qui lui sont confiées.

(b) L'exploitant doit énoncer dans ses programmes de formation, non seulement les détails de la formation initiale et périodique des équipages de conduite mais également la formation de transition (conversion), de requalification, de mise à niveau, d'expérience récente, de familiarisation, de différences et autre formation spécialisée, selon le cas.

(c) Le programme de formation doit :

(1) prévoir des moyens de formation au sol et en vol ainsi que des instructeurs dûment qualifiés,

(2) comprendre un stage d'entraînement au sol et en vol approprié au type ou aux types d'hélicoptères à bord desquels le membre d'équipage de conduite exercera ses fonctions ;

(3) porter sur la coordination des tâches des membres de l'équipage de conduite et comprendre des exercices sur tous les types de situations d'urgence et de situations anormales résultant d'un mauvais fonctionnement, d'un incendie ou d'autres anomalies affectant le moteur, la transmission, le rotor, la cellule ou les systèmes de l'hélicoptère ;

(4) porter également sur les connaissances et les aptitudes relatives aux procédures de vol à vue et de vol aux instruments pour la zone d'exploitation envisagée, sur les performances humaines, y compris la gestion des menaces et des erreurs, sur le transport des marchandises dangereuses et, s'il y a lieu, sur les procédures applicables à l'environnement dans lequel l'hélicoptère sera exploité ;

(5) garantir que chaque membre d'équipage de conduite connaît ses fonctions et sait comment elles se relient à celles des autres membres de l'équipage de conduite, notamment en ce qui concerne les procédures anormales ou d'urgences ;

(6) porter sur les connaissances et les aptitudes relatives à l'utilisation en exploitation des systèmes de visualisation tête haute et/ou des systèmes de vision améliorée des hélicoptères qui en sont équipés ;

(7) donner à intervalles réguliers, déterminés par l'ANAC, et comprendre une évaluation de compétence.

(d) La nécessité d'un entraînement périodique en vol sur un type donné d'hélicoptère sera considérée comme satisfaite :

(1) par l'emploi, dans la mesure jugée possible par l'ANAC, d'un simulateur d'entraînement au vol approuvé par l'ANAC à cette fin ;

(2) par l'exécution, dans les délais appropriés, du contrôle de compétence spécifié au RACI 3008.N.035 pour ce type d'hélicoptère.

RACI 3008.N.010 Formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage

(Voir IEM RACI 3008.N.010)

(a) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite n'a pas suivi auparavant la formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage (qu'il s'agisse de nouveaux employés ou de personnels déjà employés), l'exploitant doit s'assurer que le membre d'équipage de conduite suit un stage de formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage. Les nouveaux employés doivent suivre la formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage dans l'année qui suit leur embauche par un exploitant.

(b) Si le membre d'équipage de conduite n'a pas auparavant été formé dans le domaine des facteurs humains, alors il doit effectuer un stage théorique, basé sur le programme de l'ATPL (voir les exigences applicables à la délivrance des licences de membres d'équipage de conduite) relatif aux limitations et performances humaines y compris la gestion des menaces. Ce stage doit être suivi avant la formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage ou combiné à cette formation initiale.

(c) La formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage doit être dispensée par au moins un formateur à la gestion des ressources de l'équipage qui peut être assisté par des experts afin de couvrir des domaines spécifiques.

(d) La formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage (CRM) est dispensée conformément à un programme de formation détaillé inclus dans le manuel d'exploitation.

RACI 3008.N.015 Stage d'adaptation et contrôle

(Voir appendice 1 au RACI 3008. N.015)

(Voir IEM RACI 3008. N.015)

(Voir IEM RACI 3008. N.010)

(a) Un exploitant doit s'assurer que :

1) un membre d'équipage de conduite suit un stage de qualification de type ou de classe respectant les exigences applicables à la délivrance des licences de membres d'équipage de conduite lorsqu'il passe d'un type ou d'une classe d'hélicoptère à un autre type ou d'hélicoptère nécessitant une nouvelle qualification de type.

2) un membre d'équipage de conduite suit un stage d'adaptation de l'exploitant avant d'entreprendre un vol en ligne sans supervision :

(i). lors d'un changement vers un hélicoptère pour lequel une nouvelle

qualification de type est exigée ; ou

(ii). lors d'un changement d'exploitant ;

3) tout stage d'adaptation est dispensé par du personnel dûment qualifié et en conformité avec un programme de formation détaillé inclus dans le manuel d'exploitation et acceptable par l'autorité de l'aviation civile. Un exploitant doit s'assurer que le personnel chargé d'intégrer les éléments relatifs à la gestion des ressources de l'équipage dans le stage d'adaptation d'un exploitant est dûment qualifié ;

4) le contenu de la formation dispensée lors du stage d'adaptation est établi en prenant en compte le niveau de formation antérieur du membre d'équipage de conduite, tel que noté dans les dossiers de formation prescrits par le RACI 3008.N.065 ;

5) les normes minimales de qualification et d'expérience, requises pour les membres d'équipage de conduite avant de suivre un stage d'adaptation, sont spécifiées dans le manuel d'exploitation ;

6) tout membre d'équipage de conduite subit les contrôles requis au RACI 3008.N.035(b) ainsi que la formation et les contrôles requis au RACI 3008.N.035(d) avant d'entreprendre les vols en ligne sous supervision ;

7) à l'issue des vols en ligne sous supervision, le contrôle requis par le RACI 3008.N.035(c) est subi ;

8) lorsqu'un membre d'équipage de conduite a débuté un stage d'adaptation il n'effectue pas un service de vol sur un hélicoptère d'un autre type, avant que le stage ne soit achevé ou qu'il y soit mis fin ; et

9) des éléments relatifs à la formation à la gestion des ressources de l'équipage sont intégrés au stage d'un exploitant.

(b) en cas de changement de type, le contrôle requis par le RACI 3008.N.035(b) peut être combiné avec le test d'aptitude requis pour la qualification de type conformément aux exigences applicables à la délivrance des licences de membres d'équipage de conduite.

(c) le stage d'adaptation d'un exploitant et le stage de qualification de type requis pour la délivrance des licences de membres d'équipage de conduite peuvent être combinés.

RACI 3008.N.020 Formation aux différences et formation de familiarisation

(a) Un exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage de conduite suit :

1) une formation aux différences, comprenant l'acquisition de connaissances supplémentaires et une formation sur un dispositif de formation approprié ou sur hélicoptère :

(i). lorsqu'il exerce sur une variante d'un hélicoptère de même type que celui sur lequel il exerce normalement ; ou

(ii). lors d'un changement d'équipement ou de procédures intervenant sur des types ou variantes sur lesquels il exerce normalement.

2) une formation de familiarisation, comprenant l'acquisition de connaissances supplémentaires :

(i). lorsqu'il exerce sur un autre hélicoptère de même type ; ou

(ii). lors d'un changement d'équipement ou de procédures intervenant sur des types ou variantes sur lesquels il exerce normalement.

(b) Un exploitant doit préciser dans le manuel d'exploitation les conditions pour lesquelles il est nécessaire d'effectuer une formation aux différences ou une formation de familiarisation.

RACI 3008.N.025 Accession à la fonction commandant de bord

(Voir appendice 1 au RACI 3008.N.025)

(a) Un exploitant doit s'assurer que, pour la promotion d'un copilote comme commandant de bord ou pour la prise de fonction directe comme commandant de bord :

1) le manuel d'exploitation spécifie un niveau minimum d'expérience défini en appendice 1 au § RACI 3008.N.025 ; et

2) le pilote d'un équipage de conduite composé de plus d'un pilote suit un stage spécifique de commandement.

(b) Le stage de commandement requis au § (a)(2) ci-dessus doit être décrit dans le manuel d'exploitation et comprendre au minimum ce qui suit :

1) une formation sur un entraîneur synthétique de vol (y compris l'entraînement au vol orienté ligne) et/ou une formation en vol ;

2) un contrôle hors ligne de l'exploitant en fonction commandant de bord ;

3) une formation sur les responsabilités du commandant de bord ;

4) une adaptation en ligne en tant que commandant de bord sous supervision. Un minimum de dix (10) étapes est nécessaire pour les pilotes déjà qualifiés sur le type d'hélicoptère (voir IEM RACI 3008.N.015) ;

5) un contrôle en ligne en tant que commandant de bord, comme requis au RACI 3008.N.035(c) ainsi que la qualification de compétence de route et d'aérodrome requise au § RACI 3008.N.050; et

6) des éléments de gestion des ressources de l'équipage.

RACI 3008.N.030 Commandants de bord - Exigences minimales de qualification

(a) Un exploitant doit s'assurer que les exigences minimales suivantes sont respectées pour un commandant de bord :

1) Une licence de Pilote de Ligne Hélicoptère (ATPL (H)) ou

2) une licence de Pilote Professionnel Hélicoptères (CPL (H)) à condition que :

(i). lorsqu'il conduit des opérations selon les règles de vol aux instruments (IFR) en tant

que commandant de bord, il totalise au minimum sept cents (700) heures de vol sur hélicoptère dont trois cents (300) heures comme commandant de bord ou commandant de bord sous la supervision d'un commandant de bord proposé par l'exploitant et agréé par l'ANAC et comprenant cent (100) heures d'IFR. Ces trois cents (300) heures peuvent être remplacées par des heures en fonction copilote, sur la base de deux heures de copilote équivalentes à une heure de commandant de bord, à condition que ces heures aient été effectuées dans un système établi de travail en équipage, décrit dans le manuel d'exploitation.

(ii). lorsqu'il conduit des opérations en conditions de vol à vue (VMC) de nuit, un commandant de bord sans qualification IFR totalise trois cents (300) heures de vol sur hélicoptère dont cent cinquante (150) heures comme commandant de bord ou commandant de bord sous la supervision d'un commandant de bord proposé par l'exploitant et agréé par l'ANAC et dix (10) heures de nuit comme pilote aux commandes.

(iii). lorsqu'il conduit des opérations en conditions de vol à vue (VMC), un commandant de bord totalise cent cinquante (150) heures de vol sur hélicoptère comme commandant de bord ou commandant de bord sous supervision.

(b) Pour certains types d'hélicoptères présentant des caractéristiques particulières, des conditions additionnelles d'expérience et de formation sont définies à l'appendice 1 au RACI 3008.N.030.

RACI 3008.N.035 Maintien des compétences et contrôles périodiques

(Voir Appendices 1 et 2 au RACI 3008.N.035)

(Voir IEM RACI 3008.N.010)

(Voir IEM RACI 3008.N.035)

(a) Généralités - Un exploitant doit s'assurer que :

1) chacun des membres de l'équipage de conduite subit un maintien de ses compétences et des contrôles périodiques, et que ce maintien de compétences et contrôles sont propres au type ou à la variante d'hélicoptère sur lequel l'équipage de conduite est autorisé à exercer.

2) un programme de maintien de compétences et de contrôles périodiques est défini dans le manuel d'exploitation et approuvé par l'ANAC.

3) les entraînements périodiques sont dispensés par le personnel ci-après :

i. cours au sol et de rafraîchissement par du personnel dûment qualifié ;

ii. entraînements sur hélicoptère/ entraîneur synthétique de vol : par un instructeur de qualification de type (TRI) ou un instructeur de vol (FI) détenant la qualification de type appropriée, ou, dans le cas d'un entraîneur synthétique de vol, par un instructeur sur entraîneur synthétique de vol (SFI), pourvu que

le TRI, le FI ou le SFI satisfasse aux exigences de l'exploitant en matière d'expérience et de connaissance de manière suffisante pour instruire sur les points spécifiés aux § (a)(1) (i) (A) et (B) de l'appendice 1 au RACI 3008.N.035,

iii. entraînements sécurité-sauvetage et sûreté - par du personnel dûment qualifié ; et

iv. entraînements à la gestion des ressources de l'équipage (CRM), par du personnel dûment qualifié :

A. Intégration d'éléments de gestion des ressources de l'équipage dans toutes les phases appropriées des entraînements périodiques : par tout le personnel qui dispense les entraînements périodiques. Un exploitant doit s'assurer que tout le personnel qui dispense les entraînements périodiques est dûment qualifié pour intégrer des éléments relatifs à la gestion des ressources de l'équipage dans les phases appropriées de ces entraînements.

B. Modules de formation à la gestion des ressources de l'équipage : par au moins un formateur à la gestion des ressources de l'équipage qui peut être assisté par des experts afin de couvrir des domaines spécifiques.

4) les contrôles périodiques sont effectués par le personnel ci-après :

i. contrôles hors ligne d'un exploitant - par un examinateur de qualification de type (TRE) ou, si le contrôle est conduit sur un entraîneur synthétique de vol approuvé par l'ANAC, par un examinateur de qualification de type (TRE) ou un examinateur sur entraîneur synthétique de vol (SFE) ;

ii. contrôles en ligne - par des commandants de bord de même spécialité proposés par l'exploitant et agréés par l'ANAC.

iii. contrôles sécurité-sauvetage et sûreté - par du personnel dûment qualifié.

(b) Contrôle hors ligne d'un exploitant.

1) Un exploitant doit s'assurer que :

i. tout membre d'équipage de conduite subit les contrôles hors ligne d'un exploitant pour démontrer sa capacité à exécuter les procédures normales, anormales et d'urgence ;

ii. le contrôle s'effectue sans références visuelles extérieures, lorsque le membre de l'équipage de conduite est appelé à exercer en IFR ;

iii. chacun des membres de l'équipage de conduite subit les contrôles hors ligne d'un exploitant dans la (les) composition(s) d'équipage autorisée(s).

2) La période de validité d'un contrôle hors ligne est de six (6) mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois derniers mois calendaires de la période de validité d'un contrôle hors ligne précédent, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement

jusqu'à la fin du sixième mois suivant la date d'expiration du contrôle hors ligne précédent. Si le contrôle est subi dans les trois (3) derniers mois calendaires de la période de validité d'un contrôle hors ligne précédent de l'exploitant, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du sixième mois suivant la date d'expiration du contrôle hors ligne précédent de l'exploitant. Avant d'effectuer un vol en VMC de nuit, un membre d'équipage de conduite sans qualification IFR à jour doit subir un contrôle hors ligne de nuit. Après cela, un contrôle hors ligne sur deux étapes doit être effectué de nuit ;

3) Lorsqu'un pilote est qualifié sur plusieurs types d'hélicoptères monomoteurs à pistons tels que listés dans l'Appendice 1 au RACI 2000, il peut ne subir qu'un contrôle hors ligne pour les différents types d'hélicoptères qu'il utilise effectivement ;

4) Lorsqu'un pilote est qualifié sur plusieurs types d'hélicoptères monomoteurs à turbines de la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) inférieure ou égale à trois mille cent soixante-quinze (3 175) kg, il peut ne subir qu'un contrôle hors ligne pour les différents types d'hélicoptères qu'il utilise effectivement.

(c) Contrôle en ligne.

1) Un exploitant doit s'assurer que tout membre d'équipage de conduite subit un contrôle en ligne sur hélicoptère, afin de démontrer sa capacité à mettre en œuvre les procédures normales d'utilisation en ligne décrites au manuel d'exploitation. La période de validité d'un contrôle en ligne est de douze (12) mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois (3) derniers mois calendaires de la période de validité du contrôle en ligne précédent, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du douzième mois suivant la date d'expiration du contrôle en ligne précédent.

2) Lorsqu'un pilote est qualifié sur plusieurs types d'hélicoptères, il peut ne subir qu'un contrôle en ligne pour les différents types d'hélicoptères qu'il utilise effectivement. Ce contrôle doit alors être effectué sur le type le plus significatif, celui-ci étant défini à l'aide des critères couramment pris en compte (notamment caractéristiques des moteurs, performances, complexité des systèmes, masse maximale au décollage, complexité de la mise en œuvre de la machine), sauf si le réseau exploité avec ce type n'est pas représentatif.

(d) Entraînement et contrôle de sécurité-sauvetage et de sûreté d'un exploitant.

Un exploitant doit s'assurer que tout membre d'équipage de conduite subit un entraînement et un contrôle sur l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage embarqués. La période de validité du contrôle de sécurité-sauvetage et de sûreté est de douze (12) mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois (3) derniers mois calendaires de la période de validité du contrôle de sécurité sauvetage et de sûreté précédent, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du douzième mois suivant la date d'expiration de ce contrôle de sécurité-sauvetage et de sûreté précédent.

(e) Gestion des ressources de l'équipage (CRM)

Un exploitant doit s'assurer que :

1) des éléments relatifs à la gestion des ressources de l'équipage sont intégrés dans toutes les phases appropriées des entraînements périodiques, et

2) chaque membre d'équipage de conduite suit des modules de formation spécifiques à la gestion des ressources de l'équipage. Tous les principaux sujets de la formation à la gestion des ressources de l'équipage doivent être couverts sur une période maximum de trois (3) ans.

(f) Cours au sol et de rafraîchissement.

Un exploitant doit s'assurer que chaque membre de l'équipage de conduite effectue un cours au sol et de rafraîchissement au moins tous les douze (12) mois. Si le cours est effectué dans les trois derniers mois précédant l'échéance de la période de douze (12) mois calendaires, le prochain cours au sol et de rafraîchissement doit être accompli dans les douze (12) mois calendaires suivant la date d'échéance initiale du cours au sol et de rafraîchissement précédent.

(g) Entraînement sur hélicoptère / entraîneur synthétique de vol.

Un exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite effectue un entraînement sur hélicoptère / entraîneur synthétique de vol au moins tous les douze (12) mois calendaires. Si l'entraînement est effectué les trois derniers mois précédant l'échéance de la période de douze (12) mois calendaires, le prochain entraînement sur hélicoptère / entraîneur synthétique de vol doit être accompli dans les douze (12) mois calendaires suivant la date d'échéance initiale de l'entraînement sur hélicoptère / entraîneur synthétique de vol précédent.

***RACI 3008.N.040 Qualification d'un pilote pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes* (Voir appendice 1 au RACI 3008.N.040)**

(a) Un exploitant doit s'assurer que :

1) un pilote susceptible d'exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes suit un entraînement et un contrôle appropriés ; et
2) le programme de l'entraînement et du contrôle figure au manuel d'exploitation et est acceptable par l'ANAC.

RACI 3008.N.045 Expérience récente

(Voir IEM RACI 3008.N.045)

(a) Un exploitant doit s'assurer que, sauf cas prévu au § (b) ci-dessous :

1) Commandant de bord - Un pilote ne peut exercer en tant que commandant de bord que s'il a effectué, dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui précèdent, au moins trois décollages et trois atterrissages, à bord d'un hélicoptère du même type ou sur un simulateur du type d'hélicoptère sur lequel il exerce, qualifié et approuvé à cet effet, et
2) Copilote - Un copilote ne peut exercer ses fonctions s'il n'a effectué, comme

pilote aux commandes, dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui précèdent, au moins trois (3) décollages et atterrissages à bord d'un hélicoptère du même type ou sur un simulateur du type d'hélicoptère sur lequel il exerce, qualifié et approuvé à cet effet.

3) Pour des opérations en VMC de nuit :

(i). Un pilote sans qualification IFR à jour doit avoir effectué, dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui précèdent, au moins trois décollages, trois (3) circuits et trois (3) atterrissages de nuit. Cette expérience récente peut être obtenue sur un entraîneur synthétique de vol.

(ii). Un pilote avec une qualification IFR à jour doit avoir effectué, dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui précèdent, au moins trois approches aux instruments. Cette expérience récente peut être obtenue sur un entraîneur synthétique de vol ;

(b) La période de quatre-vingt-dix (90) jours mentionnés aux § (a)(1) et (a)(2) ci-dessus peut être étendue à cent vingt (120) jours maximums pour un membre d'équipage de conduite volant en ligne sous supervision d'un instructeur/examinateur de qualification de type. Pour des périodes au-delà de cent vingt (120) jours, l'exigence d'expérience récente est satisfaite par un vol d'entraînement ou l'utilisation d'un simulateur de vol approuvé.

RACI 3008.N.050 Qualification à la compétence de route, d'activité et de zone

(Voir IEM RACI 3008.N.050)

(a) Un exploitant doit s'assurer qu'avant d'être désigné comme commandant de bord ou comme pilote auquel la conduite du vol peut être déléguée par le commandant de bord (voir Appendice 1 au RACI 3008.N.005), le pilote a acquis une connaissance suffisante de la route devant être suivie et des héliports (y compris les dégagements), des infrastructures et des procédures à appliquer.

(b) Le pilote doit démontrer à l'exploitant qu'il a une connaissance suffisante :

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

i. le relief et les altitudes minimales de sécurité ;
ii. les conditions météorologiques saisonnières ;
iii. les installations, services et procédures de météorologie, de télécommunications et de circulation aérienne ;
iv. les procédures de recherche et de sauvetage ;
v. les installations et procédures de navigation de la route ou de la région de vol ;

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

La partie de la démonstration relative aux procédures d'arrivée, de départ, d'attente et

d'approche aux instruments peut être accomplie au moyen d'un dispositif d'instruction approprié à cette fin.

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

(d) L'exploitant doit consigner, d'une manière satisfaisante pour l'ANAC, la qualification du pilote et la façon dont cette qualification a été acquise.

(e) La période de validité de la qualification de compétence de route et d'héliport est de douze (12) mois calendaires à compter de la fin :

1) du mois d'accomplissement de la qualification.

2) ou du mois de la dernière exploitation sur la route, dans l'activité ou dans la zone.

(f) La qualification de compétence de route et d'héliport doit être renouvelée par une exploitation sur la route, dans l'activité ou dans la zone pendant la période de validité prescrite au § (b) ci-dessus.

(g) En cas de renouvellement dans les trois (3) derniers mois calendaires de la période de validité d'une qualification de compétence de route et d'héliport antérieure, la période de validité s'étend alors de la date de renouvellement jusqu'à la fin du douzième mois suivant la date d'expiration de la qualification de compétence de route d'activité et de zone antérieure.

(h) L'exploitant ne doit continuer pas à utiliser un pilote comme pilote commandant de bord pour une opération dans une région spécifiée par l'exploitant et approuvée par l'ANAC si, dans les 12 mois qui précèdent, ce pilote n'a pas effectué au moins un vol représentatif de l'opération en question en tant que pilote membre de l'équipage de conduite, pilote inspecteur ou observateur dans le poste de pilotage. Si plus de 12 mois se sont écoulés sans que le pilote ait effectué de vol représentatif, il doit de nouveau, avant de reprendre ses fonctions de pilote commandant de bord pour l'opération considérée, se qualifier conformément aux dispositions des § (b) et (c).

RACI 3008.N.055 Exercice sur plus d'un type ou variante

(Voir appendice 1 au RACI 3008.N.055)

(Voir IEM RACI 3008.N.055)

(a) Un exploitant doit s'assurer qu'aucun membre d'équipage de conduite n'exerce sur plus d'un type ou variante d'hélicoptère, à moins que le membre d'équipage de conduite ne soit compétent pour le faire.

(b) Lorsqu'il envisage l'activité d'un membre d'équipage de conduite sur plus d'un type ou variante, un exploitant doit s'assurer que les différences et/ou similitudes des hélicoptères concernés justifient cette activité, en prenant en compte ce qui suit :

1) le niveau de technologie ;
2) les procédures opérationnelles ;
3) les caractéristiques de manœuvrabilité (voir IEM RACI 3008.N.055(b)).

(c) Un exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage de conduite exerçant sur plus d'un type ou variante respecte l'ensemble des exigences du chapitre N pour chaque type ou variante, à moins que l'ANAC n'ait approuvé l'utilisation d'une dispense en ce qui concerne les exigences d'entraînement, de contrôle et d'expérience récente.

(d) Un exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation des procédures appropriées et/ou des restrictions opérationnelles, approuvées par l'ANAC, pour toute activité sur plus d'un type ou variante couvrant :

1) le niveau d'expérience minimum des membres de l'équipage de conduite ;
2) le niveau d'expérience minimum sur un type ou variante avant de commencer l'entraînement et l'activité sur un autre type ou variante ;
3) le processus par lequel des membres d'équipage de conduite qualifiés sur un type ou variante seront formés et qualifiés sur un autre type ou variante ;
4) toutes les exigences d'expérience récente applicables pour chaque type ou variante.
5) Dans tous les cas, le nombre maximal de type ou variante sur lequel un membre d'équipage de conduite peut exercer à la fois est limité à trois (3)

RACI 3008.N.060 Activités sur hélicoptère et avion

Lorsqu'un membre d'équipage de conduite exerce à la fois sur hélicoptère et avion :

1) un exploitant doit s'assurer que l'activité sur hélicoptère et avion est limitée à un type de chaque ;
2) un exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation des procédures appropriées ou des restrictions opérationnelles, approuvées par l'ANAC.

RACI 3008.N.065 Dossiers de formation

(Voir IEM RACI 3008.N.065)

(a) Un exploitant doit :

1) tenir à jour un dossier technique pour chaque personnel navigant technique, précisant notamment les entraînements, formations, qualifications et résultats des contrôles requis aux RACI 3008.020(a)(2), RACI 3008.N.015, RACI 3008.N.025, RACI 3008.N.035, RACI 3008.N.040 et RACI 3008.N.050, et être en mesure de fournir le relevé des heures de vol et de ses stages par période de référence ; et
2) conserver ces dossiers pendant les périodes indiquées au chapitre P.
3) tenir à la disposition du membre d'équipage de conduite concerné, sur demande de ce dernier, et lui permettre de vérifier les dossiers de tous les stages d'adaptation, entraînements et contrôles périodiques.
4) tenir ces dossiers à la disposition de l'ANAC.

Appendice 1 au § RACI 3008.N.015 : Stages d'adaptation d'un exploitant
(Voir IEM RACI 3008.N.015)
(Voir IEM RACI 3008.N.010)

(a) Un stage d'adaptation d'un exploitant doit comprendre :

1. une formation et un contrôle au sol couvrant les systèmes de l'hélicoptère, les procédures normales, anormales et d'urgence ;

2. une formation et un contrôle de sécurité-sauvetage, qui doivent être effectués avant le début de formation sur hélicoptère ;

3. une formation et le contrôle associé requis au RACI 3008.N.035(b) sur hélicoptère ou entraîneur synthétique de vol ; et

4. une adaptation en ligne sous supervision et le contrôle en ligne requis au RACI 3008.N.035(c).

(b) Le stage d'adaptation d'un exploitant doit être dispensé dans l'ordre fixé au § (a) ci - dessus.

(c) Des éléments relatifs à la gestion des ressources de l'équipage doivent être intégrés dans le stage d'adaptation d'un exploitant, et dispensés par du personnel dûment qualifié.

(d) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite n'a pas auparavant déjà suivi un stage

d'adaptation chez l'exploitant, celui –ci doit s'assurer qu'en plus des prescriptions du § (a) ci -dessus, le membre d'équipage de conduite suit une formation au premier secours et, le cas échéant, un entraînement aux procédures d'amerrissage, avec utilisation des équipements en milieu aquatique.

Appendice 1 au RACI 3008.N.025 : Accession à la fonction de commandant de bord

(a) Formation en vue de l'accession à la fonction de commandant de bord.

1. La formation au commandement requise par le RACI 3008.N.025 (a) doit être spécifiée dans le manuel d'exploitation et doit inclure au moins ce qui suit :

(i). Une formation dans un entraîneur synthétique de vol (y compris l'entraînement au vol orienté ligne - LOFT) et/ou une formation en vol comprenant un contrôle hors ligne dans la fonction de commandant de bord ;

(ii). Les responsabilités attachées au commandement par l'exploitant

(iii). Une adaptation en ligne en tant que commandant de bord sous supervision ;

(iv). L'exécution d'un contrôle en ligne en tant que commandant de bord et l'obtention de la qualification à la compétence de route, d'activité et de zone ;

(v). Pour une première promotion à la fonction de commandant de bord, la formation devra également comprendre une formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM) ;

2. Formation en vue de l'accession à la fonction de commandant de bord et formation d'adaptation combinées. Si un pilote passe d'un type ou variante d'hélicoptère à un autre lors de sa promotion à la fonction de commandant de bord :

(i). La formation au commandement doit aussi comprendre une formation d'adaptation conformément au RACI 3008.N.015 ;

(ii). Des étapes supplémentaires devront être requises pour un pilote passant à un nouvea type d'hélicoptère.

Appendice 1 au RACI 3008.N.030 : Commandants de bord. – Exigences minimales de qualification – Conditions additionnelles d'expérience et de formation pour des types d'hélicoptères présentant des caractéristiques particulières

(a) Robinson R 22 (RH 22).

(1) Nul ne peut être commandant de bord d'un hélicoptère Robinson R 22 en transport public de passagers s'il n'a accompli cent cinquante (150) heures de vol sur Robinson R 22 en qualité de commandant de bord.

(2) Le pilote doit en outre avoir suivi un stage sécurité Robinson approuvé par l'ANAC.

(b) Robinson R 44 (RH 44).

(3) Nul ne peut être commandant de bord d'un hélicoptère Robinson R 44 en

transport public de passagers s'il n'a accompli cent cinquante (150) heures de vol sur Robinson en qualité de commandant de bord (parmi lesquelles soixante-quinze (75) heures au plus pourront avoir été effectuées sur Robinson R 22).

(4) Le pilote doit en outre avoir suivi un stage sécurité Robinson approuvé par l'ANAC

Appendice 1 au RACI 3008.N.035 : Entraînements et contrôles périodiques

(a) Entraînements périodiques. L'entraînement périodique doit comprendre :

(1) Un cours au sol et de rafraîchissement :

(i). Le programme du cours au sol et de rafraîchissement doit comprendre :

A. Les systèmes hélicoptère ;
B. Les procédures et règlements opérationnels, y compris l'incapacité du pilote ; et
C. Un bilan des accidents/incidents et événements ;

(ii). Les connaissances faisant l'objet du cours au sol et de rafraîchissement doivent être contrôlées au moyen d'un questionnaire ou de tout autre moyen adéquat ;

(2) Un entraînement sur hélicoptère/entraîneur synthétique de vol :

(i). Le programme d'entraînement sur hélicoptère/entraîneur synthétique de vol doit être établi de façon que toutes les défaillances majeures des systèmes hélicoptère ainsi que les procédures associées soient couvertes sur une période de trois (3) ans ;

(ii). Lorsque des défaillances moteur sont simulées, si aucun entraîneur synthétique de vol n'est disponible, ces urgences peuvent être étudiées dans l'hélicoptère en utilisant une simulation sûre en vol. Dans l'éventualité où un tel entraînement est effectué en vol, une attention particulière doit être portée sur les effets de l'émergence d'une panne postérieure et l'exercice doit être précédé d'un briefing complet ;

(iii). L'entraînement sur hélicoptère/entraîneur synthétique de vol peut être combiné avec le contrôle hors ligne de l'exploitant ;

(3) Un entraînement de sécurité-sauvetage et de sûreté :

(i). L'entraînement de sécurité-sauvetage et de sûreté peut être combiné avec le contrôle de sécuritésauvetage et de sûreté et doit s'effectuer sur hélicoptère ou sur tout autre matériel d'instruction approprié ;

(ii). Tous les ans, le programme d'entraînement de sécurité-sauvetage et de sûreté doit couvrir ce qui suit :

A. Si l'hélicoptère en est équipé, la mise effective d'un gilet de sauvetage ;
B. Si l'hélicoptère en est équipé, la mise effective d'un équipement de protection respiratoire ;
C. Le maniement effectif des extincteurs ;
D. L'instruction sur l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-

sauvetage à bord de l'hélicoptère ;

E. L'instruction sur l'emplacement et l'utilisation de tous les types d'issues ;
F. Et les procédures de sûreté ;

(iii). Tous les trois (3) ans, le programme d'entraînement doit couvrir ce qui suit

A. Le maniement effectif de tous les types d'issues
B. Un exercice de lutte anti-feu effective réalisé sur un feu réel, à l'aide d'équipements représentatifs de ceux de l'hélicoptère. Cependant, dans le cas d'extincteurs à l'halon, un autre agent extincteur acceptable par l'Autorité de l'aviation civile peut être utilisé ;
C. Les effets de la fumée en espace confiné et l'utilisation effective de tous les équipements appropriés, dans un environnement simulé empli de fumée
D. Si l'hélicoptère en est équipé, la démonstration et l'utilisation du canot de sauvetage ;
E. Et le secourisme ;
   (1) Un entraînement à la gestion des ressources de l'équipage (CRM).
   (2) Pour les membres d'équipage de conduite n'effectuant qu'occasionnellement des vols à l'étranger, l'entraînement doit porter également sur les procédures radiotéléphoniques en langue anglaise.

(b) Contrôles périodiques. Les contrôles périodiques doivent comprendre :

(1) Les contrôles hors ligne de l'exploitant :

(i). Les contrôles hors ligne de l'exploitant doivent comprendre, lorsque cela est applicable, les procédures anormales et d'urgence suivantes :
A. Feu moteur ;
B. Feu de structure ;
C. Manipulation en secours du train d'atterrissage ;
D. Vidange en vol du carburant ;
E. Panne moteur et rallumage ;
F. Panne hydraulique ;
G. Panne électrique ;
H. Panne moteur au décollage avant le point de décision ;
I. Panne moteur au décollage après le point de décision ;
J. Panne moteur à l'atterrissage avant le point de décision ;
K. Panne moteur à l'atterrissage après le point de décision ;
L. Dysfonctionnements de systèmes de commandes de vol et de contrôle moteur ;
M. Sortie de positions inhabituelles ;
N. Atterrissage avec un (ou plusieurs) moteur(s) inopérant(s) ;
O. Descente en IMC à Vz max ;
P. Autorotation sur une aire appropriée ;
Q. Perte de capacité d'un pilote ;
R. Et pannes et dysfonctionnements du contrôle directionnel ;

(ii). Pour les pilotes amenés à exercer en exploitation VFR de nuit, les contrôles hors ligne comprennent les procédures anormales et d'urgence suivantes :

A. Panne après l'obtention de la vitesse de sécurité au décollage (bimoteur) ;
B. Tour de piste ;
C. Approche de nuit avec un moteur en panne (bimoteur) ;
D. Une entrée par inadvertance en IMC simulée ;
E. Panne moteur simulée ;
F. Panne des systèmes d'éclairage ;

(iii). En plus des contrôles prescrits aux § (i, A à R) ci-dessus, les exigences applicables à la délivrance des licences de membre d'équipage doivent être satisfaites tous les douze (12) mois et peuvent être combinées avec le contrôle hors ligne de l'exploitant ;

(iv). Pour les pilotes amenés à exercer en exploitation IFR, les contrôles hors ligne comprennent les procédures anormales et d'urgence suivantes :

A. Approche de précision aux instruments jusqu'aux minimums, avec un moteur en panne simulée dans le cas d'hélicoptères multimoteurs ;
B. Approche aux instruments interrompus à partir des minimums, avec un moteur en panne simulée dans le cas d'hélicoptères multimoteurs ;
C. Approche classique jusqu'aux minimums ;
D. Atterrissage avec un (ou plusieurs) moteur(s) en panne simulée ;
E. Et si requis pour le type d'hélicoptère, une approche avec dysfonctionnements du système de contrôle du vol/directeur de vol, des instruments et des équipements de navigation ;

(2) Les contrôles de sécurité-sauvetage et de sûreté. Les points à contrôler sont ceux qui ont fait l'objet de l'entraînement prescrit au § (a) (3) ci-dessus ;

(3) Les contrôles en ligne :

(i). Les contrôles en ligne doivent confirmer l'aptitude à effectuer de façon satisfaisante un vol complet en ligne comprenant les procédures prévol et postvol et l'utilisation des équipements fournis, telles que spécifiées au manuel d'exploitation ;

(ii). L'équipage de conduite doit être évalué quant à son aptitude à la gestion des ressources de l'équipage (CRM) ;

(iii). Lorsque les pilotes sont assignés aux fonctions de pilote aux commandes et de pilote non aux commandes, ils doivent être contrôlés dans les deux fonctions ;

(iv). Les contrôles en ligne doivent être effectués sur hélicoptère ;

(v). Les contrôles en ligne doivent être effectués par des commandants de bord désignés par l'exploitant et acceptables par l'ANAC.

Appendice 1 au RACI 3008.N.040 : Qualification des pilotes pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes

(a) Les commandants de bord appelés à remplir les tâches d'un copilote, ou les commandants de bord chargés de dispenser une formation ou d'effectuer des contrôles, doivent avoir suivi une formation complémentaire et avoir satisfait un contrôle ainsi que spécifié dans le manuel d'exploitation, en même temps que les contrôles hors ligne de l'exploitant prescrits au 3008.N.035 (b). Cet entraînement complémentaire doit inclure au moins ce qui suit :
  (1) Une panne moteur au décollage ;
  (2) Une approche et une remise des gaz un moteur en panne ;
  (3) Et un atterrissage avec un moteur en panne.

(b) Lorsque des exercices de panne moteur sont effectués sur hélicoptère, la panne moteur doit être simulée.

(c) Pour exercer à partir du siège copilote, les commandants de bord doivent avoir satisfait aux contrôles prescrits par le présent règlement pour exercer à partir du siège commandant de bord.

(d) Pour assurer la suppléance du commandant de bord, un pilote de suppléance doit avoir démontré son aptitude à pratiquer, au cours des contrôles hors ligne de l'exploitant prescrits par le RACI 3008.N.035 (b), les exercices et procédures dont l'exécution relève normalement de la responsabilité du commandant de bord. Lorsque les différences entre les sièges de droite et de gauche ne sont pas significatives (par exemple en cas d'utilisation du pilote automatique), ils peuvent être pratiqués indifféremment à partir de l'un ou l'autre siège.

(e) Un pilote autre que le commandant de bord et occupant le siège commandant de bord doit démontrer son aptitude à pratiquer, au cours des contrôles hors ligne de l'exploitant prescrits par le 3008.N.035 (b), les exercices et procédures dont l'exécution relève normalement de la responsabilité du commandant de bord dans la fonction de pilote non aux commandes. Lorsque les différences entre les sièges de droite ou de gauche ne sont pas significatives (par exemple lors de l'utilisation du pilote automatique), ils peuvent être pratiqués indifféremment à partir de l'un ou l'autre siège.

CHAPITRE O- EQUIPAGE DE CABINE

RACI 3008. O.005 Domaine d'application

(voir IEM RACI 3008.*O.005)*

Un exploitant doit s'assurer que tous les membres d'équipage en dehors des membres d'équipage de conduite, qu'il a chargés de tâches dans la cabine passagers d'un hélicoptère, remplissent les exigences de ce chapitre, à l'exception des membres d'équipage supplémentaires à qui sont assignées uniquement des tâches de spécialistes.

RACI 3008. O.007 Généralités

FONCTIONS ATTRIBUÉES EN CAS D'URGENCE

L'exploitant doit déterminer, avec l'approbation de l'ANAC et d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine, qui ne sera pas inférieur à l'effectif minimal établi dans le cadre de la certification, nécessaire dans chaque type d'hélicoptère pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence. L'exploitant doit attribuer ces fonctions pour chaque type d'hélicoptère.

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 donnera l'ordre.

La disposition ci-dessus n'empêche pas le pilote commandant de bord d'ordonner que la ceinture de sécurité seulement soit bouclée, à d'autres moments que pendant le décollage et l'atterrissage.

FORMATION

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

a) ait la compétence voulue pour remplir les fonctions en matière de sécurité qui sont attribuées aux membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence ou de situation

appelant une évacuation d'urgence ;

b) soit exercée à utiliser l'équipement de secours et de sauvetage dont le transport est exigé, tel que les gilets de sauvetage, les radeaux de sauvetage, les toboggans d'évacuation, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxygène, les trousses de premiers soins et de prévention universelle, et les défibrillateurs externes automatisés ;

c) si elle est en service dans des hélicoptères volant au-dessus de 3 000 m (10 000 ft), connaisse les effets de l'hypoxémie et, dans le cas des hélicoptères pressurisés, les phénomènes physiologiques qui accompagnent une décompression ;

d) connaisse les attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions ;

e) connaisse les types de marchandises dangereuses qu'il est permis, et ceux qu'il est interdit, de transporter dans une cabine de passagers ;

f) soit bien informée des performances humaines intéressant les fonctions remplies en cabine qui sont liées à la sécurité, y compris en ce qui concerne la coordination entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine.

g) L'exploitant doit s'assurer que la formation en gestion des ressources en équipage (CRM) est dispensée par un instructeur qualifié et acceptable par l'ANAC.

RACI 3008. O.010 Nombre et composition de l'équipage de cabine
(voir IEM RACI 3008.O.010)

a) Un exploitant ne doit pas exploiter un hélicoptère dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19, dès lors que celui-ci transporte un ou plusieurs passagers sans inclure dans l'équipage au moins un membre d'équipage de cabine chargé d'effectuer des tâches liées à la sécurité des passagers et spécifiées dans le manuel d'exploitation.

b) En application du sous-paragraphe (a) ci-dessus, un exploitant doit s'assurer que le nombre minimal de membres d'équipage de cabine est le plus élevé de :

1. un membre d'équipage de cabine par groupe de 50 sièges passagers, complet ou incomplet, situés sur un même pont de l'hélicoptère ; ou

2. le nombre de membres d'équipage de cabine ayant participé activement à la démonstration d'évacuation d'urgence applicable à l'hélicoptère, ou qui sont supposés y avoir participé dans l'analyse appropriée ; toutefois, si la

configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure d'au moins 50 sièges au nombre de passagers évacués lors de la démonstration, le nombre de membres d'équipage de cabine peut alors être diminué d'une unité par groupe de 50 sièges passagers d'écart entre la configuration maximale approuvée en sièges passagers et la capacité maximale certifiée.

c) L'ANAC peut, dans des circonstances exceptionnelles, exiger qu'un exploitant inclue dans l'équipage un nombre plus élevé de membres d'équipage de cabine.

d) En cas de circonstances imprévues, le nombre minimai requis de membres d'équipage de cabine peut être réduit si :
   1. le nombre de passagers a été réduit conformément aux procédures indiquées dans le manuel d'exploitation et,
   2. après exécution du vol, un compte-rendu est transmis à l'ANAC.

RACI 3008.O.015 Exigences minimales
(voir IEM RACI 3008.O.015)

a) Un exploitant doit s'assurer que les membres d'équipage de cabine :
   1. sont âgés de 18 minimum ;
   2. sont détenteurs d'une licence délivrée par l'ANAC ;
   3. sont détenteurs d'une attestation d'aptitude physique et mentale en cours de validité.

b) Un exploitant doit s'assurer que les membres d'équipage de cabine possèdent la compétence nécessaire à l'exécution de leurs tâches conformément aux procédures spécifiées dans le manuel d'exploitation.

RACI 3008. O.020. Chefs de cabine
(voir Appendice RACI 3008.O.20)

a) Un exploitant doit désigner un chef de cabine dès que le nombre de membres d'équipage de cabine est supérieur à un.
b) Le chef de cabine est responsable devant le commandant de bord de la conduite et de la coordination des procédures de sécurité et d'urgence spécifiées dans le manuel d'exploitation.
c) Lorsque le RACI 3008.O.010 exige le transport de plus d'un membre d'équipage de cabine, un exploitant ne doit pas nommer chef de cabine une personne ayant moins d'un an d'expérience en qualité de membre d'équipage de cabine ou qui n'a pas suivi un stage approprié.
d) Un exploitant doit établir des procédures pour décider quel est le membre d'équipage de cabine le plus qualifié pour remplacer le chef de cabine désigné en cas d'incapacité de ce dernier. Ces procédures doivent tenir compte de l'expérience opérationnelle du membre d'équipage de cabine et être introduites dans le Manuel d'Exploitation.

RACI 3008. O.025 Formation initiale
(voir Appendice 1, 2 et 3 RACI 3008.O.025)
(voir IEM RACI 3008.O.025)

Un exploitant doit s'assurer que chacun des membres d'équipage de cabine :

a) détient une licence délivrée par l'ANAC et dont le programme, défini par l'ANAC, est conforme à l'appendice 1 au RACI 3008.O.025
b) et a subi les contrôles prescrits au RACI 3008.O.050 avant d'entreprendre un stage d'adaptation.

RACI 3008. O.030 Stage d'adaptation et formation aux différences
(voir Appendice 1, 2 et 3 au RACI 3008.O.030)
(voir IEM RACI 3008.O.025)

a) Un exploitant doit s'assurer que, avant d'entreprendre les tâches qui lui sont assignées, chaque membre d'équipage de cabine a suivi une formation appropriée, spécifiée dans le manuel d'exploitation comprenant les éléments suivants :

1. *Stage d'adaptation* – Un stage d'adaptation doit être effectué avant d'être :
   (i). affecté pour la première fois par un exploitant à des tâches de membre d'équipage de cabine ; ou
   (ii). affecté sur un autre type d'hélicoptère ;

2. *Formation aux différences* – Une formation aux différences doit être effectuée avant d'être affecté sur:
   (i). une variante d'un type d'hélicoptère normalement utilisé ; ou
   (ii). un hélicoptère dont les équipements de sécurité ou l'emplacement des équipements de sécurité ou les procédures de sécurité sont différents de ceux des types ou variantes d'hélicoptère normalement utilisés.

b) Un exploitant doit déterminer le contenu du stage d'adaptation ou de la formation aux différences en tenant compte de la formation précédemment suivie par le membre d'équipage de cabine, telle que consignée dans les dossiers de formation requis par le RACI 3008.O.060.

c) Un exploitant doit s'assurer que :

1. *le stage d'adaptation est dispensé de manière structurée et réaliste, conformément à l'appendice 1 au RACI 3008.O.030.*
2. *la formation aux différences est dispensée de manière structurée ; et*
3. *le stage d'adaptation et, si c'est nécessaire la formation aux différences, incluent l'utilisation de tous les équipements d'urgence et de survie et toutes les*

procédures d'urgence applicables au type ou à la variante, et comportent une formation et une partie pratiques, à l'aide de matériel d'instruction représentatif ou à bord de l'hélicoptère.

RACI 3008. O.035 Vols de familiarisation
(voir IEM RACI 3008.O.035)

Un exploitant doit s'assurer qu'à l'issue du stage d'adaptation, un membre d'équipage de cabine effectue une familiarisation avant de faire effectivement partie de l'équipage minimal de cabine requis par le **RACI 3008.O.010 (b).**

RACI 3008. O.040 Entraînements périodiques
(voir Appendice 1, 2 et 3 au **RACI 3008***.O.040)*
(voir IEM **RACI 3008***.O.015)*
(voir IEM **RACI 3008***.O.025)*

a) Un exploitant doit s'assurer que chacun des membres d'équipage de cabine suit un entraînement périodique couvrant les actions assignées à chaque membre d'équipage lors des procédures normales et d'urgence des types sur lesquels il est appelé à exercer, conformément à l'appendice 1 au RACI 3008.O.040.

b) Cet entraînement doit permettre aux membres d'équipage de cabine de conserver leur qualification à utiliser tous les équipements installés sur les types sur lesquels il est appelé à exercer.

c) Un exploitant doit s'assurer que le programme d'entraînement et contrôles périodiques approuvé par l'Autorité inclut une instruction théorique et pratique, ainsi qu'un entraînement individuel, conformément à l'appendice 1 au RACI 3008.O40.

d) La période de validité des entraînements périodiques et des contrôles associés exigés par le RACI 3008.O.050 est de 12 mois calendaires à compter de la fin du mois de leur accomplissement. Si le nouveau contrôle est accompli dans les trois derniers mois calendaires de validité d'une période de contrôle, celle-ci s'étend alors de la date de son accomplissement jusqu'à douze mois calendaires après la date d'expiration de la validité du précédent contrôle.

e) L'exploitant s'assure que tout membre d'équipage de cabine, avant d'être affecté à un vol, a suivi la formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM) dispensée par l'exploitant ainsi qu'un cours spécifique au type d'hécoptère concerné, conformément à l'appendice 1 au RACI 3008.O.030 (j).

f) Les membres d'équipage de cabine exerçant déjà cette fonction pour un exploitant sans avoir préalablement suivi la formation à la gestion des ressources d'équipage dispensée par l'exploitant doivent avoir suivi cette formation avant leur prochaine

formation contrôle et périodique, conformément à l'appendice 1 au **RACI 3008**.O.030 (j), y compris, le cas échéant, le cours de gestion des ressources d'équipage spécifique à un type d'hélicoptère.

RACI 3008. O.045 Remise à niveau
(voir l'appendice 1 au **RACI 3008***.O.045)*
(voir IEM **RACI 3008***.1020)*
(voir IEM **RACI 3008***.O.025)*

a) Un exploitant doit s'assurer que les membres d'équipage de cabine qui ont totalement cessé d'exercer des fonctions à bord pendant plus de 6 mois, effectuent un stage de remise à niveau spécifié dans le manuel d'exploitation, conformément à l'appendice 1 au RACI 3008.O.045 (voir IEM RACI 3008.O.045 (a)).
b) Un exploitant doit s'assurer que, lorsqu'un membre d'équipage de cabine n'a pas arrêté totalement d'exercer des fonctions à bord, mais n'a pas, pendant les 6 derniers mois, exercé des fonctions sur un type d'hélicoptère donné, comme membre d'équipage de cabine requis par le RACI 3008.O.005 (b). Il doit :

(1) suivre un stage de remise à niveau pour ce type d'hélicoptère ; ou
(2) effectuer deux étapes de re-familiarisation pendant des vols commerciaux sur ce type d'hélicoptère avant de pouvoir exercer de telles fonctions

RACI 3008. O.050 Contrôles
(voir IEM **RACI 3008***.O.050)*

a) Un exploitant doit s'assurer que lors des stages prévus par les **RACI 3008.O.030** et **RACI 3008.O.040**, ou à la fin de ces stages, les membres d'équipage de cabine subissent des contrôles portant sur la formation reçue de façon à vérifier leur compétence à exécuter les tâches normales et d'urgence liées à la sécurité qui leur ont été confiées. Ces contrôles doivent être effectués par du personnel acceptable par l'ANAC.

b) Un exploitant doit s'assurer que chacun des membres d'équipage de cabine est contrôlé sur les points suivants :

(1) Formation initiale sur les sujets figurant à l'appendice 1 au **RACI 3008.O.025** ;
(2) Stage d'adaptation et formation aux différences –les sujets figurant à l'appendice 1 au **RACI 3008.O.030** ; et
(3) Entraînement périodique –les sujets appropriés figurant à l'appendice 1 au **RACI 3008.O.40**.

RACI 3008. O.055 Exercice sur plus d'un type ou variante
(voir IEM **RACI 3008***.O.055)*

a) Un exploitant doit s'assurer que chacun des membres d'équipage de cabine n'exerce pas sur plus de trois types d'hélicoptère ; cependant, après approbation de l'Autorité, il peut exercer sur 4 types à condition que, pour au moins deux de ces types, les procédures normales et de secours soient similaires.

b) Pour l'application du paragraphe (a) ci-dessus, les variantes d'un type d'hélicoptère sont considérées comme types d'hélicoptère différents si elles ne sont pas similaires dans chacun des aspects ci-après :

(1) utilisation des issues de secours.
(2) emplacement et type des équipements de sécurité portables et
(3) procédures d'urgence.

RACI 3008. O.060 Dossiers de formation
(voir IEM **RACI 3008***.O.060)*

Un exploitant doit :

(1) tenir à jour les dossiers de tous les entraînements et contrôles exigés dans ce chapitre ;
(2) conserver ces dossiers pendant les périodes indiquées au chapitre P ;
(3) tenir les dossiers des stages de formation initiale, d'adaptation, d'entraînement périodique et des contrôles à la disposition du membre d'équipage de cabine concerné, sur demande de ce dernier ;
(4) tenir ces dossiers à la disposition de l'ANAC.

Appendice 1 à RACI 3008.O.020 Chefs de cabine

L'entraînement exigé pour les chefs de cabine doit comprendre :

(1) Briefing avant le vol :
   a. fonctions de l équipage
   b. attributions des siéges aux membres d'équipage de cabine et rappel des responsabilités
   c. examen des particularités du vol à venir :
      (i). type d'hélicoptère et équipement ;
      (ii). type d'opérations et
      (iii). les catégories de passagers en particulier les handicapés, les enfants et les personnes à problèmes.

(2) Coordination au sein de l'équipage :
   a. discipline, responsabilités et chaîne de commandement ;
   b. importance de la coordination et de la communication et
   c. incapacité éventuelle d'un pilote

(3) Rappel des consignes de l'exploitant et de la réglementation :
   a. consignes aux passagers ; notices de sécurité
   b. rangement des galleys ;
   c. rangement des bagages
   d. équipements électroniques ;
   e. procédures d'avitaillement avec passagers à bord ;
   f. turbulences et
   g. documentation.

(4) Facteurs humains et gestion des ressources de l'équipage.
(5) Compte rendus d'accidents et d'incidents.
(6) Limitations des temps de vol.

Appendice 1 au RACI 3008. O.025 Formation initiale

a) Un exploitant doit s'assurer que le programme de formation pour obtenir le Certificat ou la Licence est dispensé par du personnel dûment qualifié et contient au moins les éléments suivants :

b) Formation feu fumée :

1. l'accent sur les responsabilités de l'équipage de cabine pour une intervention rapide en cas de feu ou d'émission de fumée, et en particulier, sur l'importance d'identifier le véritable foyer du feu ;
2. l'importance d'une transmission immédiate de l'information à l'équipage de conduite ainsi que les actions spécifiques nécessaires pour assurer la coordination et l'assistance en cas de découverte de feu ou de fumée ;
3. la nécessité d'un contrôle fréquent des zones présentant un risque de feu, y compris les toilettes, et des détections de fumée associées ;
4. la classification des feux et des produits extincteurs et procédures appropriés pour des situations de feu particulières ; les techniques d'utilisation des produits extincteurs et les conséquences d'une mauvaise utilisation ou de leur utilisation dans un espace restreint
5. les procédures générales des services de secours au sol pour les aérodromes.

c) *Formation à la survie dans l'eau :*

Elle comprend la mise et l'utilisation en conditions réelles d'équipements individuels de flottaison dans l'eau par chacun des membres d'équipage de cabine

d) *Formation à la survie :*

Elle doit être dispensée de manière à être adaptée aux zones d'exploitation (par exemple,

milieu polaire, désert, jungle ou mer)

e) Aspects médicaux et premiers secours :

1. formation au secourisme et à l'utilisation des trousses de premier secours ;
2. premiers secours liés aux exercices de survie et à une hygiène appropriée ;
3. effets physiologiques d'un voyage en hélicoptère, en insistant sur l'hypoxie.

f) Prise en charge des passagers :

1. conseils sur l'identification et la prise en charge des passagers qui sont ou deviennent ivres, sont sous l'influence de drogues ou agressifs ;
2. méthodes utilisées pour assurer un contrôle de la foule nécessaires à une évacuation rapide de l'hélicoptère ;
3. (3) règles relatives au rangement sûr des bagages de cabine (y compris les équipements de cabine) et au risque qu'ils peuvent constituer pour les occupants de la cabine, obstruer les issues de secours ou endommager les équipements de sécurité ;
4. l'importance d'une répartition correcte des passagers eu égard à la masse et au centrage de l'hélicoptère. On doit insister sur l'allocation des sièges aux passagers handicapés et sur la nécessité de placer des passagers de forte constitution à proximité des issues non surveillées ;
5. tâches à effectuer en cas de turbulence, y compris assurer la sécurité de la cabine ;
6. précautions à prendre en cas de transport d'animaux vivants en cabine ;
7. formation au transport des marchandises dangereuses, comme prescrit au chapitre R ;
8. procédures de sûreté comprenant les dispositions du chapitre S.

g) Communications

L'accent doit être mis sur l'importance d'une communication efficace entre équipage de cabine et équipage de conduite, tant pour le langage technique que pour les termes usuels et la terminologie.

h) Discipline et Responsabilités :

1. l'importance pour l'équipage de cabine d'exécuter ses tâches conformément au Manuel d'Exploitation ;
2. le maintien de la compétence et de l'aptitude à exercer les fonctions de membre d'équipage de cabine, avec une attention particulière à la réglementation sur les temps de vol ;
3. la connaissance des règlements aéronautiques qui concernent l'équipage de cabine et le rôle de l'ANAC ;
4. les connaissances générales sur la terminologie aéronautique appropriée, la mécanique du vol, la répartition des passagers, la météorologie et les zones

d'exploitation ;

5. le briefing prévol de l'équipage de cabine et la donnée des informations de sécurité nécessaires pour l'exécution de leurs tâches ;
6. l'importance de s'assurer de la mise à jour de la documentation à l'aide des correctifs fournis par l'exploitant ;
7. l'importance d'identifier les circonstances où les membres d'équipage de cabine ont l'autorité et la responsabilité de déclencher une évacuation d'urgence ou toute autre procédure d'urgence ;
8. l'importance de la fonction Sécurité et la nécessité de réagir rapidement et efficacement dans une situation d'urgence.
9. la connaissance des attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions ;

i) Gestion des ressources de l'équipage.

Cours d'initiation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM) : Avant d'être affecté à la fonction de membre d'équipage de cabine, un membre d'équipage de cabine suit un cours d'initiation à la gestion des ressources de l'équipage. Les membres d'équipage de cabine exerçant déjà cette fonction dans le transport aérien commercial sans avoir préalablement suivi un cours d'initiation doivent avoir suivi un tel cours avant la date de leur prochain maintien de compétences et/ou contrôle ; Les éléments de la formation figurant dans le tableau 1, colonne (a) de l'appendice 2 aux RACI 3008.O.025, RACI 3008.O.030 et RACI 3008.O.040 doivent être couverts selon le niveau indiqué dans la colonne (b) "Cours d'initiation CRM" ; Le cours d'initiation à la gestion des ressources d'équipage est donné par au minimum un instructeur de CRM pour les membres d'équipage de cabine.

Toutes les exigences réglementaires appropriées doivent être incluses dans la formation des membres d'équipage de cabine

j) Toutes les *exigences réglementaires* appropriées doivent être incluses dans la formation des membres d'équipage de cabine.

Appendice 1 au RACI 3008.O.030 Stage d'adaptation et formation aux différences

a) *Généralités.* Un exploitant doit s'assurer que :

1. les stages d'adaptation et de formation aux différences sont dispensés par du personnel dûment qualifié et
2. lors du stage d'adaptation et de formation aux différences, une formation est dispensée sur la localisation, l'enlèvement de leur logement et l'utilisation des équipements d'urgence et de survie transportés à bord de l'hélicoptère, ainsi que la formation sur les procédures et l'entraînement d'urgence, relatifs au type, à la variante et à la configuration de l'hélicoptère devant être exploité.

b) Entraînement feu fumée

1. chaque membre d'équipage de cabine reçoit une formation réaliste et pratique à l'utilisation de tous les équipements de lutte contre le feu y compris des vêtements de protection représentatifs de ceux existants à bord. Cet entraînement doit comprendre :

(i). l'extinction par chaque membre d'équipage de cabine d'un des feux ayant les caractéristiques d'un feu à bord, sauf qu'en cas d'extincteurs au Halon il est possible d'utiliser un autre agent extincteur et

(ii). la mise et l'utilisation par chaque membre d'équipage de cabine de l'équipement de protection respiratoire dans un espace clos empli de fumée simulée.

c) *Manœuvre des portes et issues* Un exploitant doit s'assurer que

1. chaque membre d'équipage de cabine manœuvre et ouvre réellement tous les types d'issues normales et de secours utilisables pour l'évacuation des passagers sur hélicoptère ou sur matériel d'instruction représentatif et
2. une démonstration du fonctionnement de toutes les autres issues telles que les issues de secours du poste de pilotage est faite.

d) Procédures d'évacuation et situations d'urgence Un exploitant doit s'assurer :

1. qu'une formation aux procédures d'évacuation d'urgence inclut l'analyse des évacuations prévues ou non prévues, sur terre ou sur l'eau. Cette formation doit permettre de juger si les issues sont inutilisables ou si les moyens d'évacuation sont hors service
2. que la formation permet de faire face à :

(i). un feu en vol, en insistant plus particulièrement sur l'importance de l'identification du véritable foyer du feu ;

(ii). des turbulences graves ;

(iii). une dépressurisation rapide avec mise en place de l'équipement d'oxygène portatif par chaque membre d'équipage de cabine

(iv). d'autres situations d'urgence en vol.

e) *Contrôle de la foule.* Un exploitant doit s'assurer qu'une formation est dispensée sur les aspects pratiques du contrôle de la foule dans les situations d'urgence susceptibles de s'appliquer à l'hélicoptère utilisé.

f) *Incapacité d'un pilote* Un exploitant doit s'assurer que sauf si l'équipage de conduite minimum est supérieur à deux, chaque membre d'équipage de cabine reçoit une formation pour porter assistance en cas d'incapacité d'un pilote. Cette formation doit comprendre les démonstrations suivantes :

1. le mécanisme de réglage du siège pilote ;

2. la fixation et l'enlèvement du harnais du pilote ;
3. l'utilisation de l'équipement d'oxygène du pilote ;
4. la lecture des listes de vérification du pilote.

g) *Equipements de sécurité.* Un exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de cabine reçoit une formation réaliste et une démonstration de la localisation et l'utilisation des équipements de sécurité comprenant :

1. les moyens d'évacuation ;
2. les canots de sauvetage y compris l'équipement attaché ou transporté ; avant d'exercer pour la première fois sur un hélicoptère disposant de canots de sauvetage, une formation doit être dispensée sur l'utilisation de ces équipements et un exercice pratique dans l'eau doit être effectué ;
3. le déclenchement des balises de détresse
4. les gilets de sauvetage, pour adultes et pour enfants et les berceaux ;
5. le système de présentation automatique de masques à oxygène ;
6. les extincteurs ;
7. les haches d'incendie et pieds de biche ;
8. les éclairages de secours, y compris les lampes torches ;
9. l'oxygène de premier secours ;
10. les systèmes de communication, y compris les mégaphones ;
11. les lots de survie et leur contenu ;
12. les équipements pyrotechniques (réels ou matériels représentatifs) ;
13. les trousses de premier secours, leur contenu et l'équipement médical d'urgence, et
14. les autres systèmes ou équipements de secours en cabine, lorsqu'ils existent.

h) *Annonces passagers – Démonstrations de sécurité.* Un exploitant doit s'assurer qu'une formation est dispensée sur la préparation des passagers en situation normale et en situation d'urgence, conformément aux prescriptions du RACI 3008. D.115.

i) Un exploitant doit s'assurer que toutes les *exigences réglementaires* appropriées sont incluses dans la formation des membres d'équipage de cabine.

Appendice 1 au RACI 3008. O.040 Entraînements périodiques

a) Un exploitant doit s'assurer que les entraînements périodiques sont dispensés par du personnel dûment qualifié.

b) Un exploitant doit s'assurer que, chaque période de 12 mois, le programme d'entraînement pratique comprend :

1. les procédures d'urgence y compris l'incapacité d'un pilote ;
2. les procédures d'évacuation y compris les techniques de contrôle de la foule ;
3. le gestuel par chaque membre d'équipage de l'ouverture des issues normales et de secours utilisables pour l'évacuation des passagers ;

4. l'emplacement et le maniement des équipements d'urgence, y compris les systèmes d'oxygène, la mise des gilets de sauvetage, de l'équipement d'oxygène portatif et de l'équipement de protection respiratoire ;
5. le secourisme et le contenu des trousses de premier secours ;
6. le rangement et l'arrimage d'objets dans la cabine ;
7. les procédures de sûreté ;
8. la revue des incidents et accidents
9. la gestion des ressources de l'équipage.

c) Un exploitant doit s'assurer que à des intervalles n'excédant pas trois ans, cet entraînement couvre également :

1. la manœuvre et l'ouverture réelle des issues normales et de secours servant à l'évacuation des passagers, sur hélicoptère ou sur un matériel d'instruction représentatif ;
2. la démonstration de l'utilisation de toutes les autres issues ;
3. une formation réaliste et pratique à l'utilisation de tous les équipements de lutte contre le feu y compris des vêtements de protection représentatifs. Cette formation doit comporter :

(i). l'extinction d'un feu ayant les caractéristiques d'un feu à bord de l'hélicoptère, sauf qu'en cas d'extincteurs au Halon il est possible d'utiliser un autre agent extincteur et

(ii). la mise et l'utilisation de l'équipement de protection respiratoire dans un espace clos empli de fumée simulée

4. l'utilisation des équipements pyrotechniques (réels ou matériels représentatifs) ;
5. lorsque l'hélicoptère en est équipé, la démonstration de l'utilisation des canots de sauvetage.

d) Un exploitant doit s'assurer que toutes les exigences réglementaires appropriées sont incluses dans la formation des membres d'équipage de cabine.

Appendice 1 au RACI 3008. O.045. Stages de remise à niveau.

Un exploitant doit s'assurer que le stage de remise à niveau est dispensé par du personnel dûment qualifié et, pour chacun des membres d'équipage de cabine, couvre au moins ce qui suit ;

1. les procédures d'urgence, y compris l'incapacité d'un pilote ;
2. les procédures d'évacuation, y compris les techniques de contrôle de la foule ;
3. la manœuvre et l'ouverture réelle par chaque membre d'équipage de cabine des issues normales et de secours utilisables pour l'évacuation des passagers, sur hélicoptère ou sur un matériel représentatif ;
4. la démonstration de l'utilisation de toutes les autres issues ;
5. l'emplacement et le maniement des équipements d'urgence, y compris les systèmes d'oxygène, la mise des gilets de sauvetage, de l'équipement d'oxygène portatif et de l'équipement de protection respiratoire.

Appendice 2 aux RACI 3008.O.025, RACI 3008.O.030 et RACI 3008.O.040 FORMATION

a) Le programme de formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM) ainsi que la méthodologie et la terminologie en la matière doit figurer dans le manuel d'exploitation.

b) Le tableau 1 indique les éléments de la gestion des ressources de l'équipage devant être inclus dans chaque type de formation.

Formation CRM					
Éléments de la formation	Cours d'initiation CRM	Formation CRM dispensée par l'exploitant	Formation CRM spécifique au type d'hélicoptère	Entraînement CRM annuel	Cours de chef de cabine
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)
Principes généraux					
Facteurs humains en aviation Instructions générales relatives aux principes et objectifs de la CRM	Approfondi	Non requis	Non requis	Non requis	Aperçu
Performances et limites humaines					

Du point de vue du membre d'équipage de cabine					
Perception de soi, erreur humaine et fiabilité, attitudes et comportements, autoévaluation	Approfondi	Non requis	Non requis	Aperçu (Cycle de 3 ans)	Non requis
Stress et gestion du stress					
Fatigue et vigilance					
Confiance en soi					
Évaluation de la situation acquisition et traitement des informations					

Du point de vue de l'ensemble de l'équipage d'un helicoptere					
Prévention et détection des erreurs	Non requis	Approfondi	En fonction du/des type(s) d'helicoptere	Aperçu (Cycle de 3 ans)	Consolidation (compte tenu des responsabilités du chef de cabine)
Évaluation conjointe de la situation, acquisition et traitement des informations					
Gestion de la charge de travail					
Communication et coordination efficaces entre tous les membres de l'équipage, y compris l'équipage de conduite et les membres d'équipage de cabine inexpérimentés, différences culturelles					
Commandement, coopération, synergie, prise de décisions, délégation					
Responsabilités, prise de décisions et actions individuelles ou collectives					
Identification et gestion des facteurs humains des passagers: gestion des foules, stress des passagers, gestion des conflits et facteurs médicaux					
Éléments spécifiques liés au type d'helicoptere (couloir unique, gros-porteur, un pont ou plusieurs ponts), composition de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine, nombre de passagers		Non requis	Approfondi		

Du point de vue de l'exploitant et de l'organisation					
Culture de sécurité de la compagnie, SOP, organisation, facteurs liés au type d'activités	Non requis	Approfondi	Selon le(s) type(s) d'helicoptere	Aperçu (cycle de 3 ans)	Consolidation (compte tenu des responsabilités du chef de cabine)
Communication et coordination efficaces avec d'autres services opérationnels et services au sol					
Participation au suivi des incidents et accidents liés à la sécurité en cabine					
Étude de cas (voir note)		Requis		Requis	

Pour la colonne d), si des études de cas ne sont pas disponibles pour le type d'helicoptere concerné, il y a lieu de se reporter à des études de cas pertinents compte tenu de l'échelle et de l'étendue des opérations.

Appendice 3 aux RACI 3008.O.025, RACI 3008.O.030 et RACI 3008.O.040 Formation aux aspects médicaux et aux premiers secours

Le RACI 2000 donne les exigences en matière de formation aux aspects médicaux et aux premiers secours.

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

CHAPITRE P - MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

RACI 3008. P.005 Manuels d'exploitation – Généralités

a) Un exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé et s'assurer que le manuel d'exploitation contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour assurer ses tâches.

b) Un exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation, y compris l'ensemble des amendements ou révisions, ne contrevient pas aux conditions stipulées dans le Permis d'exploitation aérienne, ou à toutes autres règles applicables, et est acceptable ou, lorsque nécessaire, approuvé par l'ANAC. *(voir IEM RACI 3008.P.005(b)).*

c) Sauf après approbation de l'ANAC, un exploitant doit préparer le manuel d'exploitation en langue française *(voir IEM RACI 3008.P.005 (c)).*

d) Un exploitant peut éditer un manuel d'exploitation en plusieurs volumes.

e) Un exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation a facilement accès à une copie de chaque partie du manuel d'exploitation se rapportant à ses tâches. Par ailleurs, un exploitant doit fournir aux membres d'équipages une copie, ou des extraits individuels des parties A et B du manuel d'exploitation pertinent pour une étude personnelle.

f) Un exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation est amendé ou révisé pour mettre à jour les consignes et informations qu'il contient. Un exploitant doit s'assurer que des modifications des parties du manuel relatives aux tâches de l'ensemble du personnel d'exploitation leur soient communiquées.

g) Tout détenteur d'un manuel d'exploitation ou de parties appropriées du dit document doit assurer sa mise à jour au moyen des amendements ou révisions fournis par un exploitant.

h) Un exploitant doit fournir à l'ANAC les amendements et révisions prévus avant la date de leur entrée en vigueur. Dès lors que l'amendement concerne une partie quelconque du manuel d'exploitation devant être approuvée, cette approbation doit être obtenue avant l'entrée en vigueur du dit amendement. Lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée.

i) Un exploitant doit incorporer l'ensemble des amendements et révisions exigés par l'ANAC.

j) Un exploitant doit s'assurer que les informations extraites de documents approuvés ou de tout amendement des dits documents approuvés, sont correctement reprises dans le manuel d'exploitation et que le manuel d'exploitation ne contient aucune information en contradiction avec une documentation approuvée. Toutefois, cette exigence n'empêche pas un exploitant d'avoir recours à des données ou des procédures plus exigeantes.

k) Un exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation est présenté sous une forme permettant une utilisation sans difficultés. La conception du manuel d'exploitation doit tenir compte des principes relatifs aux facteurs humains et le concept du CRM.

l) Un exploitant peut être autorisé par l'ANAC à présenter tout ou partie du manuel d'exploitation sous une forme différente de celle d'une impression papier. Dans ce cas, un niveau acceptable d'accessibilité, d'utilisation et de fiabilité doit être assuré.

m) L'utilisation d'une forme réduite du manuel d'exploitation n'exempte pas un exploitant des exigences relatives à l'emport du manuel d'exploitation à bord de l'hélicoptère.

n) L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation a facilement acces a une copie de chaque partie du manuel d'exploitation se rapportant a ses taches. Par ailleurs, l'exploitant doit fournir aux membres d'equipages une copie, ou des sections, individuelles des parties A et B du manuel d'exploitation pertinents pour une etude personnelle.

RACI 3008. P.010 Manuel d'Exploitation - Structure et Contenu

(voir Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.P.010)
(voir IEM RACI 3008.P.010)

a) Un exploitant doit s'assurer que la structure générale du manuel d'exploitation se présente comme suit :

Partie A. *Généralités-Fondements*

Cette partie doit comprendre l'ensemble des politiques, consignes et procédures d'exploitation non liées à un type d'hélicoptère, nécessaires à une exploitation sûre.

Partie B. *Utilisation de l'hélicoptère*

Cette partie doit comprendre l'ensemble des consignes et procédures relatives à un type d'hélicoptère, nécessaires à une exploitation sûre. Elle doit tenir compte des différences entre les types ou variantes d'hélicoptères, ou entre les différents appareils d'un même type ou variante, utilisés par l'exploitant.

Partie C. *Informations et consignes sur les routes, zones et les heliports*

Cette partie doit comprendre les consignes et informations se rapportant à la zone d'exploitation.

Partie D. *Formation*

Cette partie doit comprendre l'ensemble des dispositions relatives à la formation et au maintien des compétences du personnel et nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

b) Un exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation est conforme à l'appendice 1 du paragraphe RACI 3008.P.010 et pertinent pour la zone et le type d'exploitation.
c) Un exploitant doit s'assurer que la structure détaillée du manuel d'exploitation est, sauf dérogation, conforme à celle qui est indiquée à l'appendice RACI 3008.P.010) (voir IEM RACI 3008.P.010(c)).

RACI 3008. P.015 Manuel de Vol

a) Un exploitant doit conserver un manuel de vol approuvé à jour, ou tout autre document équivalent, pour chaque hélicoptère qu'il exploite, contenant les procédures normales, anormales et d'urgence à suivre pour la conduite de l'aéronef. Le manuel doit contenir des détails sur les systèmes de bord et sur les listes de vérification à utiliser. La conception du manuel respectera les principes des facteurs humains. L'équipage de conduite doit avoir facilement accès au manuel pendant toutes les phases du vol.
b) Un exploitant doit procéder à la mise à jour du manuel de vol en y apportant les changements rendus obligatoires ou approuvés par l'Etat de conception et accepté par l'ANAC.

RACI 3008. P.020 Carnet de route

a) Un exploitant doit, pour chaque vol, conserver au moins les informations suivantes sous la forme d'un carnet de route :
   1. nationalité et immatriculation de l'hélicoptère ;
   2. date ;
   3. noms des membres de l'équipage ;
   4. fonctions des membres d'équipage ;

5. lieu de départ ;
6. lieu d'arrivée ;
7. heure de départ (heure bloc) ;
8. heure d'arrivée (heure bloc) ;
9. heures de vol ;
10. nature du vol ;
11. incidents, observations (le cas échéant) ;
12. et signature (ou équivalent) du commandant de bord (voir IEM RACI 3008.P.020(a)(12).

b) Un exploitant peut être autorisé par l'ANAC à ne pas tenir de carnet de route, ou certaines parties de celui-ci, à condition que les informations correspondantes soient disponibles dans un autre document *(voir IEM RACI 3008.P.020(b)).*

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

RACI 3008. P.025 Plan de vol exploitation

a) Un exploitant doit s'assurer que le plan de vol exploitation utilisé et les données consignées pendant le vol renferment les éléments suivants :

1. nationalité et immatriculation de l'hélicoptère ;
2. type et variante de l'hélicoptère ;
3. date du vol ;
4. identification du vol ;
5. noms des membres de l'équipage de conduite ;
6. affectation des tâches aux membres de l'équipage de conduite ;
7. lieu de départ ;
8. heure de départ (heure bloc et heure de décollage réelles) ;
9. lieu d'arrivée (prévu et réel) ;
10. heure d'arrivée (heure bloc et heure d'atterrissage réelles) ;
11. type d'exploitation (VFR, vol de convoyage, etc.) ;
12. route et segments de route avec les points de report ou les points de cheminement, distances, temps et routes ;
13. vitesse de croisière et durée de vol prévues entre les points de report ou les points de cheminement. Heures estimées et réelles de survol ;
14. altitudes de sécurité et niveaux de vol minimums ;
15. altitudes et niveaux de vols prévus ;
16. calculs carburant (relevés carburant en vol) ;
17. carburant à bord lors de la mise en route des moteurs ;
18. dégagements et, selon le cas, déroutement au décollage et en route, y compris les données exigées en (12), (13), (14) et (15) ci-dessus ;
19. clairance initiale du plan de vol circulation aérienne et reclairances ultérieures ;

20. calculs de replanification en vol ;
21. informations météorologiques pertinentes.

b) Les éléments déjà disponibles dans d'autres documents ou dans d'autres sources acceptables ou sans objet pour le type d'exploitation peuvent ne pas figurer dans le plan de vol exploitation, après acceptation de l'ANAC.

c) Un exploitant doit s'assurer que le plan de vol exploitation et son utilisation sont décrits dans le manuel d'exploitation.

d) Un exploitant doit s'assurer que les inscriptions sur le plan de vol exploitation sont faites en temps réel et de manière irréversible.

RACI 3008. P.030 Durée d'archivage de la documentation

Un exploitant doit s'assurer que tous les enregistrements et données techniques et opérationnelles afférents à chaque vol sont archivés pendant la durée spécifiée à l'appendice 1 du paragraphe RACI 3008. P.030.

RACi 3008.P.035 Spécifications ce la gestion du maintien de la navigavilité

Un exploitant doit conserver des spécifications de gestion du maintien de la navigavilité à jour conformément aux exigences relatives au RACI 4145.

RACI 3008. P.040 Compte-rendu matériel

Un exploitant doit conserver les comptes rendus matériel conformément aux exigences relatives à l'entretien.

RACI 3008. P.045 Hélicoptère exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis

a) Un hélicoptère exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis conclu entre l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant aura à son bord une copie certifiée conforme du résumé de l'accord, sous forme électronique ou sur papier. Un résumé produit dans une langue autre que l'anglais sera accompagné d'une version anglaise.

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

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

Le résumé communiqué avec l'accord au titre de l'article 83 bis enregistré auprès du Conseil de l'OACI contient la liste de tous les aéronefs visés par l'accord. Cependant, la copie certifiée conforme transportée à bord d'un aéronef en application de l'alinéa a) n'a à faire référence qu'à l'aéronef à bord duquel elle se trouve.

d) Il est recommandé que le résumé de l'accord contienne les informations sur l'aéronef concerné qui sont indiqués dans l'Appendice 1 au P.045 et suive la présentation graphique du modèle figurant dans l'Appendice 1, § 2.

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.P.010 Contenu du manuel d'exploitation

(voir IEM de l'Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.P.010)

Un exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation contient les éléments suivants :

A. GENERALITES/FONDEMENTS

O ADMINISTRATION ET CONTROLE DU MANUEL D'EXPLOITATION

0.1 *Introduction*

a) Une déclaration selon laquelle le manuel respecte l'ensemble des règlements applicables ainsi que les termes et conditions du PEA/AOC applicable.
b) Une déclaration selon laquelle le manuel contient les consignes d'exploitation

auxquelles doit se conformer le personnel concerné.

c) Une liste et brève description des différentes parties, de leur contenu, de leur domaine d'application et de leur utilisation.

d) Les explications et définitions des termes et mots nécessaires à l'utilisation de ce manuel.

0.2 *Système d'amendement et de révision*

a) La personne responsable de l'édition et de l'insertion des amendements et révisions.

b) L'enregistrement des amendements et révisions accompagnés des dates d'insertion et d'entrée en vigueur.

c) Une déclaration interdisant les amendements et révisions manuscrits, sauf dans les circonstances exigeant l'adoption immédiate d'un amendement ou d'une révision pour des raisons de sécurité.

d) La description du système d'annotation des pages et leurs dates d'entrée en vigueur.

e) Une liste des pages en vigueur.

f) L'annotation des modifications (sur les pages de texte et, autant que possible, sur les schémas et diagrammes).

g) Les révisions temporaires.

h) Une description du système de diffusion des manuels, des amendements et des révisions.

1. ORGANISATION ET RESPONSABILITES

1.1 *Structure de l'organisation* - Description de la structure de l'organisation comprenant l'organigramme général de la société et celui du département Exploitation. L'organigramme doit décrire les rapports existants entre le département Exploitation et les autres départements de la société. Les liens hiérarchiques et fonctionnels de l'ensemble des divisions, départements, etc., portant sur la sécurité des opérations aériennes, doivent notamment être décrits.

1.2 *Responsables désignés*- Les noms des responsables désignés pour les opérations aériennes, le système d'entretien, la formation des équipages et les opérations au sol tels que prescrits par le chapitre C. Une description de leurs fonctions et responsabilités doit être incluse.

1.3 *Responsabilités et tâches de l'encadrement opérationnel* Description des tâches, responsabilités et autorité de l'encadrement opérationnel, se rapportant à la sécurité des opérations aériennes et leur conformité aux règles applicables.

1.4 *Autorité, tâches et responsabilités du commandant de bord* Déclaration définissant l'autorité et les responsabilités du commandant de bord.

1.5 *Tâches et responsabilités des membres d'équipage autres que le commandant de bord.*

2. CONTROLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

2.1 *Supervision de l'exploitation par l'exploitant* Description du système de supervision de l'exploitation *(voir paragraphe **RACI 3008.C.005(g)**).* Celui-ci doit spécifier comment la sécurité des opérations aériennes et les qualifications du personnel sont supervisées. En particulier, les procédures concernant les points suivants doivent être décrites :

a) validité des licences et qualifications ;
b) compétence du personnel d'exploitation ;
c) et contrôle, analyse et stockage des comptes-rendus, documents de vol, informations et données supplémentaires.

2.2 *Système de diffusion des consignes et informations opérationnelles complémentaires* Description de tout système de diffusion d'informations pouvant se rapporter à l'exploitation, mais complémentaires à celles du manuel d'exploitation. Le domaine d'application de ces informations et les responsabilités de cette diffusion doivent également être décrits.

2.3 *Prévention des accidents et sécurité des vols* Description des principaux aspects du programme de sécurité des vols.

2.4 *Contrôle de l'exploitation* Description des procédures et responsabilités nécessaires à l'exercice du contrôle de l'exploitation en ce qui concerne la sécurité des vols.

2.5 *Pouvoirs de l'ANAC* Description des pouvoirs de l'ANAC et consignes au personnel sur la manière de faciliter les inspections réalisées par l'Autorité.

3. SYSTEME QUALITE

Description du système qualité adopté y compris au moins :

a) politique de la qualité ;
b) description de l'organisation du système qualité ;
c) et répartition des tâches et responsabilités.

4. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE

4.1 *Composition de l'équipage* - Explication de la méthode permettant d'établir la composition de l'équipage en tenant compte de ce qui suit :

a) type d'hélicoptère utilisé ;
b) zone et type d'exploitation effectuée ;
c) phase de vol ;
d) exigences minimales pour l'équipage et période de service de vol prévue ;
e) expérience (totale et sur le type), expérience récente et qualification des membres

d'équipage ;

f) désignation du commandant de bord

4.2 *Désignation du commandant de bord* - Les règlements applicables pour la désignation du commandant de bord.

4.3 *Incapacité de l'équipage de conduite* - Instructions pour la succession du commandement en cas d'incapacité de l'équipage de conduite.

4.4 *Exploitation de plus d'un type* - Déclaration indiquant quels hélicoptères sont considérés comme un type pour :
(a) la programmation de l'équipage de conduite ;
(b) la programmation de l'équipage de cabine.

5. EXIGENCES EN MATIERE DE QUALIFICATION

5.1. Description des licences, qualifications et compétences (par exemple sur la route ou l'aérodrome), expérience, formation, contrôles et expérience récente exigés du personnel d'exploitation pour assurer ses fonctions. Il faut tenir compte du type d'hélicoptère, du type d'exploitation et de la composition de l'équipage.

5.2 Equipage de conduite

a) Commandant de bord.
b) Pilote suppléant le commandant de bord.
c) Copilote.
d) Pilote supervisé.
e) Exploitation de plus d'un type ou variante.

5.3 Equipage de cabine

a) Membre d'équipage de cabine :
(i). membre d'équipage de cabine requis ;
(ii). membre d'équipage de cabine supplémentaire et membre d'équipage de cabine lors des vols de familiarisation.
b) Exploitation sur plus d'un type ou variante.

5.4 Personnel d'entraînement, de contrôle et de supervision

a) pour l'équipage de conduite ;
b) pour l'équipage de cabine

5.5 Autres personnels d'exploitation

6. PRECAUTIONS EN MATIERE DE SANTE

6.1. Precautions en matiere de sante.
Reglementations pertinentes et conseils donnes a l'equipage en matiere de sante, y compris :

a) Substances psychoactives incluant mais ne se limitant pas a :
   (i). Antidepresseurs ;
   (ii). Alcool et autres boissons alcoolisees ;
   (iii). Narcotiques ;
   (iv). Drogues ; et
   (v). Somniferes.
b) Preparations pharmaceutiques ;
c) Vaccination ;
d) Plongee en eau profonde (avec appareil respiratoire sous pression) ;
e) Dons de sang et de moelle ;
f) Precautions alimentaires avant et pendant le vol ;
g) Sommeil et repos ;
h) Operations chirurgicales.

7. LIMITATIONS DES TEMPS DE VOL

7.1 Limitations des temps de vol et de service, et règles de repos Arrangements développés par un exploitant conformément au chapitre Q.

7.2. *Reservé.*

8. PROCEDURES D'EXPLOITATION

8.1 *Consignes pour la préparation du vol* - en fonction du type d'exploitation :

8.1.1 *Altitudes minimales de sécurité* - Description de la méthode de détermination et d'application des altitudes minimales comprenant :

a) une procédure de détermination des niveaux de vol et altitudes minimums pour les vols VFR ;
b) et une procédure de détermination des niveaux de vol et altitudes minimums pour les vols IFR.

8.1.2 *Critères de détermination de l'accessibilité des heliports*

8.1.3 *Méthodes de détermination des minima opérationnels d'aérodromes* Méthode d'établissement des minima opérationnels des aérodromes pour les vols IFR conformément à la réglementation relative aux minima opérationnels. Référence doit être faite aux procédures

de détermination de la visibilité et de la portée visuelle de piste et d'applicabilité de la visibilité réellement constatée par les pilotes, de la visibilité et de la portée visuelle de piste transmises.

8.1.4 *Minimas opérationnels en route pour les vols VFR ou portions de vol VFR et pour les monomoteurs, instructions sur la sélection de la route en ce qui concerne la disponibilité de surfaces permettant un atterrissage forcé en sécurité.*

8.1.5 *Présentation et application des minima opérationnels d'aérodrome et en-route*

8.1.6 *Interprétation des données météorologiques*
Documents explicatifs sur le décodage des messages d'observations et de prévision météorologiques concernant la zone d'exploitation, et sur l'interprétation des expressions conditionnelles.

8.1.7 *Détermination des quantités de carburant, de lubrifiant et d'eau-méthanol transportées*

Les méthodes selon lesquelles les quantités minimales de carburant, lubrifiant et eau-méthanol devant être embarquées sont déterminées et contrôlées en vol. Cette section doit également inclure des consignes sur la quantité et la répartition des fluides embarqués à bord. De telles consignes doivent tenir compte de toutes les circonstances susceptibles de se produire en vol, notamment l'éventualité d'une replanification en vol et d'une défaillance d'une ou plusieurs installations motrices de l'hélicoptère. Le système de conservation des relevés carburant et lubrifiant doit être décrit.

8.1.8. *Masse et centrage* - Principes généraux de masse et de centrage y compris :

a) définitions ;
b) méthodes, procédures et responsabilités en matière de préparation et d'acceptation des calculs de masse et centrage ;
c) politique d'utilisation des masses réelles ou forfaitaires ;
d) méthode de détermination des masses des passagers, des bagages et du fret applicables ;
e) masse des passagers et des bagages applicables pour différents types d'exploitations et différents types d'hélicoptères ;
f) consignes et informations générales nécessaires au contrôle des différents types de documents de masse et centrage en usage ;
g) procédures de changements de dernière minute ;
h) densités du carburant, du lubrifiant et du mélange eau-méthanol ;
i) et procédures et politiques d'attribution des sièges.
j) Et devis de centrage standard.

8.1.9 *Plan de vol circulation aérienne* - Procédures et responsabilités pour la préparation, le dépôt et les modifications du plan de vol circulation aérienne. Les éléments à prendre en compte comprennent la méthode de dépôt et de modification des plans de vol individuels et

répétitifs.

8.1.10 *Plan de vol exploitation* - Procédures et responsabilités pour la préparation et l'acceptation du plan de vol exploitation. L'utilisation du plan de vol exploitation doit être décrite, avec des exemples des formulaires de plan de vol utilisés.

8.1.11 *Compte-rendu matériel* - Les responsabilités et l'utilisation du compte-rendu matériel doivent être décrites, avec des exemples du formulaire utilisé.

8.1.12 *Liste des documents, formulaires et informations supplémentaires à transporter*

8.2. *Consignes relatives à l'assistance au sol*

8.2.1. *Procédures d'avitaillement* - Description des procédures d'avitaillement y compris :

a) mesures de sécurité lors des opérations d'avitaillement et de vidange carburant, y compris rotors tournants et avec un groupe auxiliaire de puissance en fonctionnement ;
b) avitaillement et vidange carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant ;
c) et précautions à prendre pour éviter tout mélange de carburants.

8.2.2 *Procédures d'assistance des passagers, des marchandises et de l'hélicoptère relatives à la sécurité*
Description des procédures d'assistance à utiliser pour l'attribution des sièges, l'embarquement et le débarquement des passagers et le chargement et déchargement de l'hélicoptère. Toute autre procédure destinée à assurer le maintien de la sécurité lorsque l'hélicoptère est au parking doit également être spécifiée. Les procédures d'assistance doivent porter sur :

a) les enfants et les bébés, les passagers malades et à mobilité réduite ;
b) le transport de passagers non admissibles, expulsés ou aux arrêts ;
c) la dimension et la masse autorisées des bagages à main ;
d) le chargement et l'arrimage des articles à bord de l'hélicoptère ;
e) les chargements spéciaux et la classification des compartiments cargo ;
f) la position du matériel au sol ;
g) le fonctionnement des portes de l'hélicoptère ;
h) la sécurité au parking, et notamment la prévention incendie, le périmètre de sécurité, les zones de souffle et d'aspiration ;
i) les procédures de démarrage, de départ et d'arrivée au parking ;
j) le service des hélicoptères ;
k) les documents et les formulaires relatifs à l'assistance des hélicoptères ;
l) et l'occupation à plusieurs d'un même siège.
m) Et le transport d'enfants et de bebes.

8.2.3. *Procédures de refus d'embarquement* Procédures pour s'assurer que les personnes semblant intoxiquées ou qui montrent - par leur comportement ou certaines

indications physiques - qu'ils sont sous l'influence de médicaments ou de drogues, à l'exception des patients sous surveillance médicale appropriée, sont refusées à l'embarquement.

8.2.4 *Dégivrage et anti-givrage au sol* - Description de la politique et des procédures de dégivrage et d'anti-givrage des hélicoptères au sol. Elle doit comporter une description des types et effets du givre et autres contaminants sur les hélicoptères immobilisés sur la piste, lors des déplacements au sol et lors du décollage. De plus, la description doit porter sur les types de liquides utilisés, y compris :

a) noms de marque ou dénominations commerciales ;
b) caractéristiques ;
c) incidences sur les performances de l'hélicoptère ;
d) temps d'attente ;
e) et précautions d'utilisation.

8.3 *Procédures de vol*

8.3.1. *Politique VFR / IFR* - Description de la politique pour autoriser les vols VFR ou pour exiger que les vols soient IFR ou pour passer de l'un à l'autre.

8.3.2. *Procédures de navigation* - Description de l'ensemble des procédures de navigation correspondant au type et à la zone d'exploitation. Il faut tenir compte :

a) des procédures de navigation standard, y compris les méthodes permettant d'effectuer des contrôles croisés indépendants de la saisie de données sur clavier, lorsque celle-ci affecte la trajectoire de vol de l'hélicoptère ;
b) de la navigation MNPS et polaire et de la navigation dans d'autres régions désignées ;
c) de la navigation de surface (RNAV) ;
d) de la replanification en vol ;
e) des procédures en cas de dégradation des systèmes ;

8.3.3. *Procédures de calage altimétrique*

8.3.4. *Procédures du système avertisseur d'altitude*

8.3.5. *Procédures du dispositif avertisseur de proximité du sol*

8.3.6. *Politique et procédures d'utilisation des systèmes anti-abordage (TCAS et ACAS)*

8.3.7. *Politique et procédures de gestion en vol du carburant*

8.3.8. *Conditions atmosphériques défavorables et présentant un risque potentiel*
Procédures pour exploiter en conditions atmosphériques présentant un risque potentiel et pour les éviter, notamment :

a) orages ;
b) conditions givrantes ;
c) turbulences ;
d) cisaillement de vent ;
e) jet-stream (reservé);
f) nuage de cendres volcaniques ;
g) fortes précipitations ;
h) tempêtes de sable ;
i) ondes de relief ;
j) inversions significatives de température
k) et rabattants.

8.3.9 Criteres de separation lies aux turbulences de sillage et aux souffles rotor compte tenu des conditions de vent et de la localisation de l'aire d'approche finale et de decollage (FATO).

8.3.10. *Membres de l'équipage de conduite à leur poste* - Exigence pour les membres d'équipage d'occuper leur poste ou siège respectif lors des différentes phases de vol ou lorsque cela est estimé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.

8.3.11. *Utilisation des ceintures de sécurité par l'équipage et les passagers* - Exigences relatives à l'utilisation des ceintures de sécurité et des harnais par les membres d'équipage et les passagers pendant les différentes phases du vol ou lorsque cela est estimé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.

8.3.12. *Admission au poste de pilotage* Conditions d'admission au poste de pilotage de personnes autres que les membres de l'équipage de conduite. La politique d'admission d'inspecteurs de l'ANAC doit également être incluse.

8.3.13. *Utilisation de sièges équipage vacants* Conditions et procédures d'utilisation des sièges équipage vacants.

8.3.14. *Incapacité de membres de l'équipage de conduite* Procédures à suivre en cas d'incapacité en vol de membres de l'équipage de conduite. Des exemples types d'incapacité et les moyens de les reconnaître doivent être spécifiés.

8.3.15. *Exigences en matière de sécurité cabine* Procédures portant sur :

a) la préparation de la cabine pour le vol, les exigences en vol et la préparation de l'atterrissage, y compris les procédures relatives à la sécurité de la cabine et des offices ;
b) les procédures permettant de s'assurer que les passagers sont assis à l'endroit où, au cas où une évacuation d'urgence est requise, ils peuvent aider le mieux et ne pas entraver l'évacuation de l'hélicoptère ;

c) les procédures à suivre durant l'embarquement et le débarquement des passagers ;

d) les procédures à suivre dans le cadre d'un avitaillement avec des passagers à bord, embarquant ou débarquant.

8.3.16. *Procédures d'information des passagers*

Contenu, dispositifs et choix du moment de l'information des passagers conformément à la réglementation applicable.

8.4. Operations par faible visibilite

Description des procédures opérationnelles associées aux opérations tout temps. (Voir chapitres D et E)

8.5 intentionnellement blanc

8.6. *Utilisation des listes minimales d'équipements et de déviations tolérées par rapport à la configuration type*

8.7 *Vols non commerciaux* Procédures et limitations relatives aux :

a) vols d'entraînement ;
b) vols de contrôle ;
c) vols de livraison ;
d) vols de convoyage ;
e) vols de démonstration ;
f) et vols de mise en place ;

Ainsi que le type de personnes pouvant être transportées lors de tels vols.

8.8. *Exigences en matière d'oxygène*

8.8.1. Explications des conditions dans lesquelles l'oxygène doit être fourni et utilisé.

8.8.2. Exigences en matière d'oxygène spécifiées pour :

a) l'équipage de conduite ;
b) l'équipage de cabine ;
c) et les passagers.

9 MARCHANDISES DANGEREUSES ET ARMES

9.1 *Informations, consignes et conseils d'ordre général sur le transport des marchandises dangereuses comprenant* :

a) la politique de l'exploitant en matière de transport de marchandises dangereuses ;
b) des conseils relatifs aux exigences en matière d'acceptation, d'étiquetage, de manutention, d'arrimage et de séparation des marchandises dangereuses ;
c) les procédures de réponse à des situations d'urgence impliquant des marchandises dangereuses ;
d) les tâches de tous les personnels impliqués, conformément à la réglementation applicable. ;
e) et les instructions pour le transport des employés d'un exploitant.

9.2 *Conditions de transport d'armes et munitions de guerre et d'armes de sport.*

10 SURETE

10.1 *Consignes et conseils non confidentiels en matière de sûreté devant inclure le pouvoir et les responsabilités du personnel d'exploitation.* Les politiques et procédures permettant d'appréhender et de reporter des délits criminels à bord, tels qu'une intrusion illégale, un sabotage, des menaces d'attentat à la bombe et un détournement doivent également être spécifiées.

10.2 Description des mesures préventives et de la formation concernant la sûreté.

Il est possible de préserver le caractère confidentiel de certaines parties des consignes et lignes de conduite en matière de sûreté.

11. Traitement des accidents et incidents

Procedures relatives au traitement, a la notification et au compte rendu d'evenements. Cette section doit comprendre :

a) Les definitions des evenements et les responsabilites correspondantes de toutes les personnes impliquees ;

b) Les illustrations des formulaires utilisés pour le compte rendu de tous types d'evenements (ou une copie des formulaires eux-memes), des instructions sur la facon de les remplir, les adresses auxquelles ils doivent etre envoyes et les delais prevus a cette fin ;

c) En cas d'accident, une description des departements de la compagnie et des autorites et organisations qui doivent etre informes, ainsi que la procedure à suivre a cette fin ;

d) Les procedures de notification verbale aux unites des services de la circulation aerienne en cas d'incidents impliquant des avis de resolution ACAS (RA), des perils aviaires, des marchandises dangereuses ou des conditions dangereuses ;

e) Les procedures à suivre pour la transmission des comptes rendus ecrits concernant des

incidents de circulation aerienne, des avis de resolution ACAS (RA), des collisions aviaires, des incidents ou accidents impliquant des marchandises dangereuses, ou des interventions illicites ;

f) Les procedures de compte rendu pour assurer la conformite avec les paragraphes RACI 3008.B.085 (b) et RACI 3008.D.270 Ces procedures doivent inclure des procedures de compte rendu internes relatives à la securite à suivre par les membres d'equipage, concues de telle sorte que le commandant de bord soit immediatement informe de tout incident qui a ou qui aurait pu mettre en danger la securite pendant le vol, et que toute information pertinente lui soit communiquee.

12. Regles de l'air

Regles de l'air, y compris :

a) Les regles de vol a vue et aux instruments ;
b) L'application territoriale des regles de l'air ;
c) Les procedures de communication, y compris les procedures en cas de panne des dispositifs de communication ;
d) Les informations et consignes afferentes a l'interception des helicopteres civils ;
e) Les circonstances dans lesquelles une veille radio doit etre maintenue ;
f) Les signaux ;
g) Le systeme horaire utilise en exploitation ;
h) Les autorisations du controle de la circulation aerienne, conformite au plan de vol et comptes rendus de position ;
i) Les signaux visuels utilisés pour avertir un helicoptere non autorise qu'il survole ou qu'il est sur le point de survoler une zone dangereuse, interdite ou reglementee ;
j) Les procedures à appliquer par les pilotes temoins d'un accident ou recevant un message de detresse ;
k) Les codes visuels sol-air reserves a l'usage des survivants, description et utilisation des aides a la signalisation ;
l) Et les signaux d'urgence et de detresse.

13. Location

Une description des dispositions operationnelles en cas de location, des procedures associées et des responsabilites de l'encadrement.

B. - Utilisation de l'helicoptere. - Elements relatifs au type

Les differences entre les variantes d'un meme type doivent etre prises en compte et reparties entre les sections suivantes :

0. Informations generales et unites de mesure
0.1. Informations generales (par exemple dimensions de l'helicoptere), y compris une

description des unités de mesure utilisees pour l'exploitation du type d'helicoptere concerne, et tables de conversion.

1. Limitations

1.1. Description des limitations certifiees et des limitations operationnelles applicables, y compris :

a) Les bases de certification RACI 4008) ;
b) La disposition des sieges passagers pour chaque type d'helicoptere avec schema
c) Les types d'exploitation approuves (IFR/VFR, CAT II/III, type de RNP, vols en conditions givrantes connues, etc.) ;
d) La composition de l'equipage ;
e) La masse et le centrage ;
f) Les limitations de vitesses ;
g) Les domaines de vol ;
h) Les limitations de vents ;
i) Les limitations de performances en fonction de la configuration applicable ;
j) La pente ;
k) La contamination de la cellule ;
l) Et les limitations des systemes.

2. Procedures d'urgence

2.1. Procedures d'urgence et taches assignees a l'equipage, listes de verification appropriees, methode d'utilisation des listes de verification et instructions relatives aux procedures de coordination necessaires entre equipages de conduite et le reste de l'equipage (la conception et l'utilisation de ces procedures devront respecter les principes des facteurs humains et de gestion des ressources de l'equipage). Les procedures d'urgence et taches decrites ci-apres doivent etre incluses :

a) Incapacite de l'equipage ;
b) Feu, fumee ;
c) Foudroiement ;
d) Messages de detresse et alerte du controle de la circulation aerienne en cas d'urgence ;
e) Pannes moteur ;
f) Pannes des systemes ;
g) Conduite pour un deroutement en cas de defaillance technique grave ;
h) Systeme d'alarme vocale ;
i) Cisaillement de vent ;
j) Atterrissage ou amerrissage d'urgence.
k) Et panne de commande de rotor arriere.

3. Procedures normales

3.1. Procedures normales et taches assignees a l'equipage, listes de verification appropriees, methode d'utilisation des listes de verification, et instructions relatives aux procedures de coordination necessaires entre equipages de conduite et de cabine. Les procedures normales et taches decrites ci-apres doivent être incluses :

a) Pre-vol ;
b) Avant depart ;
c) Calage et controle altimetriques ;
d) Translation, decollage et montee ;
e) Procedures antibruit ;
f) Croisiere et descente ;
g) Approche, preparation et briefing pour l'atterrissage ;
h) Approche a vue ;
i) Approche aux instruments ;
j) Approche à vue et indirecte ;
k) Approche interrompue ;
l) Atterrissage normal ;
m) Apres atterrissage.

4. Performances

4.0. Les donnees relatives aux performances doivent etre fournies de facon a etre utilisables sans difficulté.

4.1. Données relatives aux performances.
Les elements relatifs aux performances, qui fournissent les donnees necessaires pour se conformer aux exigences relatives aux performances.

4.2. Si les donnees relatives aux performances, requises pour la classe de performance consideree, ne sont pas disponibles dans le manuel de vol approuve, alors d'autres donnees acceptables par l'ANAC doivent etre incluses. Par ailleurs, le manuel d'exploitation peut contenir des references aux données approuvées contenues dans le manuel de vol, lorsque de telles donnees ne sont pas susceptibles d'être utilisées souvent ou en cas d'urgence.

5. Masse et centrage

Consignes et donnees de calcul de la masse et du centrage y compris :

a) Systeme de calcul (par exemple systeme d'index) ;
b) Informations et consignes d'etablissement des documents de masse et centrage, y compris ceux de type manuel et informatique ;
c) Limites de masses et centrage pour les types ou variantes d'helicopteres, ou les differents appareils d'un meme type ou variante, utilises par l'exploitant ;
d) Masse à vide en ordre d'exploitation et centrage ou index correspondant.

6. Chargement

Procedures et dispositions pour le chargement et l'arrimage du chargement a bord de l'helicoptere.

7. Preparation du vol

7.1. Donnees et consignes necessaires a la preparation et a la gestion du vol. Le cas echeant, les procédures avec un ou plusieurs moteurs en panne et les vols vers un heliport isole doivent etre incluses.

7.2. La methode de calcul du carburant necessaire aux differentes phases du vol, conformement à la règlementation applicable.

8. Liste des deviations tolerees par rapport a la configuration type

La liste des deviations tolerees par rapport a la configuration type (CDL), lorsque fournit par le constructeur, prenant en compte les types et variantes de l'helicoptere en exploitation, y compris les procédures à suivre lorsqu'un helicoptere est mis en ligne conformement aux termes de la liste de déviations tolerees.

9. Liste minimale d'equipements

La liste minimale d'equipements (LME) prenant en compte les types et variantes d'helicoptere et les types et zones d'exploitation. La LME doit comprendre les equipements de navigation et prendre en compte les performances de navigation requises sur la route et la zone d'exploitation.

10. Equipement de securite sauvetage, oxygene compris

10.1. Une liste des equipements de survie devant etre embarques pour chaque itineraire suivi et les procedures de controle de la disponibilite de ces equipements avant le decollage. Les consignes concernant l'emplacement, i'accessibilite et l'utilisation de ces equipements de securite-sauvetage et les listes de verification correspondantes doivent egalement etre incluses.

10.2. La procedure de determination de la quantite d'oxygene requise et de la quantite effectivement disponible. Le profil de vol et le nombre d'occupants doivent etre pris en compte. L'information fournie doit l'être sous une forme utilisable sans difficulte.

11. Procedures d'evacuation d'urgence

11.1. Consignes de preparation à une evacuation d'urgence, y compris la coordination de l'equipage et l'affectation aux postes d'urgence.

11.2. Procedures d'evacuation d'urgence.
Description des taches assignees a l'ensemble des membres de l'equipage pour l'evacuation rapide d'un hélicoptère et la prise en charge des passagers en cas d'atterrissage force, d'amerrissage ou tout autre cas d'urgence.

12. Systemes helicoptere

Description des systemes helicoptere, commandes et indications associees et de leurs procedures d'utilisation.

C. - Consignes et informations sur les routes, zones et les heliports

1. Consignes et informations se rapportant aux communications, a la navigation et aux heliports, y compris les altitudes et niveaux de vol minimums pour chaque itineraire à suivre et les minimums operationnels de chaque heliport devant etre utilise, dont :

a) Altitude ou niveau de vol minimum ;
b) Minimums operationnels pour les heliports de depart, de destination et de degagement et de deroutement ;
c) Moyens de communication et aides à la navigation ;
d) Donnees sur la piste/FATO et l'infrastructure de l'heliport ;
e) Procedures d'approche, d'approche interrompue et de depart, y compris les procedures de reduction de bruit ;
f) Procedures en cas de panne des moyens de communication ;
g) Moyens de recherche et de sauvetage dans la zone que l'helicoptere doit survoler
h) Une description des cartes aeronautiques devant etre a bord eu egard a la nature du vol et a la route à suivre, y compris la methode de verification de leur validite ;
i) Disponibilite des services d'information aeronautiques et meteorologiques ;
j) Procedures de communication et de navigation en route ;
k) Intentionnellement blanc.
l) Limitations speciales d'heliport (performances, operations, etc.).

D. - Formation

1. Programmes de formation et de controle de tous les personnels d'exploitation assignés à des taches operationnelles en relation avec la preparation ou la conduite du vol.

2. Les programmes de formation et de controle doivent inclure :

2.1. Pour l'equipage de conduite :
Tous les points pertinents de la reglementation relative a l'equipage de conduite et de la reglementation relative aux minimums operationnels ;

2.2. Pour l'equipage de cabine :

Tous les points pertinents de la reglementation relative a l'equipage de cabine ;

2.3. Pour tous les personnels d'exploitation, y compris l'equipage :

a) Tous les points pertinents prescrits par la reglementation relative aux marchandises dangereuses ;
b) Et tous les points pertinents prescrits par la reglementation relative a la surete.

2.4. Pour les personnels d'exploitation autres que l'equipage (tels que repartiteurs, manutentionnaires, etc.).
Tous les points pertinents de la reglementation relatifs a leurs taches.

3. Procedures :

3.1. Procedures de formation et de controie.

3.2. Procedures à appliquer dans le cas ou le personnel n'atteint pas ou ne maintient pas le niveau requis.

3.3. Procedures pour s'assurer que des situations d'urgence necessitant l'application, totale ou partielle, des procedures d'urgence, et la simulation de l'IMC par des moyens artificiels, ne sont pas simulées pendant les vols de transport aerien public.

4. Description des documents devant etre archives et des durees d'archivage (voir appendice 1 au paragraphe **RACI 3008.P.030**

Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.P.030 Durée d'archivage des documents

Un exploitant doit s'assurer que les informations et documents mentionnés ci-après sont archivés sous une forme acceptable et accessibles à l'ANAC pendant les durées indiquées dans les tableaux ci-dessous.

Tableau 1 - Informations utilisées pour la préparation et l'exécution d'un vol.

Informations utilisées pour la préparation et à l'exécution du vol	
Plan de vol exploitation	3 mois

Compte-rendu matériel	24 mois après la date de la dernière entrée
Notam et informations aéronautiques spécifiques à la route destinée au briefing s'ils sont édités par un exploitant	3 mois
Documentation de masse et de centrage	3 mois
Notification de chargements spéciaux incluant les informations écrites concernant les marchandises dangereuses communiquées au commandant de bord	3 mois

Tableau 2 - Comptes rendus

Comptes-rendus	
Carnet de route	3 mois
Compte-rendu pour enregistrer les détails de tout événement dont le compte-rendu est obligatoire ou tout événement que le commandant de bord estime nécessaire de rapporter ou d'enregistrer	3 mois
Compte-rendu du commandant de bord concernant les limitations de temps de vol, de service et de repos.	3 mois

Tableau 3 - Relevés de l'équipage de conduite

Relevés de l'équipage de conduite	
Temps de vol, de service et de repos	**15 mois**
Licence	aussi longtemps que l'équipage exerce les privilèges de sa licence pour un exploitant
Stage d'adaptation et contrôle associé	3 ans
Stage commandant de bord (contrôle compris)	3 ans
Entraînement et contrôles périodiques	3 ans
Formation et contrôle pour opérer dans chacun des sièges pilotes	3 ans
Experience recente	15 mois
Attestation de compétence de route et d'héliport	3 ans
Attestation de formation et de compétence pour des exploitations spécifiques (ex. CAT. II/III)	3 ans
Formation marchandises dangereuses si nécessaire	3 ans

Tableau 4 - Relevés de l'équipage de cabine

Relevés de l'équipage de cabine	
Temps de service, de vol et repos	24 mois
Formation initiale et aadaptationet formation aux differnces (contrôle compris)	Aussi longtemps que le membre d'equipage de cabine esst employé par l'exploitant
Entraînement et remise à niveau (contrôles compris)	12 mois apres que le membre d'equipage de cabine a quittéle service dee l'exploitant
Formation aux marchandises dangereuses si nécessaire	3 ans

Tableau 5 - Relevés des autres personnels d'exploitation

Relevés des autres personnels d'exploitation	
Relevés de formation et de qualification des autres membres du personnel pour lesquels un programme de formation approuvé est exigé	2 derniers rapports de formation

Tableau 6 - Autres relevés

Autres relevés	
Enregistrements du système qualité	5 ans (documents relatifs à l'audit) 2 ans (autres documents)
Documents de transport de marchandises dangereuses	3 mois après le vol
Liste de vérification en vue de l'acceptation de marchandises dangereuses	3 mois après le vol

APPENDICE 1 AU P.045 : RÉSUMÉ DE L'ACCORD CONCLU AU TITRE DE L'ARTICLE 83 BIS
(Voir RACI 3008.P.045 d)

RACI 3008.P.045 a) *disposent qu'une copie certifiée conforme du résumé de l'accord doit se trouver à bord des aéronefs concernés.*

1. Objet et portée

Il est recommandé que le résumé d'un accord au titre de l'article 83 bis contienne, présentées de façon normalisée, les informations indiquées dans le modèle figurant au § 2 ou au § 3.

2. Résumé d'un accord au titre de l'article 83 bis – Aviation commerciale

RÉSUMÉ DE L'ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 *bis*		
Titre de l'accord :		
État d'immatriculation :		Coordonnateur :
État de l'exploitant :		Coordonnateur :
Date de signature :	Par l'Etat d'immatriculation[1] :	
	Par l'Etat de l'exploitant[1] :	
Durée :	Date de début[1] :	Date de fin (le cas échéant)[2] :
Langues de l'accord :		
N° d'enregistrement à l'OACI :		
Accord-cadre (le cas échéant) avec numéro d'enregistrement à l'OACI :		

Convention de Chicago	**Annexes de l'OACI touchées par le transfert à l'État de l'exploitant de la responsabilité concernant certaines fonctions et obligations**			
Article 12 : Règles de l'air	Annexe 2, tous les chapitres	Oui		
		Non		
Article 30, alinéa a) : Équipement radio des aéronefs	Licence de station radio	Oui		
		Non		
Article 30, alinéa b), et article 32, alinéa a) : Licences du personnel	Annexe 1, Chapitres 1, 2, 3 et 6, et Annexe 6, Partie 1, Opérateur radio navigant, ou Partie 3, Section II, Composition de l'équipage de conduite (opérateur radio navigant), et/ou Partie 2, Qualifications et/ou licences	Oui		Annexe 6 : [Préciser la partie et le paragraphe][3]
		Non		

	de membres d'équipage de conduite, ou Partie 3, Section III, Qualifications			
Article 31 : Certificats de navigabilité	Annexe 6, Partie 1 ou Partie 3, Section II	Oui		[Préciser la Partie et les chapitres][3]
		Non		
	Annexe 6, Partie 2 ou Partie 3, Section III	Oui		[Préciser la Partie et les chapitres][3]
		Non		
	Annexe 8, Partie II, Chapitres 3 et 4	Oui		[Préciser les chapitres][3]
		Non		

Aéronef touché par le transfert de responsabilités à l'État de l'exploitant					
Marque, modèle et série	Marques de nationalité et d'immatriculation	N° de série	N° d'AOC (aviation commerciale)	Durée du transfert des responsabilités	
				Début [1]	Fin (le cas échéant)[2]

Notes.—

1. jj/mm/aaaa
2. jj/mm/aaaa ou S/O, le cas échéant
3. Les crochets indiquent des informations devant être fournies.

CHAPITRE Q – LIMITATIONS DES TEMPS ET SERVICES DE VOL ET EXIGENCES EN MATIERE DE REPOS

RACI 3008.Q.005 Principes Généraux

(Voir IEM RACI 3008.Q.005)

a) Un exploitant doit établir un programme comportant les limitations des temps de vol et de service ainsi que les repos des membres d'équipage.
b) Un exploitant doit s'assurer que :

1. le programme comportant les limitations de temps de vol et de service ainsi que les repos, est établi conformément aux dispositions fixées dans ce chapitre.
2. les vols sont programmés pour être achevés dans la limite du temps de service de vol autorisée, en prenant en compte le temps nécessaire au service prévol, au vol et au temps d'escale et à la nature des opérations (voir IEM RACI 3008.Q.005 (b) (2)).
3. les rotations de service sont préparées et publiées (voir IEM – RACI 3008.Q.005 (b)

c) Un membre d'équipage ne doit pas travailler à bord d'un hélicoptère s'il sait, ou suppose, qu'il souffre, ou est susceptible de souffrir de fatigue, ou s'il se sent inapte au point d'être incapable d'assumer ses tâches en toute sécurité.
d) Un exploitant doit affecter une résidence d'affectation à chaque membre d'équipage.

RACI 3008.Q.010 Définitions

a) **Opération de vol effective** - Une opération de vol effective commence à l'heure de présentation et se termine lorsque l'équipage est libéré de tout service.
b) **Lieu de repos approprié** – Endroit calme et confortable interdit au public.
c) **Atterrissage** - Une approche suivie par un toucher ou un vol stationnaire
d) **Temps de vol hélicoptère** - Temps décompté depuis le moment où l'hélicoptère se déplace de son parking en vue de décoller, jusqu'au moment où il s'immobilise sur la position de parking attribuée. Le temps pendant lequel les rotors tournent est inclus dans le temps de vol hélicoptère.
e) **Pause** - Période exempte de tout service, mais décomptée en temps de service, car inférieure à un temps de repos.
f) **Jour** - Période allant de 00 h 00 à 24 h 00 en Temps Universel Coordonné.
g) **Service** - Toute tâche que doit effectuer le membre d'équipage dans le cadre des activités d'un exploitant détenteur d'un permis d'exploitation aérienne.
h) **Temps de service** -Temps décompté depuis le moment où le membre d'équipage doit se présenter à la demande d'un exploitant pour effectuer un service, jusqu'au moment où il est libéré de tout service.
i) **Temps de service de vol** – Temps décompté depuis le moment où le membre d'équipage doit se présenter à la demande d'un exploitant pour effectuer un temps de service comprenant un vol, jusqu'à la fin du temps de vol cale à cale du dernier vol pendant lequel le membre d'équipage est en fonction.

j) **Résidence d'affectation** - Endroit désigné au membre d'équipage par un exploitant, à partir duquel, normalement, le membre d'équipage commence et termine un temps de service ou une série de temps de service, et où - dans les conditions normales – l'exploitant n'est pas tenu de loger ledit membre d'équipage.

k) **Jour en heure locale** - Période allant de 00 h 00 à 24 h 00 locales.

l) **Délai de notification** - Laps de temps accordé par un exploitant au membre d'équipage, depuis le moment où le membre d'équipage en réserve reçoit l'appel lui demandant de se présenter pour effectuer un service, jusqu'au moment où il doit se présenter pour effectuer ledit service.

m) **Membre d'équipage en fonction** - Membre d'équipage effectuant son service dans un hélicoptère, pendant tout ou partie du vol.

n) **Choix de l'ANAC** - Droit de l'ANAC de choisir une alternative dans le cadre des exigences prévues par la réglementation.

o) **Mise en place** - Transport à la charge d'un exploitant, d'un membre d'équipage d'un endroit à un autre, à l'exclusion du "temps de trajet", défini au § (v) ci-dessous.

p) **Heure de présentation** - Heure à laquelle un exploitant demande au membre d'équipage de se présenter pour effectuer un service.

q) Période de repos/Temps de repos -Toute période de temps au sol ininterrompue, pendant laquelle un membre d'équipage est dégagé de tout service et/ou réserve par un exploitant.

r) Service fractionné - Temps de service de vol, constitué de deux services séparés par une pause.

s) Réserve - Période programmée pendant laquelle un membre d'équipage n'est affecté à aucun service, mais doit rester disponible dans l'éventualité d'un appel lui notifiant un service sans qu'un repos soit intervenu.

t) Logement approprié - Chambre mise à la disposition d'un membre d'équipage, à son usage exclusif s'il le désire, convenablement meublée, bien aérée et exposée à un minimum de bruit, et qui doit disposer d'aménagements permettant de régler la lumière et la température.

u) Décalage horaire - Nombre d'heures séparant les heures locales standard en deux lieux (sans tenir compte de l'heure d'été).

v) **Temps de trajet** - Tout temps de trajet, raisonnablement évalué par le membre d'équipage en escale, entre son lieu de repos et son lieu de service, et inversement.

RACI 3008.Q.015 Limitations - Equipage de conduite

a) Temps de vol hélicoptère.

1. Un exploitant doit s'assurer que le total des temps de vol pendant lesquels un membre d'équipage de conduite est affecté comme membre d'équipage en fonction, n'est pas supérieur à :

(i). huit cents (800) heures par période de douze (12) mois consécutifs, et

(ii). quatre vingt-dix (90) heures par période de vingt-huit (28) jours consécutifs.
(iii). trente-cinq (35) heures par période de sept (7) jours.

b) Temps de service

1. Un exploitant doit s'assurer que la durée totale des temps de service réalisés par un membre d'équipage de conduite n'est pas supérieure à :
(i). mille huit cents (1800) heures par période de douze (12) mois consécutifs ;
(ii). deux cents (200) heures par période de vingt-huit (28) jours consécutifs ;
(iii). soixante (60) heures par période de sept (7) jours consécutifs. Ce chiffre peut être porté à soixante-trois (63) heures lorsqu'un service programmé comportant plusieurs temps de service a commencé et est soumis à des retards imprévus.
2. Les membres d'équipage dont l'activité principale n'est pas de voler n'ont pas à tenir compte des limitations indiquées au § (b) (1) ci-dessus, à l'exception de la limitation concernant la période de sept (7) jours qui précède le ou les temps de service de vol et pendant ceux-ci.

c) Temps de service de vol et temps de vol.
1. Les durées maximales de temps de service de vol, compte tenu de l'heure de présentation et du nombre d'atterrissages, sont indiquées dans les tableaux ci-dessous.
2. Les chiffres figurant au Tableau 1 peuvent être majorés lorsqu'il est fait usage du service fractionné [en application du RACI 3008.Q.035] ;

Heure de présentation	**02 pilotes ou plus**	
	Durée du temps de service (heures)	**Temps de vol (heures)**
0600 - 0659	10	7
0700 - 1359	12	8
1400 - 2159	10	7
2200 - 0559	9	6

Tableau 1 : Temps de service de vol admissible

d) Types d'opérations mixtes

1. Avions et hélicoptères

Lorsqu'un membre d'équipage exerce sur avion et hélicoptère, un exploitant doit soumettre pour approbation à l'ANAC un programme de repos et de limitation de temps de vol et de service.

2. Simulateur et vols d'entraînement

Un exploitant doit s'assurer que, lorsqu'un membre d'équipage de conduite effectue une séance de simulateur ou un vol d'entraînement avant un vol de transport aérien commercial à l'intérieur d'un même temps de service de vol, la durée de la séance de simulateur ou du vol d'entraînement est comptée double pour le calcul des limitations de temps de service de vol fixées au § (c) ci-dessus.

e) Répétition de petites étapes.

Un exploitant doit s'assurer que les pilotes effectuant une répétition de petites étapes au rythme moyen de cinq (5) atterrissages ou plus par heure bénéficient d'une pause au moins égale à trente (30) minutes pendant chaque période de trois (3) heures. Le nombre maximal d'étapes ne doit pas dépasser soixante (60) et deux (2) étapes de nuit ou en IMC équivalent à trois (3) étapes en VMC pour le calcul total des étapes.

f) Pause pour les pilotes.

Un exploitant doit s'assurer que tout pilote bénéficie d'une pause d'au moins trente (30) minutes avant de totaliser un temps de vol de six (6) heures.

RACI 3008.Q.020 Limitations - Equipage de cabine

a) Temps de service

1. Un exploitant doit s'assurer que la durée totale des temps de service réalisés par un membre d'équipage de cabine ne dépasse pas :

(i). mille huit cents (1800) heures au cours d'une période de douze (12) mois consécutifs
(ii). deux cents (200) heures par période de vingt-huit (28) jours consécutifs ;
(iii). soixante (60) heures par période de sept (7) jours consécutifs, ce chiffre peut être porté à soixante-trois (63) heures lorsqu'un service programmé comportant plusieurs temps de service a commencé et est soumis à des retards imprévus.

2. Les membres d'équipage dont l'activité principale n'est pas de voler, n'ont pas à tenir compte des limitations indiquées au § (1) ci-dessus, à l'exception de la limitation concernant la période de sept (7) jours qui précède le ou les temps de service de vol et pendant ceux -ci.

b) Temps de service de vol

1. Les temps de service de vol admissibles, compte tenu de l'heure de présentation et du nombre d'atterrissages, sont indiqués dans le tableau (2) ci-dessous. L'heure de présentation est indiquée en heure locale du lieu de présentation.

Heure de présentation	Durée du temps de service (heures)
0600 - 0659	10
0700 - 1359	12
1400 - 2159	10
2200 - 0559	9

Tableau 2 : Temps de service de vol admissible- equipage de cabine

2. Les chiffres figurant au Tableau 2 peuvent être augmentés dans les cas de service fractionné [comme indiqué au RACI 3008.Q.035] ;

3. Lorsque l'heure de présentation d'un membre d'équipage de cabine précède d'une heure, ou moins, celle d'un membre d'équipage de conduite, commençant un temps de service de vol sur le même vol, le temps de service autorisé et le temps de repos peuvent être calculés en utilisant l'heure de présentation de l'équipage de conduite.

4. Lorsque cette différence est supérieure à une heure, l'heure de départ du temps de service de vol correspond à l'heure de présentation de l'équipage de cabine et est calculé conformément au Tableau 2 ci-dessus.

RACI 3008.Q.025 Mise en place

Un exploitant doit s'assurer que tout temps passé en mise en place est décompté en temps de service.

RACI 3008.Q.030 Heures de présentation

Un exploitant doit indiquer des heures de présentation réalistes qui reflètent le temps exigé par les services prévol qui ne doit pas être inférieur à trente (30) minutes avant l'heure de vol programmée, sauf après approbation de l'ANAC.

RACI 3008.Q.035 Service fractionné

(Voir IEM RACI 3008.Q.035)

a) Lorsqu'un temps de service de vol est constitué de deux services séparés par une pause, définie et notifiée à l'avance au membre d'équipage, un exploitant peut augmenter les temps de service de vol programmés admissibles indiqués au tableau 1 du RACI 3008.Q.015 ou au tableau 2 du RACI 3008.Q.020, conformément au tableau 3 ci-dessous, sous réserve du respect des conditions fixées aux § (b), (c) et (d) ci-dessous.

Heures de pause consécutives	Augmentation du temps de service de vol
00 00 – 01 59	Aucune
02 00 – 02 59	½ longueur de la pause mais utilisable une seule fois par période de service de vol
03 00 – 06 59	½ longueur de la pause
07 00 – 10 59	2/3 longueur de la pause ou, au choix de l'Autorité de l'aviation civile, 1½ longueur de la coupure si au moins 7 heures de la pause tombent entre 20:00 et 08:00 heure locale du lieu de la pause.

Tableau 3 : Credit de service fractionné

b) Un exploitant doit s'assurer que chaque fraction du temps de service de vol avant et après la pause est inférieure ou égale à dix (10) heures et que le temps de service de vol total, augmenté conformément au tableau 5, ne dépasse pas vingt (20) heures.

c) Un exploitant doit s'assurer que :

1. lorsque la pause est de six (6) heures ou plus, ou lorsque trois heures ou plus de cette pause se situent entre 22H00 et 6H00 locales du lieu où elle intervient, un logement approprié est fourni. Dans toute autre circonstance, des lieux de repos appropriés doivent être fournies ;
2. lorsque la pause est inférieure à huit (8) heures, elle compte en totalité dans les temps de service cumulés figurant aux RACI 3008.Q.015 (b) et RACI 3008.Q.020 (a). Lorsque la durée de la pause est égale ou supérieure à huit (8) heures, elle ne compte que pour 50 % ;
3. Pas plus de trois (3) pauses sont autorisées dans un temps de service de vol ;
4. lorsque le temps de trajet vers le lieu de repos est supérieur à une heure (aller-retour), le temps de dépassement est déduit de la pause lors du calcul de l'augmentation du temps de service de vol.

RACI 3008.Q.040 Repos réglementaires

a) Un exploitant doit s'assurer que :

1. Avant le début d'un temps de service de vol, un membre d'équipage a bénéficié d'une période de repos au moins égal à la durée du temps de service précédent ou à douze (12) heures, le plus long des deux ; (voir IEM RACI 3008.Q.040 (a)).

2. Le temps de repos minimal qui suit un temps de service de vol, dans lequel un service fractionné a été inclus, doit être au moins aussi long que le temps de service total incluant la pause ; cependant si un logement approprié a été fourni, la durée de la pause peut ne pas être incluse dans le calcul du temps de repos qui, dans tous les cas, doit être au minimum de onze (11) heures.

b) Un exploitant peut réduire le temps de repos calculé conformément au § (a) (1) ci-dessus de trois (3) heures maximums, sans qu'il puisse être inférieur à douze (12) heures, excepté dans le cas du § (f) ci-dessous, dans les conditions suivantes :

(1) le temps de repos précédent doit avoir été réalisé conformément au § (a) (1) ci-dessus ;

(2) l'insuffisance de temps de repos doit s'ajouter au temps de repos suivant qui ne peut être réduit ;

(3) l'insuffisance du temps de repos doit être déduite du temps de service de vol admissible subséquent ;

(4) le repos réduit ne doit pas être utilisé avant ou après un service fractionné.

c) l'exploitant doit s'assurer que les temps de repos minimaux prescrits aux § (a) et (b) ci-dessus sont portés au moins à :

(1) Une période de trente-six (36) heures dans tout intervalle de sept (7) jours consécutifs ; ou

(2) Une période de soixante (60) heures dans tout intervalle de dix (10) jours consécutifs (voirIEM RACI 3008.Q.040 (c)).

d) Un exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage dispose de jours libres de tout service et de réserve notifiés à l'avance comme suit (voir IEM RACI 3008.Q.040 d) :

(1) sept (7) jours par mois civil pouvant inclure des temps de repos réglementaires ; et

(2) au minimum vingt-quatre (24) jours par trimestre civil pouvant inclure des temps de repos réglementaires.

e) Lorsque les temps de repos sont attribués hors de la résidence d'affectation l'exploitant doit fournir au membre d'équipage un logement approprié.

f) Un exploitant doit s'assurer que :

(1) lorsque le temps de trajet entre le lieu de service et le logement approprié fourni par l'exploitant dépasse deux heures aller-retour, tout temps de dépassement s'ajoute au temps de repos minimum.

(2) lorsque le temps de trajet entre le lieu de service et le logement approprié fourni par

l'exploitant est inférieur à une heure trente (1 h 30) aller-retour, le gain de temps par rapport à une heure trente (1h30) peut être déduit du temps de repos minimal, mais le temps disponible au logement ne doit pas être inférieur à onze (11) heures.

RACi 3008.Q.045 Décalage horaire

(Voir IEM 3008.Q.045)

Lorsque le décalage horaire entre l'endroit où commence une période de service et l'endroit où elle finit est de quatre (4) heures ou plus, un exploitant doit prendre en compte les conséquences possibles sur les membres d'équipage en augmentant les temps de repos, et établir un programme qui doit être approuvé par l'ANAC

RACI 3008.Q.050 Réserve

a) Lorsqu'un 'exploitant décide de mettre des membres d'équipage en réserve, il doit :

1. appliquer aux membres d'équipage les limites suivantes de durée de périodes de réserve :

délai de notification	temps de réserve maximum
0 - 05 59	12 heures
06 00 et plus	18 heures

Tableau 4 - limites des périodes de réserve

2. s'assurer qu'un logement approprié est fourni lorsque :
   (i). il est exigé d'un membre d'équipage qu'il effectue la réserve hors de la résidence d'affectation ; ou
   (ii). la réserve est effectuée à l'aéroport.

3. notifier au membre d'équipage l'heure de début et de fin de la période de réserve, et le délai minimum de notification.
4. s'assurer que les temps de réserve sont comptés de manière appropriée dans les temps de service totaux spécifiés aux RACI 3008.Q.015 (b) et RACI 3008.Q.020 (a) :
   (i). cinquante (50) % du total des périodes de réserve effectuées par chaque membre d'équipage (à l'exclusion des quatre (4) premières heures de réserve lorsqu'elle est effectuée au domicile) ;
   (ii). lorsqu'un service est notifié au membre d'équipage, cinquante (50) % de tout délai de notification inférieur à dix (10) heures.

5. s'assurer que, lorsqu'un membre d'équipage est désigné pour une réserve immédiatement après une période de service sans avoir bénéficié d'un temps de repos, cette période de service et la réserve qui la suit sont totalement comptées dans :

   (i). le temps de service de vol qui suit immédiatement.
   (ii). ou dans le temps de service qui suit immédiatement.

6. s'assurer que, lorsqu'un membre d'équipage effectue un temps de réserve, sans être appelé pour effectuer un service, il bénéficie d'un temps de repos d'au moins dix (10) heures avant d'entamer une nouvelle période de service ou de réserve.

b) Un exploitant doit s'assurer que lorsqu'un vol est retardé le jour de son exécution avant que le membre d'équipage ait quitté son lieu de repos, le membre d'équipage est considéré en réserve à partir de l'heure de présentation programmée à l'origine. Dans ce cas, l'exploitant doit indiquer un délai de notification.

RACI 3008.Q.055 Circonstances imprévues intervenant en cours d'exécution des opérations

a) Dans le déroulement des opérations qui débutent à l'heure de présentation, les limitations de temps de service de vol, de temps de service et les périodes de repos requises dans ce chapitre peuvent être modifiées en cas de circonstances imprévues. Le commandant de bord peut accepter de telles modifications après consultation des autres membres de l'équipage et doit, en toutes circonstances se conformer à ce qui suit :
   1. le temps de service de vol autorisé ne peut être augmenté de plus de deux (2) heures, à moins que l'équipage de conduite soit augmenté, auquel cas le temps de service de vol peut être accru d'au plus trois (3) heures.
   2. lorsqu'au cours de l'étape finale d'un temps de service de vol, des circonstances imprévues interviennent après le décollage de telle sorte que l'accroissement autorisé est dépassé, le vol peut continuer jusqu'à la destination prévue ou à un dégagement.
   3. le temps de repos peut être réduit de deux (2) heures maximums sans jamais être inférieur à dix heures trente (10 h 30), à condition que le repos précédent de l'équipage n'ait pas été réduit. Le déficit de repos doit être ajouté au temps de repos qui suit et qui ne peut être réduit.

b) Un exploitant doit s'assurer que si un retard imprévu intervient après le début d'un temps de service de vol, à la suite de quoi l'exploitant demande au membre d'équipage de faire une pause, les exigences applicables au service fractionné prescrites au RACI 3008.Q.035 sont appliquées en conséquence.

c) Un exploitant doit s'assurer que lorsque, en raison de circonstances imprévues, plus d'une heure d'un temps de service, qui était planifié hors de la période 0100-0659 du lieu de présentation, se situe à l'intérieur de cette période, les exigences prescrites au

RACI 3008.Q.040 (g) et (h) sont appliquées en conséquence.

d) Un exploitant doit s'assurer que :
   1. le commandant de bord transmet un rapport à l'exploitant, chaque fois qu'un temps de service de vol est augmenté ou qu'un temps de repos est réduit au cours d'une opération de vol effective
   2. lorsque le dépassement d'un temps de service de vol ou la réduction d'un temps de repos dépasse une heure, une copie de ce rapport, auquel l'exploitant doit ajouter ses commentaires, est envoyée à l'ANAC dans un délai de vingt-huit (28) jours après l'événement.

RACI 3008.Q.060 Relevés des temps de vol, des temps de service et des temps de repos.

(Voir IEM RACI 3008.Q.060)

a) Un exploitant doit s'assurer que, pour chaque membre d'équipage, des relevés suffisamment détaillés des :
   1. temps de vol
   2. temps de service de vol
   3. temps de service
   4. temps de repos et
   5. jours libres de tout service sont conservés afin de vérifier que les exigences de ce chapitre sont respectées.

b) Un membre d'équipage qui travaille pour son compte propre et/ou travaille en indépendant ou de manière privée doit conserver un relevé individuel, de manière appropriée, de ses :
   1. temps de vol
   2. temps de service de vol
   3. temps de service
   4. temps de repos et
   5. jours locaux libres de tout service qu'il devra présenter à tout exploitant qui emploie ses services avant de débuter un temps de service de vol (voir IEM RACI 3008.Q.060(b)).

RACI 3008.Q.065 - Alimentation

Un membre d'équipage doit avoir la possibilité de s'alimenter et de se désaltérer de manière que ses performances ne soient aucunement affectées, en particulier lorsque le Temps de Service de Vol dépasse six (6) heures.

CHAPITRE R - TRANSPORT AERIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES

RACI 3008.R.005 APPLICATION GÉNÉRALE

Note 1 : RACI 3004 — Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, *contient des dispositions générales concernant le transport aérien international des marchandises dangereuses qui sont développées dans les* Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses *(Doc 9284, Instructions techniques). Le chapitre 2 du RACI 3004, comprend des dispositions qui exemptent des marchandises dangereuses à certaines conditions. Ces dispositions sont développées dans la Partie 1, Chapitres 1 et 2 des Instructions techniques.*

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

RACI 3008.R.010 RESPONSABILITÉS DES ÉTATS

Note 1 : Le chapitre 2 du RACI 3004, Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, *contient des dispositions relatives à la mise en place, par chaque État, des mesures nécessaires à la réalisation de la conformité avec les prescriptions détaillées figurant dans les Instructions techniques.*

Note 2 : Les responsabilités de l'exploitant en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses figurent aux Chapitres 8, 9 et 10 du RACI 3004. La Partie 7 des Instructions techniques énonce les responsabilités de l'exploitant et les exigences relatives au compte rendu des incidents et des accidents.

Note 3 : Le chapitre 11 du RACI 3004, contient des dispositions relatives à l'établissement, par chaque État contractant, de procédures de supervision applicables à toutes les entités qui remplissent des fonctions concernant les marchandises dangereuses (à savoir les conditionneurs, les expéditeurs, les agents de manutention au sol et les exploitants).

Note 4 : Les dispositions relatives aux membres d'équipage et aux passagers qui transportent des marchandises dangereuses à bord d'aéronefs sont énoncées dans la Partie 8, Chapitre 1, des Instructions techniques.

Note 5 : Le matériel de l'exploitant (COMAT) qui répond aux critères de classification des Instructions techniques relatives aux marchandises dangereuses est considéré comme fret et doit être transporté conformément à la Partie 1, Chapitre 2, § 2.2, des Instructions techniques

(p. ex. pièces d'aéronef telles que générateurs chimiques d'oxygène, régulateurs de carburant, extincteurs, huiles, lubrifiants et produits de nettoyage).

RACI 3008.R.015 EXPLOITANTS N'AYANT PAS REÇU D'APPROBATION PARTICULIÈRE POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES DANGEREUSES COMME FRET

L'ANAC veille à ce que les exploitants qui n'ont pas reçu d'approbation particulière pour transporter des marchandises dangereuses aient établi:

a) un programme de formation concernant les marchandises dangereuses qui soit conforme aux dispositions du RACI 3004, aux dispositions applicables des Instructions techniques, Partie 1,Chapitre 4, et aux dispositions de la réglementation de l'État, selon qu'il convient. Des précisions sur le programme de formation concernant les marchandises dangereuses figureront dans les manuels d'exploitation de l'exploitant ;

b) dans leurs manuels d'exploitation des politiques et des procédures relatives aux marchandises dangereuses qui satisfont, au minimum, aux dispositions du RACI 3004, des Instructions techniques et de la réglementation ivoirienne, pour permettre au personnel :

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

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

i. tous les cas de détection de marchandises dangereuses non déclarées dans le fret ou la poste ;

ii. tous les accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses.

RACI 3008.R.020 EXPLOITANTS AYANT REÇU UNE APPROBATION PARTICULIÈRE POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES DANGEREUSES COMME FRET

a) Aperçu

L'ANAC délivre une approbation particulière pour le transport de marchandises dangereuses et veille à ce que l'exploitant établisse :

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

2) dans son manuel d'exploitation des politiques et des procédures relatives aux

marchandises dangereuses qui satisfont, au minimum, aux dispositions du RACI 3004, des Instructions techniques et de la réglementation ivoirienne, pour permettre au personnel :

(i) de détecter et de refuser les marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées contenues dans le fret ou la poste, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse ;

(ii) de signaler à l'ANAC et de l'État d'occurrence :

A. tous les cas de détection de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées contenues dans le fret ou la poste ;

B. tous les accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses ;

(iii) de signaler à l'ANAC tous les cas constatés de marchandises dangereuses transportées:

A. sans avoir été chargées, isolées, séparées ou arrimées conformément aux Instructions techniques, Partie 7, Chapitre 2 ;
B. sans que le pilote commandant de bord en ait été informé;

(iv) d'accepter, de manutentionner, de stocker, de transporter, de charger et de décharger des marchandises dangereuses, y compris le COMAT classé comme marchandise dangereuse, comme fret aérien ;

(v) de fournir au pilote commandant de bord des renseignements exacts, écrits lisiblement ou imprimés, concernant les marchandises dangereuses à transporter comme fret ;

A. dans le cas d'un transport par hélicoptère, avec l'approbation de l'État de l'exploitant, les renseignements destinés au pilote commandant de bord peuvent être abrégés ou communiqués d'une autre manière (p. ex. communication radio, dans la documentation de travail du vol, comme le carnet de route ou le plan de vol opérationnel) lorsque les circonstances empêchent de produire des renseignements écrits ou imprimés ou d'utiliser un formulaire spécialisé (voir la Partie S-7, Chapitre 4.8, du Supplément aux Instructions techniques).

RACI 3008.R.025 Chargement et arrimage des marchandises dangereuses

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

RACI 3008.R.030 Distribution ou largage de marchandises dangereuses à partir d'un hélicoptère

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

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

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

c) L'exploitant de l'aéronef doit obtenir au préalable des propriétaires de tous les aéroports utilisés une permission pour distribuer ou larguer des marchandises dangereuses.

RACI 3008.R.035 COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS

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

RACI 3008.R.040 VOLS INTÉRIEURS DE TRANSPORT COMMERCIAL

RESERVE

CHAPITRE S – SURETE

RACI 3008. S.005 Exigences en matière de sûreté

Un exploitant doit s'assurer que tous les personnels concernés connaissent et satisfont aux exigences pertinentes des programmes nationaux de sûreté.

RACI 3008. S.010 Programmes de formation

Un exploitant doit établir, mettre à jour et mener les programmes de formation approuvés permettant à ses personnels de prendre les actions appropriées à la prévention des actes illicites telles que le sabotage ou la saisie illicite de l'hélicoptère et minimiser les conséquences de telles actions si elles devaient survenir. Le programme de formation doit également permettre d'enseigner aux employés appropriés des mesures et des techniques de dépistage applicables aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, aux équipements et aux provisions de bord destinés à un transport par hélicoptère pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage et autres formes d'intervention illicite.

RACI 3008. S.015 Rapports relatifs aux actes illicites

Pour donner suite à un acte illicite à bord d'un hélicoptère, le commandant de bord ou, en son absence, l'exploitant doit soumettre sans délai un rapport sur un tel acte à l'Autorité locale désignée ainsi qu'à l'ANAC.

RACI 3008. S.020 Liste de vérification de la procédure de fouille de l'hélicoptère

Un exploitant doit s'assurer que tous les hélicoptères transportent une liste de vérification des procédures à suivre pour ce type d'hélicoptère, pour la recherche d'armes, d'explosifs ou autres dispositifs dangereux cachés à bord. L'exploitant doit aussi accompagner la liste de vérification d'instructions sur la marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou autre objet suspect.

RACI 3008. S.025 Surete du compartiment de l'equipage de conduite

Sur tout hélicoptère exploité pour le transport de passagers, la porte du compartiment de l'équipage de conduite, lorsque installée, doit pouvoir être verrouillée de l'intérieur du compartiment afin de prévenir tout accès non autorisé.

CHAPITRE T – AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

RACI 3008. T.005 Généralités

a) Un agent technique d'exploitation doit s'abstenir, en tout état de cause, de prendre des mesures contraires aux procédures instituées par les services :
   1. de contrôle de la circulation aérienne ;
   2. météorologiques ;
   3. des télécommunications.

b) L'agent technique d'exploitation doit avoir connaissance de :
   1. la teneur du manuel d'exploitation de l'exploitant ;
   2. l'équipement radio des hélicoptères utilisés ;
   3. l'équipement de navigation des hélicoptères utilisés ;

c) Tout agent technique d'exploitation qui a reçu une affectation doit se maintenir au courant de tous les aspects de l'exploitation qui se rapportent à son affectation, y compris les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines et de gestion des menaces et erreurs.

RACI 3008. T.010 Fonctions de l'agent technique d'exploitation

a) Un agent technique d'exploitation exerçant ses fonctions dans le cadre de la méthode de contrôle et de supervision des vols citée au RACI 3008.C.005 (g) doit :
   1. aider le pilote commandant de bord dans la préparation du vol et lui fournir les renseignements nécessaires à cette fin ;
   2. aider le pilote commandant de bord dans la préparation du plan de vol exploitation et du plan de vol ATS, signer ces plans s'il y a lieu et remettre le plan de vol ATS à l'organisme ATS compétent ;
   3. fournir au pilote commandant de bord, au cours du vol, par les moyens appropriés, les renseignements qui pourraient être nécessaires à la sécurité du vol.

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

RACI 3008.T.015 Expérience requise

RACI 3008.T.020 Stage de maintien de compétence

a) Tout exploitant doit s'assurer que chaque agent technique d'exploitation suit un stage de maintien de compétence sanctionné par une évaluation.

b) La période de validité de ce stage doit être de 24 mois calendaires à compter de la fin du mois de sa réalisation. Si ce stage est accompli dans les trois derniers mois calendaires de validité d'un stage précédent, sa période de validité doit s'étendre de la date de sa réalisation jusqu'à 24 mois calendaires après la date d'expiration de ce précédent stage.

c) Avant de mettre en application ces stages de maintien de compétence, l'exploitant doit les faire approuver par l'ANAC.

d) Le dossier d'approbation des programmes de formation des agents techniques d'exploitation doit contenir les informations suivantes :

(i). les programmes de stage avec indication de la durée réservée à chaque partie du programme, et le nombre des participants par stage ;

(ii). les dossiers du personnel d'instruction ;

(iii). les moyens matériels et pédagogiques utilisés ; l'exploitant doit indiquer si ces moyens lui appartiennent. Sinon il doit justifier dans quelles conditions ils sont mis à sa disposition ;

(iv). la documentation, personnelle ou non, mise à la disposition des agents techniques d'exploitation ;

(v). les dossiers du personnel de contrôle proposés pour approbation par l'ANAC ;

(vi). les méthodes de contrôle et le guide de notation ;

(vii). et les mesures à prendre dans le cas où un contrôle est non satisfaisant.

RACI 3008.T.025 Attestation de maintien de compétence

L'exploitant doit délivrer à chaque agent technique d'exploitation une attestation de maintien de compétence.
Cette attestation à l'entête de l'exploitant doit indiquer les dates des stages de maintien de compétence, de qualifications de type d'aéronefs et de qualifications de route ou de régions suivis ainsi que les dates et périodes de leur validité.
Elle doit être présentée à toute réquisition des services compétents de l'ANAC.

RACI 3008.T.030 Agrément d'un agent technique d'exploitation pour exercer des contrôles

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

RACI 3008.T.035 Dossiers de formation

Tout exploitant doit tenir à jour les dossiers des agents techniques d'exploitation qu'il emploie.

Ces dossiers doivent contenir au minimum :

a) copie du dossier de formation initiale ;
b) copie de la licence d'agent technique d'exploitation ;
c) les certificats de stage de qualifications de type d'aéronefs ;
d) les certificats de stages de qualifications de route ou de régions ;
e) les certificats de stages de maintien de la compétence.

IEM RACI 3008.A – APPLICABILITÉ

IEM RACI 3008.A.005 Terminologie

a. **Configuration maximale approuvée en siège passager**

1. Certaines exigences du RACI 3008 réfèrent à la configuration maximale approuvée en sièges passagers. Cette limitation a été introduite pour des raisons essentiellement économiques. Dans la majorité des cas, l'intérêt technique de l'installation d'un instrument est le même pour tous les types d'aéronefs, quelle que soit sa taille. Mais il serait économiquement injustifié d'exiger l'installation d'équipement onéreux à bord d'aéronefs qui transportent un nombre peu élevé de passagers.

2. En outre, une telle limitation, basée sur les données de certification pourrait ne pas être identique dans tous les États.
3. Les avantages de la notion de configuration maximale approuvée en sièges passagers sont les suivantes :
   a) l'exploitant qui ne désire pas installer un équipement est obligé de se pénaliser en réduisant le nombre de sièges sur son hélicoptère ;
   b) l'application de cette règle est très facile puisque de toute manière, la configuration de l'hélicoptère doit être approuvée.
4. Les conditions d'application de cette règle sont les suivantes :
   a) l'exploitant doit demander l'approbation de la configuration maximale approuvée en sièges passagers avant de l'insérer dans son manuel d'exploitation. Une nouvelle approbation est requise en cas de modification de cette configuration maximale approuvée en sièges passagers.
   b) l'exploitant doit démontrer que la configuration proposée respecte toutes les exigences du règlement, de certification (y compris les temps d'évacuation, l'accessibilité des issues de secours et de la sécurité cabine).
   c) en particulier, la configuration maximale approuvée en sièges passagers proposée par l'exploitant doit être inférieure à la valeur indiquée dans les documents de certification.
   d) Les éléments qui sont pris en compte pour délivrer une telle approbation sont les suivants :
      (i) l'approbation peut être demandée pour un hélicoptère particulier ou l'ensemble des hélicoptères d'un même type ;
      (ii) le nombre de sièges ne peut dépasser celui figurant dans les documents de certification ;
      (iii) la description de la configuration proposée ;
      (iv) liste et emplacement des équipements de sécurité ;
      (v) fiche de masse et centrage de l'hélicoptère avec les justificatifs y afférents ;
      (vi) l'amendement de la liste minimale d'équipements (LME) et du manuel

d'entretien ;

(vii) l'amendement proposé au manuel d'exploitation

e) la prise en compte des dispositions ci-dessus sera vérifiée au cours d'une inspection.

b. **Vol de proximité**

1. Pour de telles opérations, on considère que la notion de « proximité » doit être définie par une distance comprise entre 20 et 25 NM. Néanmoins, cette distance est arbitraire, des distances supérieures à 25 NM pourront être autorisées au cas par cas.
2. Le « vol de proximité » doit être effectué à l'intérieur des frontières ivoiriennes, à moins que l'opération n'inclue de manière spécifique une excursion transfrontalière.

c. **SMUH basique**

Les vols SMUH basiques de nuit depuis ou vers un site non reconnu doivent être exceptionnels.

d. **Environnement hostile**

Les zones maritimes considérées comme constituant un environnement hostile doivent être désignées par l'Autorité compétente dans la publication d'information aéronautique appropriée ou autre document convenable.

Lorsqu'une zone maritime n'a pas été déclarée hostile par l'Autorité compétente, il convient au commandant de bord d'en déterminer l'hostilité au cas par cas. Pour évaluer la possibilité d'effectuer un atterrissage ou un amerrissage forcé en sécurité, les points suivants doivent être pris en compte :

a) Les conditions météorologiques ;
b) Les instruments à bord de l'hélicoptère ;
c) la certification de l'hélicoptère – en particulier pour ce qui concerne la flottabilité ;
d) l'état de la mer ;
e) la proximité de terre permettant un atterrissage forcé en sécurité.

IEM RACI 3008.A.010 – La philosophie du SMUH

1. **Introduction**

Cette IEM décrit la philosophie du SMUH. En commençant par une description du risque acceptable et en introduisant une taxonomie utilisée dans d'autres domaines industriels, elle décrit comment le risque a été pris en compte dans l'appendice SMUH afin d'assurer

la sécurité à un niveau approprié. Elle examine la différence entre SMUH, transport sanitaire et SAR – d'un point de vue réglementaire. Elle examine également les opérations vers des sites d'intérêt public dans le cadre du SMUH.

2. **Risque acceptable**

L'objectif général de toute législation dans l'aéronautique est de permettre le spectre d'opérations le plus large tout en minimisant les risques. En fait, il pourrait être intéressant de considérer quoi/qui est mis en danger et quoi/qui est protégé. De l'avis de l'ANAC, trois groupes sont protégés :

- les tiers (y compris les biens) – protection la plus élevée ;
- les passagers (y compris les patients) ;
- les membres d'équipage (y compris ceux effectuant une tâche spécifique) – protection la plus basse.

Il est de la responsabilité de l'ANAC de favoriser une méthode d'évaluation du risque – ou tel que cela est plus couramment décrit, de gestion de la sécurité.

3. **Gestion du risque**

Les manuels de gestion de la sécurité décrivent quatre approches différentes de la gestion du risque. Toutes sauf la première ont été utilisées pour la production de l'appendice SMUH et, si on considère que la prise en compte de l'effet d'une panne moteur en classe de performance 1 correspond à un risque nul, alors les quatre approches sont utilisées (ceci n'est bien sûr pas tout à fait vrai car un certain nombre de pièces de l'hélicoptère – tel le rotor de queue, dû à l'absence de redondance, ne peut satisfaire ces critères).

Appliquer cette taxonomie au SMUH donne les résultats suivants :

- risque zéro ; pas de risque d'accident avec des conséquences néfastes – Classe de performance 1 (avec les restrictions mentionnées ci-dessus) – la base d'opérations du SMUH ;
- de minimis ; réduit à un niveau acceptable de sécurité – par exemple le concept de temps d'exposition dans le cas où l'objectif est une probabilité inférieure à 5×10^{-8} (dans le cas de sites d'atterrissage en hauteur situés sur des hôpitaux dans un environnement hostile habité, le risque est restreint au cas où l'hélicoptère heurte le bord de la plate-forme – et donc limité dans les faits à une exposition de quelques secondes) ;
- risque comparé : par comparaison avec un autre risque – le transport d'un patient blessé à la colonne vertébrale dans une ambulance soumise aux irrégularités de la route comparé au risque d'un vol SMUH (risques consécutifs et comparatifs) ;
- aussi bas que raisonnablement faisable ; quand toute contrainte supplémentaire n'est pas faisable économiquement ou raisonnablement – opérations sur un site opérationnel SMUH (site d'accident).

Il est dit dans le paragraphe RACI 3008.B.005 sous-paragraphe (d) que « Les opérations de

service médicale d'urgence par hélicoptère (SMUH) doivent être effectuées conformément aux dispositions particulières de l'appendice 1 au RACI 3008.B.005 (d) ».

En d'autres termes, il y a trois phases d'opérations SMUH où un risque supérieur à celui autorisé dans le corps de l'OPS 3, est défini et accepté :

- dans la phase en route ; où un allègement est donné par rapport aux règles de plafond et de visibilité ;
- sur le site d'intervention ; où un allègement est donné par rapport aux exigences de performances de l'hélicoptère et aux exigences de dimensions du site ; et,
- à l'hôpital, sur une hélistation en terrasse dans un environnement hostile habité ; où un allègement est donné par rapport au risque de heurt avec le bord de la terrasse – du moment que les conditions du RACI 3008.H.010 (a) sont remplies.

Afin d'atténuer ces risques supplémentaires mais réfléchis, des niveaux d'expérience sont établis et un entraînement spécialisé est requis (par exemple, un entraînement aux instruments pour compenser le risque accru d'entrée involontaire dans la couche nuageuse).

4. **Transport sanitaire**

En termes réglementaires, le transport sanitaire est considéré comme une tâche de transport normale pour laquelle le risque n'est pas plus élevé que pour des opérations respectant complètement le RACI 3008. Il n'y a pas d'intention de contredire/compléter la terminologie médicale, ceci est simplement déclaration de politique ; il ne doit y avoir aucun des éléments de risque qui existent en SMUH et donc aucune des exigences complémentaires du S.M.U.H ne doivent être appliquées.
En faisant une analogie avec une ambulance :

- appelée sur une urgence, l'ambulance se rendrait sur place à grande vitesse, en faisant retentir sa sirène et en ne respectant pas les feux de circulation – en prenant des risques car sinon il y a un risque de décès pour le patient (= opérations SMUH) ;
- pour le transfert d'un patient (ou d'équipement) où il n'y a pas d'enjeu de vie ou de mort, le trajet s'effectuerait sans sirène et selon les règles habituelles de circulation – ici encore le niveau de risque pris est adapté à la tâche effectuée (= opérations de transport sanitaire).

Le principe sous-jacent est que le risque en aviation doit être proportionnel à la tâche.

Il est du ressort du médecin de décider entre SMUH et transport sanitaire, pas du pilote.

C'est pour cette raison que le personnel médical qui effectue ce genre d'opérations doit être complètement conscient des risques supplémentaires qui peuvent (éventuellement) être présents lors d'opérations SMUH (ainsi que du prérequis pour l'opérateur d'avoir une autorisation SMUH). (Par exemple, dans certains pays, les hôpitaux ont des sites principaux et secondaires. Le patient peut être déposé sur un site secondaire plus sûr (souvent sur le terrain de l'hôpital), éliminant ainsi le risque – quitte à avoir le désagrément de courte durée d'un transfert en ambulance entre le site et l'hôpital).

Une fois que la décision entre SMUH et transport sanitaire a été faite par le médecin, le commandant de bord prend une décision opérationnelle sur la conduite du vol.

De façon simpliste, le type d'opérations de transport sanitaire décrit ci-dessus pourrait être effectué par n'importe quel opérateur détenant un PEA (les opérateurs SMUH détiennent un PEA) et ceci est souvent le cas lors du transport de fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments, etc.) et qu'il n'y a pas de critère d'urgence.

5. **Recherche et sauvetage (SAR)**

Les opérations SAR, parce qu'elles sont effectuées avec des allègements substantiels par rapport aux standards opérationnels et de performance ; sont strictement contrôlées ; les équipages sont formés au standard approprié ; et ils sont maintenus dans un état de disponibilité opérationnelle élevé. Le contrôle et la distribution des missions sont faits par la police (ou par l'armée ou les garde-côtes dans un état à frontières maritimes) et autorisé selon des règles de l'État concerné.
Il n'a pas été prévu, lors de l'introduction du RACI 3008, que des opérations SMUH soient effectuées par des opérateurs ne détenant pas de PEA ou opérant selon des standards autres que ceux du SMUH. Il n'avait pas non plus été envisagé que le label SAR serait utilisé pour contourner l'intention du RACI 3008 ou pour permettre des opérations SMUH selon un standard inférieur.

6. **Opérations avec une autorisation SMUH**

L'appendice SMUH contenait à l'origine les définitions du transport sanitaire et du SAR – définitions introduites pour clarifier les différences entre les trois activités. Considérant que, dans certains États, il en a résulté une certaine confusion, toutes références à des activités autres que le SMUH ont été retirées de l'appendice et placées en IEM.

Il n'y a que deux possibilités ; soit du transport de passagers ou cargo selon le RACI 3008 complet (ceci n'autorise aucun des allègements de l'appendice SMUH – les performances de décollage et d'atterrissage doivent être en conformité avec les chapitres performances du RACI 3008 ; soit des opérations avec autorisation SMUH.

7. **Sites opérationnels SMUH**

La philosophie SMUH attribue les niveaux de risque appropriés à chaque site opérationnel en fonction des considérations pratiques et en fonction de la probabilité qu'ils soient utilisés.

Il est prévu que le risque soit inversement proportionnel à la fréquence d'utilisation du site. Les différents types de site sont :

- **base opérationnelle SMUH** : lieu où toutes les opérations commencent et finissent. La probabilité d'un grand nombre de décollages et d'atterrissages sur cet héliport est grande et pour cette raison il n'est pas donné d'allègement sur les règles de performance ou sur les procédures opérationnelles contenues dans l'appendice

SMUH ;

- **site d'exploitation SMUH** : vu que celui-ci est le point principal d'embarquement sur un site d'incident ou d'accident, son utilisation ne peut jamais être prévue à l'avance et donc des allègements sur les règles de performance et sur les procédures opérationnelles sont prévues – quand cela est approprié ;
- **site hospitalier** : celui-ci se situe normalement au niveau du sol dans le domaine de l'hôpital ou, s'il se trouve en terrasse, sur un bâtiment de l'hôpital. Il peut avoir été établi à une époque où les critères de performance n'entraient pas en considération. La fréquence d'utilisation de ces sites dépend de leur emplacement et de leur équipement ; normalement elle doit être plus élevée que celle d'un site d'exploitation SMUH mais inférieure à celle d'une base opérationnelle SMUH. Il est prévu quelques allégements dans les règles SMUH pour l'utilisation de ces sites.

8. Problèmes rencontrés avec les sites hospitaliers

Il a été constaté qu'un certain nombre d'États avaient rencontré des problèmes en appliquant les règles de performance pour les hélicoptères exploitant en SMUH. Bien que les États acceptent qu'il faudrait évoluer vers des opérations où les risques associés à la panne du groupe motopropulseur critique soient nuls, ou limités par le concept de temps d'exposition, un certain nombre de site d'atterrissage existants ne peuvent pas (ou ne pourront jamais) permettre des opérations respectant les exigences des classes de performance 1 ou 2.

Ces sites se situent en général en zone hostile habitée :

- dans l'enceinte de l'hôpital ;
- sur un bâtiment de l'hôpital.

Le problème des sites hospitaliers sont principalement historiques et, bien que l'Autorité de l'aviation civile puisse insister pour que ces sites ne soient pas utilisés – ou utilisés à des masses si faibles que les critères de performance en cas de panne du groupe motopropulseur critique soient respectés, cela entraverait sérieusement un grand nombre d'opérations existantes.

Pour les opérations d'intérêt du public, l'ANAC peut utiliser son pouvoir discrétionnaire pour permettre de continuer à utiliser ces sites pourvu qu'un niveau de sécurité adéquat soit maintenu – nonobstant le fait que ce site ne permette pas les opérations au standard des classes de performance 1 et 2. Toutefois, il est dans l'intérêt d'une amélioration continue de la sécurité que les allègements accordés à ces opérations soient restreints à des sites existants, et ce pour une période limitée.

Il est estimé que l'utilisation des sites d'intérêt public doit être supervisée. Ceci implique que l'État maintienne un répertoire des sites et que l'approbation ne soit donnée à un opérateur que si des procédures sont prévues dans la section C du manuel d'exploitation.

Le répertoire (ainsi que la fiche du manuel d'exploitation) doit contenir pour chaque site approuvé : les dimensions ; toute non-conformité avec RACI 6002 ; les risques principaux ; et le plan de réserve en cas d'incident. Toute fiche doit également inclure un schéma (ou une

photographie annotée) montrant les caractéristiques principales du site.

9. **Résumé**

En résumé, les points suivants sont considérés liés à la philosophie SMUH :

- la société définit les niveaux absolus de sécurité ;
- le risque potentiel doit être d'un niveau approprié à la tâche ;
- la protection est assurée à un niveau approprié aux occupants ;
- l'appendice SMUH s'intéresse à un certain nombre de zones de risques et prévoit différents allégements ;
- l'appendice s'occupe uniquement d'opérations SMUH ;
- il y a trois catégories principales de sites SMUH et chacune est abordée de façon adéquate ;
- chaque État peut proposer des allègements sur les critères appliqués aux sites hospitaliers mais ces allègements doivent être strictement contrôlés par un système d'enregistrement ;
- le SAR est une activité du ressort de l'État et cette appellation ne doit pas être utilisée par des opérateurs pour contourner les règles SMUH.

IEM RACI 3008.B - GENERALITES

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d), sous paragraphe (b) - Service médical d'urgence par hélicoptère

Le manuel d'exploitation doit contenir des consignes pour l'exécution des vols, adaptées à la zone d'exploitation, incluant au minimum les informations suivantes :

a. les minimums opérationnels ;
b. les itinéraires recommandés pour les vols entre sites reconnus et l'altitude minimale en vol ;
c. la méthode de sélection du site d'exploitation S.M.U.H. dans le cas d'un vol vers un site non reconnu ;
d. l'altitude de sécurité pour la zone considérée ;
e. et la conduite à tenir en cas d'entrée par inadvertance dans un nuage.

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d) sous paragraphe (c (2) (i) (B) - Opérations sur un site d'exploitation S.M.U.H. situé en environnement hostile

L'allègement des exigences en cas de panne moteur sur les sites d'exploitation S.M.U.H. s'étend aux opérations d'hélitreuillage lorsqu'un passager médical, un individu malade ou blessé ou toute autre personne directement impliquée dans le vol S.M.U.H. est amené à être hélitreuillé au cours du vol S.M.U.H.

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d), sous paragraphe (c) (2) (i) (C) - Site d'exploitation S.M.U.H.

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d) sous paragraphe (c) (3) (ii) (B) - Niveau d'expérience approprié

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d) sous paragraphe (c)(3)(iii) - Expérience récente

Pour répondre à cette exigence, l'expérience récente peut être obtenue sur un hélicoptère exploité en VFR en utilisant un dispositif limitant la visibilité comme des lunettes spéciales ou des écrans, ou grâce à un Simulateur de vol.

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d), sous paragraphe (c) (3) (v (A) - Service médical d'urgence par hélicoptère

Par exemple, sur un site d'accident, on peut demander à un pilote de rapporter des fournitures

médicales de l'hôpital ; il peut alors laisser l'autre pilote porter assistance aux personnes malades ou blessées, et effectuer le vol en direction et au retour de l'hôpital tout seul.

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(d), sous paragraphe (c)(4)(ii)(B) et (C) - Minimums opérationnels S.M.U.H.

En application des règles de l'air, lorsqu'il est autorisé d'effectuer le vol avec une visibilité de moins de 5 km, celle-ci ne doit pas être inférieure à la distance parcourue en 30 secondes de vol, afin de permettre d'observer les obstacles suffisamment tôt pour éviter une collision.

Vitesse(kt)	Visibilité minimale (m)
40	800
45	800
50	800
55	900
60	1000
65	1100
70	1100
75	1200
80	1300
85	1400
90	1400
95	1500
100	1600
105	1700
110	1700
115	1800
120	1900

Visibilité (m)	Vitesse maximale (kt)
800	51
900	58
1000	64
1100	71
1200	77
1300	84
1400	90
1500	97
1600	103
1700	110
1800	116
1900	120

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d), sous paragraphe (e) (1) (ii) (B) - Contrôles en ligne

Lorsque, à cause de la taille, de la configuration ou des performances de l'hélicoptère, le contrôle en ligne ne peut pas être fait lors d'un voi d'exploitation, il peut être fait lors d'un vol type spécialement organisé. Ce vol de contrôle peut être fait juste avant ou juste après un des contrôles de compétence biannuels, mais ne peut pas être simultané avec celui-ci.

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (d), sous paragraphe (e) (3) - Personnel des services de secours au sol

La tâche de formation d'un grand nombre de personnels des services de secours est énorme. Chaque fois que possible, les exploitants d'hélicoptères doivent offrir toute assistance aux personnes responsables de la formation des personnels des services de secours à l'assistance S.M.U.H.

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005(e) - Exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée

IEM à l'appendice 1 au paragraphe 3008.B.005 (f) - Exploitation de petits hélicoptères (VFR de jour uniquement)

1. L'appendice 1 au paragraphe 3008.B.005 (f) propose des dispositions spécifiques (allégements, interdictions, adaptations) aux exploitations de petits hélicoptères en VFR de jour uniquement.

2. Les dispositions que l'ANAC peut autoriser à ne pas appliquer sur demande de l'exploitant sont les suivantes :

RACI 3008.B.075 Mode de transport des personnes.
RACI 3008.D.035 Minimums opérationnels d'héliport
RACI 3008.D.040 Procédures de départ et d'approche aux instruments
RACI 3008.D.125 Sélection des héliports
RACI 3008.D.240 Détection de proximité de sol
RACI 3008.D.255 Commencement et poursuite de l'approche
Chapitre E sauf le RACI 3008.E.040 et l'Appendice 1 au RACI 3008.E.040
RACI 3008.K.030 Vols IFR ou vols de nuit – Instruments de vol et de navigation et équipements associés
RACI 3008.K.035 Equipements supplémentaires pour les vols IFR avec un seul pilote
RACI 3008.K.055 Equipement radar météorologique embarqué
RACI 3008.K.080 Système d'annonce passagers
RACI 3008.K.085 Enregistreurs de conversations 1
RACI 3008.K.100 Systèmes d'enregistreurs de paramètres 1
RACI 3008.K.185 Mégaphones
RACI 3008.K.190 Eclairage de secours
RACI 3008.L.015 Boite de mélange audio
RACI 3008.L.025 Equipement de communication et de navigation pour les opérations en IFR et en VFR sur les routes non navigables par repérage visuel au sol

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (h), sous paragraphe (d) (2) (iv) - Critères de choix de deux pilotes pour un vol H.H.O.

Un équipage de deux pilotes peut être requis quand :

1. Les conditions météorologiques sont en deçà des minimums VFR sur le navire ou la structure en mer
2. Les conditions météorologiques sont défavorables sur le site H.H.O. (i.e. turbulences, mouvements du navire, visibilité).
3. Le type d'hélicoptère requiert un second pilote du fait du manque de visibilité depuis le cockpit ou des caractéristiques de vol ou de l'absence de systèmes de contrôle automatique du vol.

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.B.005 (i) sous paragraphe (d)) Limitation de la masse de l'hélicoptère pour une exploitation sur un site d'intérêt public

La limitation de masse de l'hélicoptère au décollage et à l'atterrissage spécifiée dans l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.055(i) sous paragraphe (d) doit être déterminée en utilisant les données de performances en montée entre 35 ft et 200 ft à VSD (1er segment de la trajectoire de décollage), données contenues dans le supplément « catégorie A » du manuel de vol de l'hélicoptère ou toute donnée équivalente du constructeur, acceptable par l'ANAC,

conformément au paragraphe RACI 3008.F.015 (a)(1) et (a)(2).

Les données de montée sur le 1er segment à prendre en compte sont établies pour une montée à la vitesse de sécurité au décollage VSD, avec le train d'atterrissage sorti (lorsque le train d'atterrissage est rentrant) et avec le groupe motopropulseur critique défaillant, les autres groupes motopropulseurs étant à un niveau de puissance approprié. Le niveau de puissance 2 min 30 secondes ou 2 min dépendant de la certification de type de l'hélicoptère. La VSD appropriée est la valeur donnée dans le supplément sur la catégorie A du manuel de vol de l'hélicoptère pour les décollages et les atterrissages en procédure ponctuelle (VTOL ou helipad ou équivalent)

Les conditions ambiantes sur l'héliport (altitude-pression et température) doivent être prises en compte.
Les données sont habituellement présentées dans des graphiques aux formes suivantes :

- Gain de hauteur (en ft) pour une distance horizontale parcourue de 100 ft dans la configuration du 1er segment (de 35 ft à 200 ft, VSD niveau de puissance OEI, 2 min 30 sec/ 2 min). Pour déterminer la valeur de la masse pour toutes les combinaisons d'altitude/pression et de température : entrer dans ce graphique avec un gain de hauteur de 8 ft pour une distance horizontale parcourue de 100 ft.
- Distance horizontale nécessaire pour monter de 35 ft à 200 ft dans la configuration du 1er segment (VSD niveau de puissance OEI, 2 min 30 sec/ 2 min). Pour déterminer la valeur de la masse pour toutes les combinaison d'altitude/pression et de température : entrer dans ce graphique avec une distance horizontale de 628m (2 062 ft).
- Taux de montée dans la configuration du 1er segment (de 35 ft à 200 ft, VSD, 2 min 30 sec/ 2 min au niveau de puissance OEI). Pour déterminer la valeur de la masse pour toutes les combinaisons d'altitude pression et de température : entrer dans ce graphique avec un taux de montée égal à la vitesse de montée (VSD) en nœuds multiplié par 8,07.

IEM RACI 3008.B.030 Listes minimales d'équipement

1. L'autorisation délivrée par l'ANAC pour permettre l'exploitation d'un hélicoptère en non conformité avec la LME ne doit permettre en aucun cas l'exploitation en dehors des restrictions de la LMER.

L'exploitant doit :

a) prendre en compte les intervalles de réparations de la LMER dans la préparation de la LME ;
b) mettre en œuvre les moyens nécessaires pour faire en sorte que les réparations soient faites dans les délais prévus.
c) l'exploitation d'un hélicoptère n'est pas autorisée après expiration de l'intervalle

spécifiée dans la LME à moins que :

(i) le défaut n'ait été rectifié, ou

(ii) l'intervalle de réparation ait été obtenu avec l'approbation de l'ANAC.

2. Issues inutilisables :

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

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

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

(i) verrouiller l'issue inutilisable ;

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

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

b) Les dispositions prises par l'exploitant lorsque certaines issues sont considérées inutilisables doivent être énoncées dans la liste minimale d'équipements, en particulier la réduction du nombre de passagers, la remise en état à la première escale où les moyens matériels le permettent, ainsi que les consignes associées. Le nombre et la répartition des passagers après réduction doivent assurer un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui est requis par les conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité propre à l'hélicoptère.

c) Une issue est considérée comme inutilisable lorsque l'un de ses éléments essentiels ou l'un des dispositifs d'assistance à l'évacuation qui lui sont liés est inopérant, et notamment, lorsqu'ils existent :

- le mécanisme d'ouverture extérieur,
- le mécanisme d'ouverture intérieur,
- le dispositif d'assistance à l'ouverture de la porte,
- le système de verrouillage porte ouverte,
- le moyen auxiliaire d'évacuation,
- l'éclairage de secours en acceptant les tolérances prévues dans la liste minimale d'équipements.

d) Les exploitants doivent veiller à ce qu'aucun vol ne soit commencé avec de nombreux éléments de la liste minimale d'équipements hors de fonctionnement, sans déterminer qu'une relation éventuelle entre des systèmes ou composants

hors de fonctionnement ne se traduira pas par une dégradation inacceptable du niveau de sécurité ou par une augmentation injustifiée de la charge de travail de l'équipage de conduite.

e) Le risque de panne supplémentaire lorsque l'exploitation est poursuivie avec des systèmes ou équipements hors de fonctionnement doit également être pris en considération dans la détermination du maintien d'un niveau acceptable de sécurité. La liste minimale d'équipements ne peut pas s'écarter des exigences de la section limites d'emploi du manuel de vol, des procédures d'urgence ou des autres exigences de navigabilité de l'État d'immatriculation ou de l'État de l'exploitant, sauf dispositions contraires du service de navigabilité compétent ou du manuel de vol.

f) Les systèmes ou équipements dont on accepte qu'ils soient hors de fonctionnement pour un vol doivent être étiquetés le cas échéant et tous ces éléments doivent être notés dans le carnet technique de l'aéronef pour signaler à l'équipage de conduite et au personnel d'entretien les systèmes ou équipements hors de fonctionnement.

g) Pour un système ou élément d'équipement particulier devant être accepté comme hors de fonctionnement, il peut être nécessaire d'établir une procédure d'entretien, à achever avant le vol, visant à mettre hors tension ou à isoler le système ou l'équipement. De même, il peut être nécessaire de préparer une procédure appropriée d'utilisation pour l'équipage de conduite.

h) Les responsabilités du pilote commandant de bord dans l'acceptation d'utiliser un hélicoptère présentant des insuffisances par rapport à la liste minimale d'équipements sont spécifiées au RACI 3008. B.086.

IEM (1) RACI 3008.B.035 Système qualité

1. Etablissement d'un système qualité

a) Un exploitant doit établir, mettre en œuvre, tenir à jour et améliorer en continu un système qualité conformément aux exigences du présent chapitre.

b) Le système qualité de l'exploitant doit être transmis à l'ANAC pour acceptation.

2. But du système qualité

Le système qualité doit permettre à l'exploitant de surveiller en permanence la conformité aux règlements opérationnels, au manuel d'exploitation, au manuel de maintenance de l'exploitant et à toute autre exigence spécifiée par l'exploitant, ou par l'ANAC pour assurer la sécurité de l'exploitation et la navigabilité des aéronefs.

3. Domaine

Le système qualité de l'exploitant doit prendre en compte au moins ce qui suit :

a) les dispositions des règlements opérationnels ;
b) les exigences additionnelles de l'exploitant et les procédures opérationnelles ;
c) la politique qualité de l'exploitant ;
d) la structure organisationnelle de l'exploitant ;
e) les responsabilités en matière de développement, de mise en place et de gestion du système qualité ;
f) les ressources financières, matérielles et humaines nécessaires ;
g) les exigences en matière de formation à la qualité ;
h) le système de retour d'information vers le Dirigeant Responsable.
i) la documentation, y compris les manuels, les comptes rendus et les enregistrements ;
j) les procédures qualité ;
k) la surveillance continue et l'amélioration.

4. Leadership et engagement de l'exploitant

La direction doit démontrer son engagement vis-à-vis du système qualité en :

a) assurant la responsabilité de l'efficacité du système ;
b) s'assurant que la politique et les objectifs qualité sont compatibles avec le contexte et les orientations stratégiques ;
c) en faisant la promotion du management des risques ;
d) en s'assurant que les ressources requises sont disponibles ;
e) en communiquant sur l'importance de disposer d'un système conforme et efficace ;
f) en faisant la promotion de l'amélioration continue.

5. Politique qualité

a) L'exploitant doit établir, mettre en œuvre et tenir à jour une politique qualité, appropriée à la finalité de l'entreprise.
b) La politique qualité doit :
   (i) fournir un cadre pour l'établissement des objectifs qualité ;
   (ii) inclure l'engagement à la réalisation et au maintien de la conformité aux exigences applicable au présent règlement, ainsi que toute exigence supplémentaire spécifiée par l'exploitant ;
   (iii) inclure l'engagement à la mise à disposition des ressources nécessaire ;
   (iv) inclure l'engagement pour l'amélioration continue du système qualité ;
   (v) être disponible, communiquée, comprise et appliquée au sein de l'entreprise ;
   (vi) être mise à la disposition des parties intéressées.

6. Objectifs qualité

L'exploitant doit établir des objectifs qualité et des indicateurs de performance, aux fonctions, niveaux et activités concernés nécessaires au système qualité.

a) Les objectifs qualité doivent être pertinents pour la conformité des exigences réglementaires et l'amélioration des activités.
b) Les objectifs qualité doivent être communiqués aux responsables désignés.
c) Des actions doivent être planifiées pour l'atteinte des objectifs qualité.
d) Des objectifs qualité doit être revue et mise à jour périodique.

7. Rôles, Responsabilité et Autorité

1.1. L'exploitant doit définir clairement et documenter les rôles, les responsabilités et autorités au sein de l'entreprise et les communiquer aux parties intéressées, notamment :

- du dirigeant responsable ;
- du responsable qualité
- des responsables désignés ;
- des auditeurs ;
- les sous-traitants, le cas échéant.

1.1.1. Dirigeant Responsable

a) Le Dirigeant Responsable a la responsabilité globale de la gestion de l'organisme y compris son engagement ferme à la mise en place et au déploiement d'un système qualité efficace.

b) Le dirigeant responsable doit :

(i) définir les rôles et responsabilités au sein de l'organisme ;
(ii) fournir les ressources financières, humaines et matérielles nécessaires pour la mise en œuvre et l'amélioration du système qualité.
(iii) définir la fréquence, la forme et la structure de la revue de direction prescrite.

1.1.2. Responsable qualité

a) Un responsable qualité doit au minimum avoir :
(i) une formation au management de la qualité ;
(ii) une expérience d'au moins trois (3) ans dans le domaine de la qualité ;
(iii) une connaissance :

- de la réglementation relative aux opérations aériennes et à la maintenance des aéronefs et de toutes les procédures et exigences associées concernant son domaine ;
- du manuel d'exploitation du détenteur du PEA, et des manuels relatifs à la navigabilité, le cas échéant.
- des exigences du système qualité de l'exploitant ;

b) Le responsable qualité doit être désigné par le Dirigeant responsable et accepté par l'ANAC.

c) Le responsable qualité ne peut être un responsable désigné.

d) Le Responsable Qualité doit :

(i) être directement rattaché au Dirigeant Responsable;
(ii) avoir accès à toutes les parties de l'organisation de l'exploitant et des sous-traitants ;
(iii) s'assurer que les exigences règlementaires et les exigences spécifiques de l'exploitant sont respectées dans les domaines des opérations aériennes, de la maintenance, de la formation des équipages et des opérations au sol ;
(iv) s'assurer que les activités de surveillance et mesure sont établies et mises en œuvre ;
(v) assurer de la promotion du système qualité ;
(vi) rendre compte en particulier au Dirigeant responsable de la performance du système.

1.1.3. Responsable désigné

a) Le Responsable désigné au § 2 de l'appendice 11 au présent règlement est responsable chacun de la surveillance continue des activités de son domaine.
b) Le responsable désigné assure le traitement des problèmes de sécurité et de sûreté.

1.1.4. Auditeurs

a) un exploitant peut décider, selon la complexité de l'exploitation, d'avoir recours à une équipe consacrée à l'audit ou à un auditeur particulier ayant une expérience pertinente de l'exploitation et/ou de maintenance ;
b) L'exploitant peut avoir recours à des auditeurs externes selon les termes d'un accord documenté ;
c) Toutefois, l'exploitant demeure responsable des activités de surveillance menées par l'auditeur externe ;
d) Les auditeurs externes sollicités, doivent être familiarisés avec les procédures, le type d'exploitation et/ou de maintenance effectué par l'exploitant ;

e) Les critères de sélection, d'évaluation et les conditions de maintien des compétences des auditeurs doivent être définis et documentés ;
f) Les responsabilités des auditeurs doivent être clairement définies et documentées ;
g) Les auditeurs ne doivent pas avoir un intérêt dans le domaine opérationnel ou dans l'activité de maintenance audité ;
h) L'exploitant peut, en plus de l'utilisation de personnels à plein temps appartenant à un département qualité séparé, entreprendre la surveillance de domaines ou d'activités spécifiques en utilisant des auditeurs occasionnels.

1.1.5. Sous-traitants

a) Les exploitants peuvent décider de sous-traiter certaines activités à des organismes externes pour la fourniture de services dans des domaines tels que :
   (i) dégivrage et antigivrage au sol ;
   (ii) maintenance ;
   (iii) assistance en escale;
   (iv) préparation du vol (calculs de performance, données de navigation, masse et centrage, etc.) ;
   (v) formation ;
   (vi) rédaction et mis à jour des manuels et tout document associé ;
   (vii) surveillance interne.

b) La responsabilité ultime en matière de produit ou service fourni par le sous-traitant reste toujours à l'exploitant.

c) L'exploitant doit s'assurer que le sous-traitant possède les autorisations et agréments nécessaires et dispose des moyens et compétences pour effectuer ses tâches.

d) Un accord écrit doit exister entre l'exploitant et le sous-traitant qui définisse les services liés à la sécurité et à la qualité devant être fournis.

e) L'évaluation du sous-traitant doit être prise en compte dans le programme de surveillance interne de l'exploitant afin de s'assurer du respect des exigences réglementaires et des procédures de l'exploitant.

1.2. L'exploitant doit établir et communiquer un organigramme qui décrit l'organisation et le fonctionnement de l'entreprise.

1.3. Les exploitants n'employant pas plus de 5 personnes à plein temps sont considérés comme « très petits » tandis que ceux employant entre 6 et 20 personnes à plein temps sont considérés comme « petits» pour ce qui concerne le système qualité.

Dans le cas de petits / très petits exploitants, les postes de dirigeant responsable et de responsable qualité peuvent être combinés. Dans ce cas, les audits qualité doivent être conduits par un personnel indépendant. Il ne sera pas possible pour le dirigeant responsable d'être l'un des responsables désignés visés au § 2 de l'appendice 11 au présent règlement.

8. Formation au système qualité

8.1. Un exploitant doit prévoir les moyens pour que tout le personnel reçoive suivant une planification appropriée une sensibilisation ou une formation relative au système qualité.

8.2. Le personnel peut être formé ou sensibilisé par un formateur interne ou par un formateur d'un organisme externe habilité accepté par l'ANAC.

8.3. L'exploitant doit décrire et documenter les critères de sélection, d'évaluation et les conditions de maintien des compétences des formateurs.

8.4. Formation au système qualité du personnel d'encadrement

Les personnes responsables de l'encadrement tels que cités au § 2 de l'appendice 11 du présent règlement, et les auditeurs doivent être formés sur :

a) le concept du système qualité ;
b) la politique qualité et objectifs qualité ;
c) le manuel et les procédures associées ;
d) les techniques d'audit ;
e) les techniques de résolutions des problèmes ;
f) la gestion des risques;
g) le système de compte rendus et d'enregistrements.

8.5. Sensibilisation au système qualité

Les agents autre que le personnel d'encadrement, doivent être sensibilisés au système qualité sur les thèmes suivants :

a) La politique et les objectifs qualité ;
b) L'importance de leur contribution à l'efficacité du système qualité ;
c) Les effets bénéfiques d'une amélioration des performances ;

d) Les répercutions d'un non-respect des exigences du système qualité.

9. Système d'information

L'exploitant doit mettre en place un système de retour d'information vers le Dirigeant Responsable pour rendre compte du fonctionnement du système qualité afin de rectifier les dysfonctionnements. La fréquence et la méthode du système de retour d'information doivent être définies et documentées.

10. Documentation

10.1. Un exploitant doit mettre en place un système de gestion de la documentation qui précise les processus de création, d'approbation, de diffusion, de modification, de conservation, d'archivage et destruction des documents.

10.2. Le système de gestion de la documentation doit prendre en compte les documents d'origine extérieure tels que les normes et règlements et assurer la veille réglementaire.

10.3. Une liste de référence indiquant la révision en vigueur des documents doit être établie, mise à jour et facilement accessible pour empêcher l'utilisation de documents non valables et/ou périmés.

10.4. L'exploitant doit établir et tenir à jour la documentation nécessaire à l'exploitation et à la maintenance. Celle-ci comprend entre autres :

- le manuel d'exploitation,
- le manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant et ;
- le manuel qualité.

10.5. Manuel qualité

L'exploitant doit décrire son système qualité dans un manuel qualité et le soumettre à l'ANAC pour acceptation.

Le manuel qualité doit comprendre ce qui suit :

a) la terminologie ;
b) les abréviations ;
c) la rédaction, la vérification et l'approbation du manuel signé et daté ;
d) la table des matières ;
e) l'objet et le domaine d'application du système qualité ;
f) les références réglementaires et normatives applicables ;

g) la politique qualité et les objectifs qualité;
h) la description de l'organisation ;
i) la description des tâches et responsabilités ;
j) la description des activités ;
k) l'organisation et la description du système qualité ;
l) les techniques de surveillance interne ;
m) le programme de formation et de sensibilisation à la qualité ;
n) le programme de surveillance de interne ;
o) le programme d'analyse des données de vol ;
p) le système d'enregistrement ;
q) la fréquence de la tenue des revues de direction ;
r) les procédures associées nécessaires notamment :
   (i) les procédures d'audit, inspections, de sondages, enquêtes, etc. ,
   (ii) les procédures de comptes rendus ;
   (iii) les procédures de traitement des dysfonctionnements;
   (iv) la procédure de gestion des risques ;
   (v) la procédure de revue de direction ;
   (vi) la procédure de maîtrise de la documentation ;
   (vii) la procédure de gestion du changement.

10.6. Conservation des documents

a) Des enregistrements précis, complets et facilement accessibles relatifs aux résultats de la mise en œuvre du système qualité doivent être conservés et préservés pour une période donnée par l'exploitant.
b) L'exploitant doit définir et documenter la période de conservation et d'archivage des enregistrements conformément à la réglementation en vigueur.
c) Les programmes d'audits et comptes-rendus d'audits doivent être conservés pendant 5 ans. Les dossiers suivants doivent être conservés pendant 2 ans :
   (i) comptes-rendus de contrôles qualité ;
   (ii) réponses aux constats ;
   (iii) comptes-rendus d'actions correctives ;
   (iv) comptes-rendus de suivi et de clôture ;
   (v) et comptes-rendus des revues de direction.
   (vi) Responsabilités en matière d'assurance qualité pour les sous-traitants.
d) Les autres documents relatifs au système qualité doivent être conservés et archivés conformément à la réglementation en vigueur.

11. Surveillance, analyse et évaluation

11.1. L'exploitant doit analyser et évaluer la conformité réglementaire et l'efficacité du système qualité pour s'assurer que toute l'exploitation et la maintenance sont exécutés conformément aux exigences, aux normes et procédures opérationnelles applicables.

11.2. L'activité de surveillance, d'analyse et d'évaluation est fondée entre autres sur :

a) La gestion des risques ;
b) la gestion des changements,
c) les objectifs qualité,
d) les actes de surveillance interne,
e) les dysfonctionnements ;
f) les actions correctives et le suivi ;
g) La formation et la sensibilisation.

12. Surveillance interne

12.1. L'exploitant doit établir, mettre en œuvre et maintenir un programme de surveillance interne couvrant notamment les fréquences, les référentiels, les méthodes, les responsabilités, les activités, les entités ou structures concernées pour s'assurer que toute l'exploitation et la maintenance sont exécutés conformément aux exigences, aux normes et procédures opérationnelles applicables.

12.2. L'exploitant doit planifier les actes de surveillance interne sur une période de 12 mois. Le programme peut être établie sur une période de 24 mois avec l'accord préalable de l'ANAC avant sa mise en œuvre.

12.3. L'exploitant doit transmettre à l'ANAC le programme de surveillance interne pour acceptation.

12.4. Le programme de surveillance interne de l'exploitant doit identifier les personnes de la société qui possèdent l'expérience, la responsabilité et l'autorité pour :

a) effectuer les contrôles qualité et les audits dans le cadre d'une surveillance interne continue;
b) identifier et enregistrer tout problème ou tout constat, et les preuves nécessaires pour justifier ce problème ou ce constat ;
c) initier ou recommander des solutions aux problèmes ou constats au travers de chaînes de comptes rendus identifiés;
d) vérifier la mise en œuvre des solutions dans les temps impartis ;
e) rendre compte directement au responsable qualité.

12.5. Le programmation de surveillance interne doit être établi sur la base des éléments ci-après :

a) la taille de la structure ou l'entité;
b) la criticité et la nature des activités, des processus ;
c) la disponibilité des ressources nécessaires;
d) la réglementation en vigueur;
e) le programme précédent de surveillance interne;
f) les résultats des actes de surveillance interne et tierce partie ;
g) les retours d'informations des auditeurs;
h) les risques et les changements internes et externes.

12.6. Les exploitants doivent surveiller la conformité aux procédures opérationnelles pour assurer la sécurité de l'exploitation, la navigabilité des aéronefs et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de sécurité.

Le programme de surveillance couvrir au minimum les thèmes ci-après :

a) l'organisation ;
b) les projets et les objectifs de la compagnie ;
c) les procédures opérationnelles ;
d) la sécurité des vols ;
e) l'agrément de l'exploitant (PEA / fiche de données) ;
f) la supervision ;
g) les performances des hélicoptères ;
h) les opérations tout temps ;
i) les équipements de communication et de navigation et les pratiques associées ;
j) la masse, le centrage et le chargement de l'hélicoptère ;
k) les instruments et les équipements de sécurité ;
l) les manuels, les registres et les enregistrements ;
m) les limitations de temps de vol et de services, les exigences en matière de repos et la programmation ;
n) les interfaces entre entretien et exploitation de l'aéronef ;
o) l'utilisation de la L.M.E. ;
p) les manuels d'entretien et la navigabilité continue ;
q) la gestion des consignes de navigabilité ;
r) la réalisation de l'entretien ;
s) les délais d'intervention pour réparation ;
t) l'équipage de conduite ;
u) l'équipage de cabine ;
v) les marchandises dangereuses ;
w) la sûreté ;
x) la formation.

13. Revue de direction

13.1. L'exploitant doit procéder au moins une fois l'année à la revue du système qualité mis en place pour s'assurer qu'il est toujours approprié, efficace et entretenu.

13.2. La revue de direction est de la responsabilité du Dirigeant Responsable qui décide de la fréquence, de la forme et de la structure des revues de direction.

13.3. La revue de direction doit être planifiée et réalisée en prenant en compte :

a) Les actions issues de la revue précédente
b) les résultats des actes de surveillance interne ;
c) les non-conformités et les actions correctives ;
d) l'efficacité des actions mises en œuvre ;
e) les retours d'informations des parties intéressées ;
f) le niveau de réalisation des objectifs qualité ;
g) la performance des sous-traitants ;
h) l'adéquation des ressources ;
i) les risques ;
j) les opportunités d'amélioration;
k) les changements ;
l) les accidents et incidents.

13.4. La revue de direction doit identifier les dérives, prendre des décisions et actions pour les corriger et empêcher, si possible, les non-conformités futures, les changements à apporter au système qualité ainsi que les besoins en ressources.

13.5. L'exploitant doit établir le rapport incluant les éléments cités ci-dessus et conserver les preuves de la revue de direction.

13.6. L'exploitant doit mettre en œuvre et évaluer les actions issues de la revue de direction.

IEM RACI 3008.B.040 (b) – Système de Gestion de la Sécurité : Système d'analyse des données de vols

Les éléments indicatifs sur l'établissement du programme d'analyse des vols est contenu dans le RACI 8002.

IEM RACI 3008.B.040 (d) – Système de gestion de la sécurité : système de documents sur la sécurité des vols

1. Introduction

1.1 Le présent IEM donne des orientations sur la création et l'organisation par les exploitants d'un système de documents sur la sécurité des vols. La création d'un système de documents sur la sécurité des vols est un processus complet, et tout changement apporté à l'un quelconque des documents qui le composent peut avoir une incidence sur l'ensemble du système. Les gouvernements et l'industrie mettent à la disposition des exploitants des lignes directrices concernant l'élaboration des documents d'exploitation. Néanmoins, l'usage optimal de ces lignes directrices n'est pas toujours facile pour les exploitants, puisqu'elles sont réparties dans différentes publications.

1.2 En outre, les lignes directrices sur l'élaboration des documents d'exploitation mettent souvent l'accent sur un seul aspect de la conception des documents, par exemple la présentation visuelle et la typographie, et portent rarement sur l'ensemble du processus. Il importe que les documents d'exploitation soient cohérents entre eux et qu'ils soient conformes aux règlements, aux exigences des constructeurs et aux principes relatifs aux facteurs humains. Il est également indispensable que les dispositions intéressant les différents services ne se contredisent pas et soient appliquées de façon uniforme. Par conséquent, il faut adopter une démarche intégrée, dans laquelle les documents d'exploitation sont considérés comme un système complet.

1.3 Les lignes directrices du présent IEM portent sur les principaux aspects du processus d'élaboration par les exploitants d'un système de documents sur la sécurité des vols, en vue de l'application du RACI 3008.B.040. Ces lignes directrices sont fondées non seulement sur des recherches scientifiques, mais également sur les meilleures pratiques actuelles de l'industrie, et elles accordent une grande importance à l'utilité opérationnelle.

2. Organisation

2.1 Le système de documents sur la sécurité des vols doit être organisé selon des critères qui facilitent la recherche de l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol qui figure dans les différents documents d'exploitation composant le système, ainsi que le contrôle et la protection des documents, la gestion de la diffusion et de la révision des documents d'exploitation. Il y doit être établit comment les documents obsolètes sont traités afin d'éviter

qu'ils ne soient utilisés par inadvertance.

2.2 Les renseignements contenus dans le système de documents sur la sécurité des vols doivent être regroupés en fonction de leur importance et de leur usage, comme suit :

a) renseignements d'urgence critique, par exemple renseignements dont la non-disponibilité immédiate peut compromettre la sécurité de l'exploitation ;
b) renseignements urgents, par exemple renseignements dont la non-disponibilité à bref délai peut avoir une incidence sur le niveau de sécurité de l'exploitation ou entraîner des retards ;
c) renseignements d'usage fréquent ;
d) renseignements de référence, par exemple renseignements nécessaires à l'exploitation qui ne correspondent pas aux définitions de l'alinéa b) ou c) ;
e) renseignements qui peuvent être groupés en fonction de la phase de vol pendant laquelle ils sont utilisés.

2.3 Les renseignements d'urgence critique doivent figurer au début des documents sur la sécurité des vols et être facilement repérables.

2.4 Les renseignements d'urgence critique, les renseignements urgents et les renseignements d'usage fréquent doivent être présentés sur des cartes et des guides de consultation rapide.

2.5 L'exploitant doit identifier clairement la personne responsable du système de gestion de la documentation. Cette personne doit être sensibilisée sur ses responsabilités, notamment la nécessité de s'assurer que tous les documents sont à jour.

3. Validation

Le système de documents sur la sécurité des vols doit être validé avant d'être mis en place, et ce dans des conditions réalistes. La validation doit porter sur les aspects critiques de l'utilisation de l'information, afin d'en vérifier l'efficacité. Le processus de validation doit également porter sur les interactions entre tous les groupes qui peuvent intervenir au cours de l'exploitation d'un vol.

4. Conception

4.1 La terminologie utilisée dans le système de documents sur la sécurité des vols doit être uniforme, et les objets et actions habituels doivent être désignés par des termes d'usage courant.

4.2 Les documents d'exploitation doivent comprendre un lexique des termes et sigles, accompagnés de leur définition courante. Le lexique doit être mis à jour régulièrement pour qu'il soit possible d'avoir accès à la terminologie la plus récente. Tous les termes, sigles et abréviations importants figurant dans le système de documents doivent être définis.

4.3 Les documents de tous les types composant le système de documents sur la sécurité des vols doivent avoir une présentation uniforme, notamment en ce qui concerne le style, la terminologie, les graphiques et les symboles ainsi que la présentation visuelle. Cette uniformisation s'applique également à l'emplacement des différents types d'information et à l'utilisation des unités de mesure et des codes.

4.4 Le système de documents sur la sécurité des vols doit comprendre un index principal qui permet de retrouver rapidement l'information figurant dans plus d'un document d'exploitation.

L'index principal doit figurer au début de chaque document et ne doit pas comprendre plus de trois niveaux. Les pages contenant de l'information sur les procédures anormales et d'urgence doivent être munies d'onglets pour accès rapide.

4.5 Le système de documents sur la sécurité des vols doit être conforme aux exigences du système qualité de l'exploitant, le cas échéant.

5. Mise en place

Les exploitants doivent surveiller la mise en place du système de documents sur la sécurité des vols, pour veiller à ce que les documents soient utilisés d'une façon appropriée et réaliste, en fonction des particularités du milieu d'exploitation et d'une manière qui soit à la fois utile pour l'exploitation et profitable pour le personnel. Le mécanisme de surveillance doit comprendre un système formel de rétroaction permettant au personnel d'exploitation d'apporter sa contribution.

6. Amendement

6.1 Les exploitants doivent mettre en place un système de contrôle de la collecte, de l'examen, de la diffusion et de la révision de l'information pour traiter les renseignements et les données provenant de toutes les sources pertinentes pour le type d'exploitation qu'ils réalisent, y compris (sans que la liste soit limitative) l'ANAC, l'État de conception, l'État d'immatriculation, les constructeurs et les fournisseurs d'équipement.

Les constructeurs fournissent pour l'utilisation de leurs aéronefs des renseignements qui décrivent surtout le fonctionnement des systèmes de bord et les procédures dans certaines conditions, qui ne correspondent pas toujours aux besoins des exploitants. Ceux-ci doivent veiller à ce que cette information réponde à leurs besoins particuliers et à ceux des autorités locales.

6.2 Les exploitants doivent mettre en place un système de collecte, d'examen et de diffusion de l'information pour traiter les renseignements découlant de changements émanant de leurs activités, notamment :

a) changements résultant de l'installation de nouveaux équipements ;
b) changements apportés par suite de l'expérience en exploitation ;
c) changements apportés aux politiques et procédures de l'exploitant ;
d) changements apportés au certificat de l'exploitant ;
e) changements visant à maintenir l'uniformité dans l'ensemble du parc aérien.

Les exploitants doivent s'assurer que les principes, les politiques et les procédures relatifs à la coordination de l'équipage sont adaptés à leur exploitation.

6.3 Le système de documents sur la sécurité des vols doit être révisé :
a) régulièrement (au moins une fois l'an) ;
b) après des événements importants (fusion, acquisition, croissance rapide, réduction des effectifs, etc.) ;
c) après des changements technologiques (introduction de nouveaux équipements) ;
d) après une modification des règlements de sécurité.

6.4 Les exploitants doivent se doter de méthodes pour diffuser les renseignements nouveaux. Les méthodes doivent être modulées en fonction de l'urgence de cette diffusion.

Étant donné que des changements fréquents réduisent l'importance des procédures nouvelles ou modifiées, il est souhaitable d'apporter le moins possible de changements au système de documents sur la sécurité des vols.

6.5 Les renseignements nouveaux doivent être examinés et validés compte tenu de leurs effets sur l'ensemble du système de documents sur la sécurité des vols.

6.6 La méthode de diffusion des renseignements nouveaux doit être complétée par un système de suivi pour s'assurer que le personnel d'exploitation dispose des renseignements les plus récents. Le système de suivi doit comprendre une procédure permettant de vérifier que le personnel d'exploitation a reçu les dernières mises à jour.

6.7 Les révisions et amendements aux documents doivent être enregistré afin de permettre de faire un suivi de toutes les modifications qui y ont été apportées.

IEM RACI 3008.B.040 Programme de prévention des accidents et de sécurité des vols

1. Il est recommandé aux exploitants de mettre en œuvre un système d'analyse de vol basé sur l'exploitation des rapports relatifs à la sécurité des vols ou des enregistrements de paramètres de vol. Dans le cas d'hélicoptères à turbines de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 10000 kg ou de configuration maximale approuvée en sièges passagers de 20 ou plus, le système doit tenir compte à la fois des rapports relatifs à la sécurité des vols et des paramètres de vol enregistrés, pour l'ensemble des vols effectués sur ces hélicoptères.

2. Pour l'exploitation des paramètres de vol enregistrés, l'exploitant doit définir des seuils de paramètres, dont le franchissement constitue une anomalie. Chaque anomalie fait l'objet d'une analyse adaptée à la gravité. Cette analyse est basée sur l'exploitation des enregistrements de paramètres et des rapports relatifs à la sécurité des vols; si nécessaire, l'analyse peut également porter sur le témoignage des équipages. A cette fin, l'exploitant doit mettre en place une procédure de contact des équipages concernés qui garantisse l'anonymat des personnes.

3. Chaque anomalie détectée par l'analyse de vol fait l'objet d'un rapport sous un format adapté à la gravité de l'événement. Ce rapport doit respecter l'anonymat des individus. Il est transmis à l'Autorité et ne peut servir à des fins de sanctions disciplinaires à l'encontre des personnels navigants concernés ;

IEM RACI 3008.B.040 (a) (2) Système de compte rendu d'événements

1. L'objectif global du système décrit au RACI 3008.B.040 (a)(2) est d'utiliser les informations rapportées pour améliorer le niveau de sécurité des vols et non de rejeter la responsabilité sur quelqu'un.

2. Les objectifs détaillés du système sont :
   a) de permettre une évaluation des implications sur la sécurité de tout incident ou accident pertinent, y compris des événements similaires antérieurs, afin que toute action nécessaire puisse être initiée, et
   b) de s'assurer que la connaissance des accidents et incidents pertinents est relayée afin que d'autres personnes et organisations puissent en avoir connaissance.

3. Le système est un élément essentiel de la fonction globale de surveillance ; il vient en complément des systèmes quotidiens de "contrôle" et de procédures et n'a pas pour objet de dupliquer ou supplanter aucun de ces systèmes. C'est un outil qui permet d'identifier les cas où les procédures de routine ont failli (les événements qui doivent faire l'objet d'un compte rendu et les responsabilités de transmission des comptes rendus sont décrits au RACI 3008.D.270).

4. Les événements doivent rester dans la base de données lorsque la personne qui soumet le compte-rendu estime qu'ils doivent faire l'objet d'un compte rendu, puisque la portée de ces comptes rendus peut ne paraître évidente qu'ultérieurement.

IEM B-IEM RACI 3008.B.065 Transport d'armes et de munitions de guerre

1. Il n'existe aucune définition internationalement reconnue des armes et munitions de guerre. Certains Etats peuvent les avoir définies pour leurs besoins particuliers ou pour des raisons nationales.
2. Il doit être de la responsabilité de l'exploitant de vérifier, avec les Etats concernés si

une arme ou des munitions particulières sont considérées comme arme ou munitions de guerre. Dans ce contexte, les Etats qui peuvent être concernés par la délivrance d'approbations pour le transport d'armes ou de munitions de guerre sont ceux d'origine, de transit, de survol et de destination de l'envoi, ainsi que l'ANAC.

3. Lorsque des armes ou munitions de guerre sont également des marchandises dangereuses en tant que telles (par exemple des torpilles, des bombes, etc.) le chapitre R s'applique également. *(Voir également l'IEM RACI 3008.B.070)*

IEM RACI 3008.B.070 Transport d'armes de sport

1. Il n'y a aucune définition reconnue internationalement des armes de sport. En général cela peut être n'importe quelle arme qui n'est pas arme ou munition de guerre *(voir IEM RACI 3008.B.065)*. Les armes de sport incluent les couteaux de chasse, les arcs et autres articles similaires. Une arme ancienne, qui à son époque a pu être une arme ou munition de guerre, tel un mousquet, peut être considérée aujourd'hui comme une arme de sport.
2. Une arme à feu est tout revolver, fusil ou pistolet qui tire un projectile.
3. En l'absence de définition spécifique, dans le cadre du RACI 3008 et afin de guider les exploitants, les armes à feu suivantes sont généralement considérées comme des armes de sport :

   a) celles conçues pour abattre du gibier, des oiseaux et autres animaux ;

   b) celles utilisées pour tirer sur des cibles, des pigeons d'argile et en compétition, à condition que ces armes ne soient pas celles utilisées habituellement par les forces militaires ;

   c) les armes à air comprimé et à fléchettes, les pistolets de départ etc.

4. Une arme à feu, qui n'est pas une arme ou munitions de guerre, doit être considérée comme arme de sport dans le cadre du transport par air.

5. D'autres procédures pour le transport d'armes de sport peuvent être considérées si l'hélicoptère ne possède pas de compartiments séparés ou entreposer les armes. Ces procédures doivent prendre en compte la nature du vol, son origine et sa destination, et les possibilités d'intervention illicite. Autant que faire se peut, les armes doivent être rangées afin de ne pas être immédiatement accessibles des passagers (par exemple dans une boîte fermée, dans un bagage enregistré placé sous d'autres bagages ou sous un filet fixe). Si des procédures autres que celles du paragraphe OPS 3.B.070 (b) (1) sont appliquées, le commandant de bord doit en être averti en conséquence.

IEM RACI 3008.B.160 Sous-affrètement

IEM RACI 3008 C – CERTIFICATION ET SUPERVISION DE L'EXPLOITANT

IEM RACI 3008.C.005 Organisation de l'encadrement d'un détenteur d'un PEA/AOC

1. Répartition des responsabilités

   La sécurité des opérations aériennes incombe à un exploitant et à une ANAC collaborant en harmonie à la réalisation d'un objectif commun. Ces deux organismes assument des fonctions différentes, parfaitement définies mais complémentaires. Par essence l'exploitant respecte les normes stipulées par la mise en place d'une structure d'encadrement compétente et éprouvée. L'ANAC évoluant dans un cadre législatif établit et contrôle les standards attendus des exploitants.

2. Responsabilités de l'encadrement de l'exploitant

   Les responsabilités en matière d'encadrement doivent au minimum inclure les cinq fonctions principales suivantes :

   a) La détermination de la politique de sécurité des vols de l'exploitant ;

   b) L'attribution des responsabilités et des tâches et la délivrance d'instructions à des individus, suffisantes à la mise en œuvre de la politique de la compagnie et au respect des normes de sécurité ;

   c) La surveillance des normes de sécurité des vols ;

   d) L'enregistrement et l'analyse de tous les écarts par rapport aux normes de la compagnie et la mise en œuvre d'une action correctrice ;

   e) L'évaluation du bilan de sécurité de la compagnie afin de prévenir le développement de tendances indésirables.

IEM RACI 3008.C.005 (c) (2) Siège principal d'exploitation

Le terme « siège principal d'exploitation » signifie le lieu où la direction administrative et les directions financières, opérationnelles et techniques de l'exploitant sont situées.

IEM RACI 3008.C.005 (i) Responsables désignés – Compétence

1. Généralités. Les responsables désignés doivent être en mesure de convaincre l'ANAC qu'ils possèdent l'expérience et les exigences appropriées en matière de licences qui sont listées dans les paragraphes 2 à 6 ci-dessous. Dans des cas particuliers, et exceptionnellement, l'ANAC peut accepter une nomination qui ne remplit pas entièrement les critères mais, dans ce cas, le nominé doit être en mesure de démontrer une expérience que l'ANAC accepte comme comparable ainsi que la capacité de remplir efficacement les fonctions associées au poste et à la taille de l'exploitation.

2. Les responsables désignés doivent avoir ;

Une expérience pratique et une expertise dans l'application de normes de sécurité dans l'aviation et dans les pratiques opérationnelles sures ;

Une connaissance exhaustive dans les domaines suivants :

a. le RACI 3008 et toute procédure et exigence associées,

b. les spécifications opérationnelles du détenteur du PEA/AOC,

c. le besoin, et le contenu, des parties pertinentes du manuel d'exploitation du détenteur du PEA/AOC.

Une connaissance des systèmes qualité ;

Une expérience d'encadrement appropriée dans une organisation comparable ; et

5 ans d'expérience professionnelle appropriée, parmi lesquels au moins 2 ans doivent être dans l'industrie aéronautique à un poste adéquat.

3. Opérations aériennes- Le responsable désigné ou son adjoint doit être détenteur d'une licence appropriée de membre d'équipage adaptée au type d'exploitation conduite sous le PEA/AOC.

4. Système d'entretien - Le responsable désigné doit posséder ce qui suit :

   a. un diplôme d'ingénieur adapté, une ou formation technique dans la maintenance aéronautique avec formation complémentaire acceptable par l'ANAC 'Diplôme d'ingénieur adapté' signifie un diplôme en aéronautique, mécanique, électricité, électronique, avionique ou dans d'autres domaines relatifs à l'entretien des hélicoptères ou des composants d'hélicoptères.

   b. une connaissance approfondie des spécifications d'entretien.

   c. une connaissance du ou des type(s) pertinent(s) d'hélicoptères.

   d. une connaissance des méthodes d'entretien.

5. Formation et entraînement de l'équipage. Le responsable désigné ou son adjoint doit être un instructeur de qualification de type en activité sur un type ou classe exploité sous le PEA/AOC. Il doit avoir une connaissance approfondie du concept de formation et d'entraînement de l'équipage du détenteur du PEA/AOC pour l'équipage de conduite, et pour l'équipage de cabine si approprié

6. Opérations au sol. Le responsable désigné doit avoir une connaissance approfondie du concept d'opérations au sol du détenteur du PEA/AOC.

IEM RACI 3008.C.005 (j) Combinaison des responsabilités des responsables désignés

1. L'acceptabilité d'une seule personne pour occuper plusieurs postes, éventuellement en combinaison avec celui de dirigeant responsable, doit dépendre de la nature et de

la taille de l'exploitation. Les deux principaux domaines à surveiller sont la compétence et la capacité individuelle à assumer ses responsabilités.

2. En ce qui concerne les compétences dans les différents domaines de responsabilité, il ne doit y avoir aucune différence par rapport aux exigences applicables aux personnes n'occupant qu'un seul poste.
3. La capacité d'un individu à assumer seul ses responsabilités, doit dépendre principalement de la taille de l'exploitation. Quoi qu'il en soit, la complexité de l'organisation ou de l'exploitation peut interdire, ou limiter, les combinaisons de postes qui peuvent être acceptables dans d'autres circonstances.
4. Dans la plupart des cas, les responsabilités d'un responsable désigné n'incombent qu'à un seul individu. Cependant, dans le domaine des opérations au sol, il peut être acceptable que ces responsabilités soient partagées, pourvu que les responsabilités de chaque individu soient clairement définies.
5. Le but RACI 3008.C.005 n'est ni de prescrire une quelconque hiérarchie organisationnelle spécifique au sein de l'organisation de l'exploitant, ni d'empêcher une Autorité d'exiger une certaine hiérarchie avant d'être convaincue que l'organisation de l'encadrement est convenable.

IEM RACI 3008.C.005 (j) et (k) Embauche de personnel

IEM RACI 3008.C.015 (b) Détail du manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (M.M.E.)

1. Le manuel de spécifications de l'organisme d'entretien agréé doit prendre en compte tous les détails des contrats de sous-traitance.
2. Tout changement de type d'hélicoptère ou de l'organisme d'entretien agréé peut nécessiter le dépôt d'un amendement au manuel de spécifications de l'organisme d'entretien agréé.

IEM RACI 3008 D – PROCEDURES D'EXPLOITATION

IEM RACI 3008.D.005 Contrôle de l'exploitation

1. Le contrôle de l'exploitation signifie la pratique par l'exploitant, dans l'intérêt de la sécurité, de la responsabilité pour le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement d'un vol. Ceci n'implique pas l'exigence de dispatchers détenteurs de licences ni d'un système de surveillance actif pendant la totalité du vol.
2. L'organisation et les méthodes établies pour exercer le contrôle de l'exploitation doivent être incluses dans le manuel d'exploitation et doivent couvrir au moins une description des responsabilités concernant le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement de chaque vol.

IEM RACI 3008.D.020 Etablissement des procédures d'exploitation

1. Un exploitant doit spécifier le contenu des briefings de sécurité destinés aux membres d'équipage de conduite et de cabine avant le commencement d'un vol ou d'une série de vols.
2. Les procédures et les listes de vérification devant être utilisés par l'équipage de cabine doivent contenir au minimum les points suivants :

SUJET	Avant décollage	En vol	Avant atterrissage	Après atterrissage
1. Briefing de l'équipage de cabine par le chef de cabine avant le début d'un vol ou d'une série de vols	X			
2. Contrôle des équipements de sécurité conformément aux politiques et procédures de l'exploitant	X			
3. Contrôle de sûreté conformément au chapitre S	X			X
4. Surveillance de l'embarquement et du débarquement des passagers	X			X
5. Rangement de sécurité de la cabine passagers (ceintures, fret bagage cabine, etc.)	X	X	X	
6. Rangement des offices et des équipements	X		X	
7. Armement des toboggans	X		X	
8. Information des passagers sur la sécurité	X	X	X	X
9. Compte-rendu « cabine prête » à l'équipage de conduite	X	Si besoin	X	
10. Eclairage cabine	X	Si besoin	X	
11. Equipage de cabine à son poste pour les phases de décollage et d'atterrissage	X		X	X
12. Surveillance de la cabine passagers	X	X	X	X
13. Prévention et détection du feu dans la cabine (y compris la zone combi-cargo) les zones de repos équipage, les toilettes et les offices et les instructions pour les actions à exécuter.	X	X	X	X
14. Actions en cas de turbulence ou d'incidents en vol (panne de pressurisation, urgence médicale,		X		

SUJET	Avant décollage	En vol	Avant atterrissage	Après atterrissage
1. Briefing de l'équipage de cabine par le chef de cabine avant le début d'un vol ou d'une série de vols	X			
2. Contrôle des équipements de sécurité conformément aux politiques et procédures de l'exploitant	X			
3. Contrôle de sûreté conformément au chapitre S	X			X
4. Surveillance de l'embarquement et du débarquement des passagers	X			X
5. Rangement de sécurité de la cabine passagers (ceintures, fret bagage cabine, etc.)	X	X	X	
6. Rangement des offices et des équipements	X		X	
7. Armement des toboggans	X		X	
8. Information des passagers sur la sécurité	X	X	X	X
9. Compte-rendu « cabine prête » à l'équipage de conduite	X	Si besoin	X	
10. Eclairage cabine	X	Si besoin	X	
11. Equipage de cabine à son poste pour les phases de décollage et d'atterrissage	X		X	X
12. Surveillance de la cabine passagers etc.)	X	X	X	X
1. Désarmement des toboggans				X
16. Compte-rendu de tout défaut et/ou mise hors service d'un équipement et/ou de tout incident	X	X	X	x

IEM RACI 3008.D.020 (c) Phases de vol critiques

Les phases de vol critiques sont le décollage, l'approche finale, l'atterrissage ainsi que toute autre phase de vol à la discrétion du commandant de bord.

IEM RACI 3008.D.030 – Utilisation d'un héliport par l'exploitant – Héliplateformes

1. La section de la partie C du manuel d'exploitation relative à l'autorisation spécifique des hélistations doit contenir la liste des limitations : « Liste des Limitations sur les Héliplateformes » (HLL) ainsi qu'une représentation schématique (avec les dimensions) de chaque héliplateforme mettant en évidence toutes les informations nécessaires de caractère permanent. L'HLL doit faire l'état pour chaque héliplateforme des non-conformités avec le RACI 6002, des limitations, des mises en garde et de tout autre commentaire de nature opérationnelle. L'HLL doit être amendée afin de toujours indiquer les plus récents états.
2. des limitations, des mises en garde et de tout autre commentaire de nature opérationnelle. L'HLL sera amendée afin de toujours indiquer les plus récents états. Un exemple d'un format typique est donné en figure 1.
3. Afin de garantir que la sécurité des vols n'est pas remise en cause, l'exploitant doit se procurer toutes les informations pertinentes pour l'établissement de la HLL, ainsi que la représentation graphique, auprès du propriétaire ou de l'exploitant de la plate-forme.
4. Lorsque la liste des héliplateformes est établie, s'il existe plus d'un nom pour l'héliplateforme, il faudrait utiliser le nom le plus usité, tout en incluant les autres noms. Lorsqu'une héliplateforme change de nom, l'ancien nom doit également être inclus dans la HLL pour les six mois suivant le changement de nom.
5. Toutes les limitations de l'héliplateforme doivent être incluses dans la HLL. Les héliplateformes sans limitations doivent également être listées. Lors de la présence d'installations complexes ou de combinaisons d'installations, il peut être nécessaire de les lister séparément dans la HLL, accompagnées d'illustrations si nécessaire.
6. Chaque héliplateforme doit être évaluée afin de déterminer si elle est acceptable selon les termes suivants, qui doivent être considérés le minimum à évaluer :
   a) les caractéristiques physiques de l'héliplateforme ;
   b) le non-percement des surfaces de protection des obstacles est le facteur de sécurité le plus basique pour tous les vols.

Ces surfaces sont :

i. le secteur dégagé d'obstacles (OFS) d'un angle de 210° au minimum ;
ii. le secteur à hauteur d'obstacles réglementée (LOS) d'un angle de 150° ; et
iii. le secteur d'un angle minimum de 180°, avec une pente descendante dans le rapport d'une unité comptée horizontalement pour cinq unités comptées verticalement, protégeant des obstacles significatifs. Si cette surface est percée ou si une installation adjacente ou un navire ne respecte pas les surfaces de protection d'obstacles ou tout autre critère lié à l'héliplateforme, une étude doit être effectuée afin de déterminer tout effet négatif possible qui pourrait

nécessiter des restrictions opérationnelles ;

c) le balisage diurne et nocturne :
   i. éclairage adéquat des alentours
   ii. éclairage adéquat par projecteurs ;
   iii. balisage de statut de l'hélistation (de jour et de nuit) ;
   iv. peinture et éclairage des obstacles dominants ;
   v. balisage diurne de l'héliplateforme ; et,
   vi. niveaux d'éclairage de l'installation générale. Toute exploitation limitée due à ce point sera annotée « exploitation de jour uniquement » sur la HLL ;

d) surface de la terrasse :
   i. coefficient de frottement du revêtement ;
   ii. filet de sécurité ;
   iii. système de drainage ;
   iv. filet de bord de terrasse ;
   v. système d'amarrage ; et,
   vi. nettoyage de tous les contaminants ;

e) environnement :
   i. foreign Object Damage ;
   ii. structures générant de la turbulence ;
   iii. lutte aviaire ;
   iv. dégradation de la qualité de l'air due aux émissions de gaz d'échappement et de l'air chaud ou froid provenant des bouches d'aération ;
   v. il peut être nécessaire d'inclure les héliplateformes adjacentes dans l'évaluation de la qualité de l'air ;

f) sauvetage et lutte contre l'incendie :
   i. les agents extincteurs principal et complémentaire, les quantités, la capacité et les systèmes, les habits et équipements de protection individuels, les masques ; et,
   ii. Crash Box ;

g) communications et navigation :
   i. radio(s) aéronautique(s) ;
   ii. indicatif radiotéléphonique, simple et unique, cohérent avec le nom de l'héliplateforme et celui affiché ;
   iii. NDB ou équivalent (tel qu'approprié) ;
   iv. log radio ;
   v. signal lumineux (par exemple lampe Aldis) ;

h) station de ravitaillement :

en accord avec les exigences et instructions nationales applicables ;

i) équipement complémentaire pour l'exploitation et le handling :
   i. manche à air ;
   ii. enregistrement des paramètres de vent ;
   iii. enregistrement des mouvements de la plate-forme et la diffusion de l'information quand cela est applicable ;
   iv. système d'information des passagers ;
   v. cales ;
   vi. matériel d'amarrage ;
   vii. balances de pesée ;

j) personnel : personnel formé de l'héliplateforme ;

k) autre : le cas échéant.

7. Pour les héliplateformes pour lesquelles l'information disponible est incomplète, une autorisation limitée basée sur l'information disponible peut être donnée à l'exploitant avant le premier passage de l'hélicoptère. Lors des vols suivants et avant qu'une autorisation sans restriction soit accordée, les informations manquantes doivent être récupérées et les procédures suivantes appliquées :

   a) Représentation imagée (statique) :
      i. le formulaire doit comporter des cases blanches, à remplir durant la préparation du vol sur la base des informations fournies par le propriétaire/exploitant de l'héliplateforme et sur la base des observations de l'équipage.
      ii. quand cela est possible, des photographies correctement annotées peuvent être utilisées jusqu'à ce que le formulaire et la HLL aient été complétés ;
      iii. jusqu'à ce que la HLL et le formulaire aient été complétés, des restrictions d'exploitation (par exemple, de performance, de trajectoire,...) peuvent être appliquées ;
      iv. tout rapport d'inspection antérieur doit être obtenu par l'exploitant ;
      v. une inspection de l'héliport doit être effectuée afin de vérifier le contenu de la HLL et du formulaire une fois achevés, à la suite de quoi l'héliplateforme pourra être pleinement autorisée pour les opérations ;

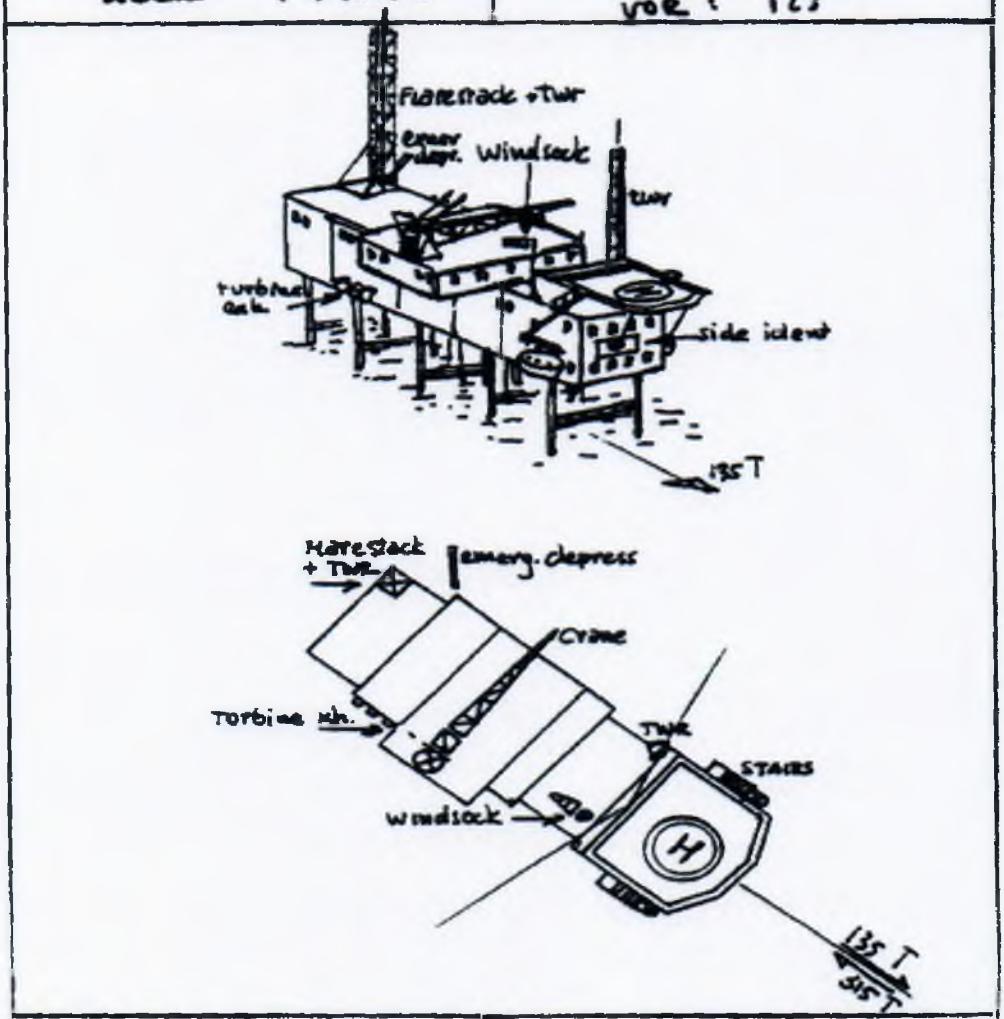
   b) en se référant aux points cités précédemment, la HLL doit comporter au moins les éléments suivants :
      i. numéro et date de révision de la HLL ;
      ii. liste générique des limites de mouvement de l'héliplateforme ;
      iii. nom de l'héliplateforme ;
      iv. valeur D maximale de l'héliplateforme ;
      v. limitations, avertissements, mises en garde et commentaires ;

   c) le formulaire doit comporter au moins les éléments suivants (voir l'exemple ci-dessous) :
      i. nom de l'infrastructure ou du navire ;
      ii. indicatif radiotéléphonique ;

iii. marque distinctive d'héliplateforme ;
iv. marque d'identification latérale ;
v. hauteur de l'héliplateforme ;
vi. hauteur maximale de l'infrastructure ou du navire ;
vii. valeur D ;
viii. type d'infrastructure/navire :
1) Fixe surveillé ;
2) Fixe non surveillé ;
3) Type de navire (par exemple, navire de support à la plongée) ;
4) semi-submersible ;
5) plate-forme autoélévatrice ;
ix. nom du propriétaire et/ou de l'exploitant ;
x. position géographique ;
xi. fréquences et indicatifs des moyens de communication et de navigation ;
xii. représentation graphique générale, de préférence orientée vers l'héliplateforme, avec des annotations montrant l'emplacement des tours de forage, des mats, des grues, des torchères, des échappements de turbines et de gaz, des panneaux d'identification latéraux, de la manche à air, etc. ;
xiii. vue en plan, orienté de la même façon que la représentation graphique, et montrant les points indiqués ci-dessus. La vue en plan doit également montrer l'orientation en degrés vrais de la bissectrice de l'angle de 210 degrés ;
xiv. type d'avitaillement :
A) Par pression et gravité ;
B) Par pression uniquement ;
C) Par gravité uniquement ;
D) Aucun ;
xv. type et nature de l'équipement de lutte contre l'incendie ;
xvi. disponibilité d'un GPU ;
xvii. orientation de la plate-forme ;
xviii. masse maximale autorisée ;
xix. balisage de statut (oui/non) ; et
xx. date de révision du formulaire.

NAME	R/T CALLSIGN:	HELIDECK IDENT:
HELIDECK ELEV 200'	MAX HEIGHT: 350'	SIDE IDENT:
TYPE INSTALLATION (1)		D - 22 M
POS: N .... E WGS84grid		OPERATOR (2)
		ATIS : V 121.45

COM log	: V 122.45	NAV	NDB : 123 + ident
COM traffic	: V 123.45		DME : 123
COM deck	: V 123.45		VOR/DME : 123
			VOR : 123



Fuelling: (3)	GPU: (4)	deck heard.:
Max acft mass: T	Status light: (5)	revision date

1. Fixed manned; fixed unmanned; small ship; large ship; semi-submersible; jack-up.
2. NAM, AMOCO etc.
3. Pressure/gravity; pressure; gravity; no.
4. Yes; no; 28V DC.
5. Yes; no.

IEM RACI 3008.D.060 Opérations dans des zones avec des exigences spécifiques de performance de navigation

Les exigences et procédures relatives aux espaces dans lesquels des spécifications minimales de performance de navigation sont prescrites, selon les accords régionaux de navigation aérienne, sont couverts (selon le type de spécifications de performance de navigation) par le RACI 3133.

IEM RACI 3008.D.075 Etablissement des altitudes minimales de vol

1. On trouvera ci-après des exemples de quelques méthodes utilisables pour le calcul des altitudes minimales de vol.

Formule KSS

2.1. Altitude minimale de franchissement d'obstacles (MOCA). La MOCA est la somme de :

i. l'altitude maximale des obstacles ou du relief, la plus élevée des deux,
ii. plus 1 000 ft pour une altitude jusqu'à 6 000 ft inclus,
iii. ou 2 000 ft pour une altitude excédant 6 000 ft arrondie aux 100 ft suivants.

2.1.1. La plus faible MOCA devant être indiquée s'élève à 2 000 ft.

2.1.2. La largeur du couloir partant d'une station VOR est définie par une bordure qui commence à 5 NM de part et d'autre du VOR, puis diverge de 4° par rapport à l'axe pour atteindre une largeur de 20 NM à 70 NM de distance, puis devient parallèle jusqu'à une distance de 140 NM, puis diverge à nouveau de 4° pour atteindre la largeur maximale de 40 NM, à 280 NM du VOR. A partir de ce point, la largeur reste constante.

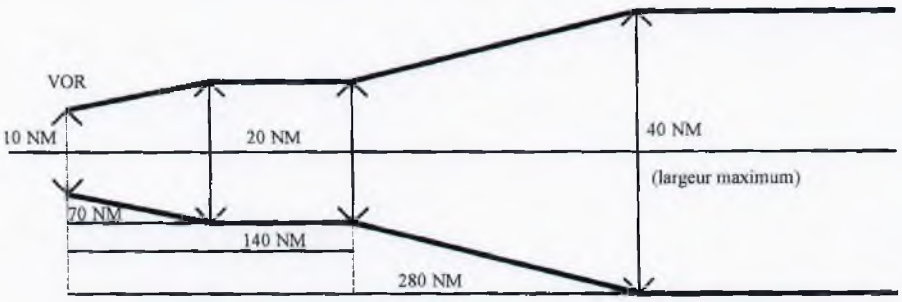


FIGURE 1

2.1.3. De même, la largeur du couloir partant d'un radiophare omnidirectionnel (NDB) est définie par une bordure qui commence à 5 NM de part et d'autre du NDB, puis

diverge de 7° pour atteindre une largeur de 20 NM à 40 NM de distance, puis devient parallèle à l'axe jusqu'à une distance de 80 NM, puis diverge encore de 7° pour atteindre la largeur maximale de 60 NM, à 245 NM du NDB. A partir de ce point, la largeur demeure constante.

2.1.4. La MOCA ne couvre aucun chevauchement du couloir.

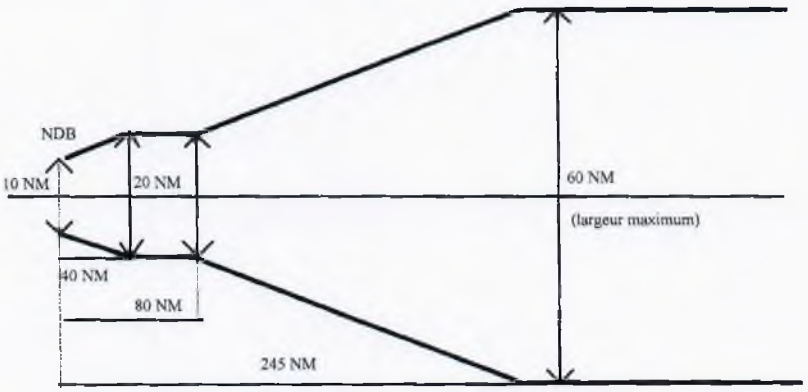


FIGURE 2

2.2. Altitude Minimale Hors-Route (MORA). La MORA est calculée pour une zone délimitée par chaque carré ou tous les deux carrés LAT/LONG sur la carte des installations en route (*Route chart facility* (RFC)) / carte d'approche finale (*Terminal approach chart* (TAC)), et repose sur une marge de franchissement du relief définie comme suit :

i. Relief d'altitude inférieure ou égale à 6 000 ft (2 000 m) : 1 000 ft au-dessus du relief ou des obstacles les plus élevés.

ii. Relief d'altitude supérieure à 6 000 ft (2 000 m) : 2 000 ft au-dessus du relief ou des obstacles les plus élevés.

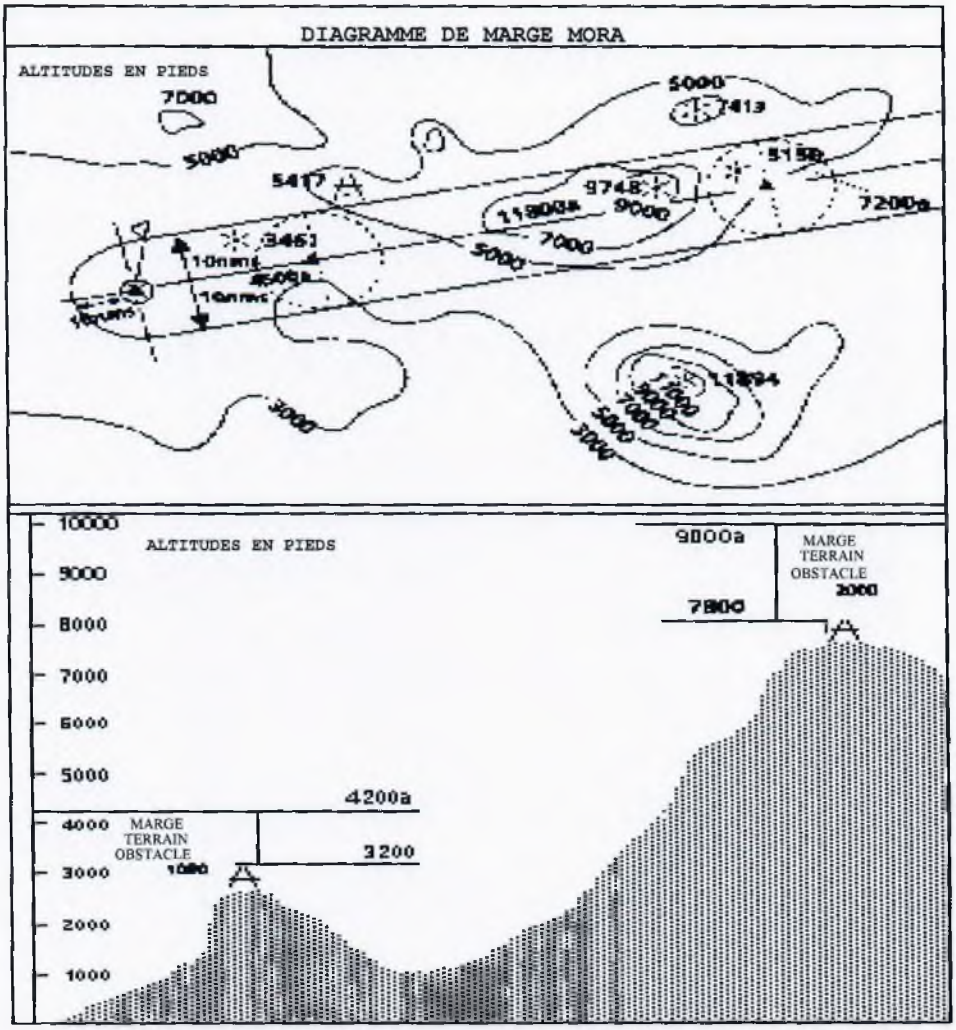


FIGURE 3

Formule Jeppesen

3.1. La MORA est une altitude minimale de vol calculée par Jeppesen à partir des cartes usuelles ONC ou WAC. Il existe deux types de MORA qui sont :

i. la MORA de route (exemple 9800a) ;
ii. et la MORA de grille (exemple 98).

3.2.Les valeurs MORA de route sont calculées sur la base d'une surface s'étendant sur 10 NM de chaque côté de l'axe de la route et incluant un arc de cercle de 10 NM au-delà du moyen radio / point de compte rendu ou du point de mesure de distance définissant le segment de route.

3.3. Les valeurs MORA donnent une marge de 1000 ft au-dessus de tout relief

naturel ou obstacle artificiel dans les zones où le plus haut relief ou obstacle est inférieur ou égal à 5000 ft. Une marge de 2000 ft est assurée pour toute zone où le relief ou les obstacles sont à 5001 ft ou plus.

3.4. Une MORA de grille est une altitude calculée par Jeppesen et les valeurs sont indiquées par chaque maille de la grille formée par les méridiens et les parallèles. Les valeurs sont indiquées en milliers et centaines de pieds (en omettant les deux derniers chiffres afin d'éviter une surcharge de la carte). Les valeurs suivies de ± sont supposées ne pas dépasser les altitudes indiquées. Les mêmes critères de marge que ceux explicités au paragraphe 3.3 ci-dessus s'appliquent.

IEM RACI 3008.D.080 Méthode de calcul du carburant

IEM RACI 3008.D.080 (c) (3) (i) Réserve de route

Au stade de la préparation du vol, les facteurs susceptibles d'avoir une incidence sur la consommation de carburant jusqu'à l'héliport de destination ne peuvent pas tous être évalués. C'est pourquoi la réserve de route est embarquée pour compenser des éléments tels que :

i.écarts de consommation d'un hélicoptère particulier par rapport aux données prévisibles

ii.écarts par rapport aux conditions météo prévues

iii.et écarts par rapport aux itinéraires et aux altitudes ou niveaux de croisière prévus.

IEM RACI 3008.D.085 Transport de personnes à mobilité réduite

1. On n'entend par personne à mobilité réduite une personne dont la mobilité est réduite par une incapacité physique (sensitive ou motrice), par une déficience mentale, par l'âge, la maladie ou tout autre handicap lorsque sa situation nécessite une attention spéciale et l'adaptation aux besoins propres à cette personne du service dispensé à l'ensemble des passagers.
2. Les personnes à mobilité réduite ne doivent pas être assises près d'une issue de secours.
3. Le nombre de personne à mobilité réduite ne doit pas dépasser le nombre de personnes valides capables de les assister dans le cas d'une évacuation d'urgence.

IEM RACI 3008.D.090 et D.095 Accompagnateurs d'enfants

1. Peut être considéré comme accompagnateur :
   a. tout passager majeur n'ayant pas la charge d'un enfant de moins de 2 ans ;
   b. tout membre d'équipage en supplément de l'effectif requis.

2. Un exploitant doit s'assurer que tout accompagnateur a pris connaissance du rôle qui lui est assigné, des consignes de sécurité, de l'emplacement des issues de secours, de l'emplacement et de l'utilisation des matériels individuels de secours.

IEM RACI 3008.D.105 Rangement des bagages et du fret

1. Les procédures établies par l'exploitant pour s'assurer que les bagages à main sont correctement maintenus doivent tenir compte des points suivants :
   a) chaque objet embarqué dans une cabine doit être rangé uniquement dans un endroit capable de le retenir ;
   b) les limitations indiquées en masse sur, dans ou à côté des compartiments de rangement ne doivent pas être dépassés ;
   c) les rangements sous les sièges ne doivent pas être utilisés sauf pour des sièges équipés d'une barre de maintien et pour des bagages dont la taille permet qu'ils soient correctement retenus par cet équipement ;
   d) des objets ne doivent pas être rangés dans les toilettes, ni contre les cloisons qui sont incapables de retenir ces objets en empêchant des mouvements vers l'avant, sur le côté ou vers le haut sauf si ces cloisons portent une étiquette spécifiant la masse maximale qui peut être placée à cet endroit ;
   e) les bagages et le fret placés dans les armoires ne doivent pas être d'une taille interdisant la fermeture correcte des portes de ces armoires ;
   f) les bagages et le fret ne doivent pas être placés dans des endroits ou ils peuvent gêner l'accès aux équipements d'urgence ;
   g) et des contrôles doivent être effectués avant le décollage, l'atterrissage et chaque fois que les consignes « Attachez les ceintures de sécurité » sont allumées ou qu'un ordre équivalent est donné afin de s'assurer que les bagages sont rangés dans des endroits qui ne peuvent gêner une évacuation de l'hélicoptère ou causer des blessures par une chute (ou autres mouvements) suivant la phase du vol.
2. Lors de l'établissement des procédures de transport de fret dans la cabine passager d'un hélicoptère, l'exploitant doit observer les conditions suivantes :
   a) les marchandises dangereuses ne sont pas autorisées (voir également le RACI 3008.R.070 ;
   b) le mélange de passagers et d'animaux vivants ne doit être autorisé que pour les animaux de compagnie (ne pesant pas + de 8kg) et les chiens guide ;
   c) la masse du fret ne doit pas dépasser les limites structurales du plancher cabine ou des sièges ;
   d) le nombre et le type des moyens d'arrimage ainsi que leur point d'attache

doivent permettre de retenir le fret conformément au code de navigabilité pertinent ;

e) l'emplacement du fret doit être tel que, dans le cas d'une évacuation d'urgence, les issues ne doivent pas entravées par le fret et la vue de l'équipage de cabine ne sera pas gênée.

IEM RACI 3008.D.110 Attribution des sièges passagers

1. Un exploitant doit établir des procédures pour s'assurer que :
    a. les passagers qui se voient attribuer des sièges qui ont un accès direct aux issues de secours apparaissent physiquement capables et qui sont en mesure d'aider à l'évacuation rapide de l'hélicoptère en cas d'urgence après un briefing approprié de l'équipage ;
    b. dans tous les cas, les passagers qui, à cause de leur état, peuvent gêner d'autres passagers lors d'une évacuation ou qui peuvent empêcher l'équipage d'effectuer ses tâches, ne doivent pas se voir attribuer des sièges qui ont un accès direct aux issues de secours. Si l'exploitant n'est pas capable d'établir des procédures qui peuvent être appliquées lors de l'enregistrement des passagers, il doit établir une procédure alternative, acceptable par l'ANAC, pour assurer que l'attribution correcte des sièges est effectuée, en temps voulu
2. Les catégories suivantes de passagers sont parmi celles qui ne doivent pas se voir attribuer des sièges qui ont un accès direct aux issues de secours :
    a. les passagers qui sont mentalement ou physiquement handicapés de manière telle qu'ils ont des difficultés à se mouvoir rapidement si cela leur était demandé ;
    b. les passagers dont la vue ou l'ouïe est dégradée au point qu'ils ne peuvent rapidement prendre connaissance d'instructions écrites ou verbales ;
    c. les passagers qui, en raison de l'âge ou de la maladie, sont de constitution si faible qu'ils auraient des difficultés à se mouvoir rapidement ;
    d. les passagers si obèses qu'ils ont des difficultés à se mouvoir rapidement ou à atteindre et franchir l'issue de secours adjacente ;
    e. les enfants qu'ils soient ou non accompagnés par un adulte, et les bébés ;
    f. les personnes aux arrêts ou refoulées ;
    g. les passagers avec des animaux.

IEM RACI 3008.D.125(c)(1) - Sélection des héliports.

IEM RACI 3008.D.125 (d) - Dégagements/déroutements en mer

IEM 3008. D.125 (e) - Sélection des héliports

1. Environnement d'atterrissage de la plateforme de dégagement en mer

L'environnement d'atterrissage de l'héli-plateforme dont l'utilisation est proposée comme dégagement en mer doit être reconnu à l'avance et, de même que les caractéristiques physiques, l'effet de la direction et de la force du vent et des turbulences doit être établi. Ces informations, qui doivent être disponibles pour le commandant de bord au moment de la préparation et en vol, doivent être publiées sous une forme appropriée dans la partie C du Manuel d'exploitation, de sorte que l'aptitude de l'héli-plateforme à être utilisée comme dégagement en mer, en toutes conditions, puisse être évaluée. L'héli-plateforme de dégagement doit satisfaire aux critères de taille et de franchissement d'obstacle appropriés aux exigences de performance du type d'hélicoptère concerné.

2. Considérations de performances

L'utilisation d'un dégagement en mer est réservée aux hélicoptères qui peuvent tenir le stationnaire dans l'effet de sol (DES) un moteur en panne (OEI) à la puissance appropriée, au dégagement en mer. Lorsque la surface de l'héli-plateforme de dégagement en mer, ou les conditions régnantes (en particulier la vitesse du vent), excluent le stationnaire dans l'effet de sol (DES) OEI, les performances de stationnaire hors effet de sol (HES) OEI à la puissance appropriée doivent être utilisées pour calculer la masse à l'atterrissage. La masse à l'atterrissage doit être calculée à partir des abaques fournis dans la partie B correspondante du manuel d'exploitation. (Lorsqu'on arrive à cette masse, il faudrait bien prendre en compte la configuration de l'hélicoptère, les conditions environnementales et l'utilisation de systèmes qui ont un effet contraire sur les performances.) La masse planifiée à l'atterrissage de l'hélicoptère, incluant l'équipage, les passagers, les bagages, le fret plus 30 minutes de réserve finale de carburant, ne doit pas dépasser la masse à l'atterrissage OEI au moment de l'approche vers le dégagement en mer.

3. Conditions météorologiques

3.1 Observations météorologiques

Lorsque l'utilisation d'un dégagement en mer est planifiée, les observations météorologiques à destination et au dégagement doivent être faites par un observateur acceptable par l'autorité responsable de la fourniture des services météorologiques. (Des stations d'observation météorologique automatiques peuvent être utilisées lorsqu'elles sont acceptables.)

3.2 Minimums météorologiques

Lorsque l'utilisation d'un dégagement en mer est planifiée, un exploitant ne doit pas sélectionner une héli-plateforme comme destination ou dégagement à moins que les prévisions d'aérodrome indiquent que, pendant une période commençant une heure avant et terminant une heure après l'heure prévue d'arrivée à destination et au dégagement en mer, les conditions météorologiques doivent être au moins au niveau des minimums de planification figurant au tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1

	Jour	Nuit
Plafond	600 ft	800 ft
Visibilité	4 km	5 km

3.3 Conditions de brouillard

Lorsque du brouillard est prévu, ou a été observé au cours des deux précédentes heures dans les 60 NM autour de la destination ou du dégagement, les dégagements en mer ne doivent pas être utilisés.

4. Actions au Point de non-retour

Avant de passer le point de non-retour - qui ne doit pas être à plus de 30 minutes de la destination - les actions suivantes doivent avoir été accomplies :

4.1 Confirmation que la navigation vers la destination et le dégagement peut être assurée.

4.2 Le contact radio avec la destination et le dégagement en mer (ou la station de contrôle) a été établi.

4.3 Les prévisions pour l'atterrissage à destination et au dégagement ont été obtenues et il a été confirmé qu'elles sont au moins au niveau des minimums requis.

4.4 Les exigences pour l'atterrissage un moteur en panne (OEI) (voir paragraphe 2 ci-dessus) ont été vérifiées (au vu des dernières conditions météorologiques transmises) pour assurer qu'elles peuvent être respectées.

4.5 Dans la mesure du possible, au vu des informations sur l'utilisation en cours et prévue du dégagement en mer et des conditions régnantes, la disponibilité du dégagement en mer doit être garantie par le responsable de l'installation (l'exploitant de la plateforme de forage dans le cas d'installations fixes et le propriétaire dans le cas d'installations mobiles) jusqu'à ce que l'atterrissage à destination, ou au dégagement en mer, ait été accompli (ou jusqu'à l'arrêt du service de navettes en mer).

5. **Service de navettes en mer**

A condition que les actions du paragraphe 4 ci-dessus soient accomplies, le service de navettes

en mer, utilisant un dégagement en mer, peut être effectué.

IEM 3008. D.125(e)(4) - Sélection des héliports – prévisions météorologiques pour l'atterrissage

1. Les conditions météorologiques sont décisives pour les procédures contenues dans l'IEM 3008. D.125 (e). Par conséquent, la notion de « prévision météorologique pour l'atterrissage » conforme aux standards du Plan de Navigation Aérienne. Comme les données météorologiques suivantes sont spécifiques à un endroit précis, les associer à des héliports avoisinants (ou des héli-plateformes) doit être fait avec précaution.

2. Observations météorologiques (METARs)

2.1 Les observations météorologiques de routine et spéciales sur les installations en mer doivent être effectuées durant des périodes et à des fréquences décidées entre les autorités météorologiques et les exploitants concernés. Elles doivent être conformes aux exigences contenues dans la section météorologique du Plan de Navigation Aérienne de l'OACI.

2.2 Les observations de routine ou spéciales sont échangés entre les bureaux météorologiques en code METAR ou SPECI prescrit par l'Organisation Mondiale de le Météorologie.

3 Prévisions d'aérodrome (TAFS)

3.1 La prévision d'aérodrome consiste en une information concise sur les conditions météorologiques moyennes prévues sur un aérodrome ou un héliport sur une période de validité spécifiée, qui n'est normalement pas inférieure à 9 heures ni supérieure à 24 heures. La prévision donne le vent de surface, la visibilité, le temps et les nuages, et les changements escomptés d'un ou plusieurs de ces éléments durant la période. D'autres éléments peuvent être inclus, comme convenu entre les autorités météorologiques et les exploitants concernés. Lorsque ces prévisions concernent des installations en mer, la pression barométrique et la température doivent être inclues afin de faciliter la planification des performances de l'hélicoptère au décollage et à l'atterrissage.

3.2 Les prévisions pour les aérodromes sont le plus souvent communiquées sous la forme du code TAF, et la description détaillée des prévisions pour un aérodrome est fournie dans le *Regional Air Navigation Plan* de l'OACI, accompagné du degré de précision des éléments de la prévision souhaitable pour l'exploitation. En particulier, les éléments comme la valeur de la hauteur observée de la base des nuages doit rester dans une fourchette de +/- 30% autour des valeurs de la prévision dans 70% des cas, et la visibilité observée doit rester dans une fourchette de +/- 30% autour des valeurs de la prévision dans 80% des cas.

4 Prévisions pour l'atterrissage (TREND)

4.1 La prévision météorologique pour l'atterrissage consiste en une information concise sur les conditions météorologiques moyennes prévues sur un aérodrome ou un héliport sur une période de deux heures suivant l'émission. Elle donne le vent de surface, la visibilité, les éléments significatifs sur le temps et les nuages et peut donner d'autres informations significatives, comme la pression barométrique et la température, comme convenu entre les autorités météorologiques et les exploitants concernés.

4.2 La description détaillée de la prévision météorologique pour l'atterrissage est fournie dans le Regional Air Navigation Plan de l'OACI, accompagné du degré de précision des éléments de la prévision souhaitable pour l'exploitation. En particulier, les éléments comme la valeur de la hauteur observée de la base des nuages et la visibilité doivent rester dans une fourchette de +/- 30% autour des valeurs de la prévision dans 90% des cas.

4.3 La prévision météorologique pour l'atterrissage prend le plus souvent la forme d'une observation météorologique, de routine ou spéciale, en code METAR auquel les mots de code : "NOSIG", i.e. aucun changement n'est attendu ; "BECMG" (devenant) ; ou "TEMPO" (temporairement) ; suivis des changements attendus, sont utilisés. La période de deux heures de validité de la prévision commence au moment de l'observation météorologique.

IEM 3008. D.135. Dépôt d'un plan de vol circulation aérienne

Afin d'assurer la localisation de chaque vol à tout moment, les procédures établies par l'exploitant doivent :

a) fournir à la personne autorisé au minimum les informations devant être obligatoirement spécifiées dans un plan de vol VFR, ainsi que la position, la date et l'heure estimée du rétablissement des contacts radio ;

b) prévoir, en cas de retard ou d'absence d'un hélicoptère, la notification aux services de la circulation aérienne ou aux services de recherche et de sauvetage ;

c) et assurer que l'information sera conservée en un lieu spécifié jusqu'au terme du vol.

IEM 3008.D.140 Avitaillement/Reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant

Quand un ravitaillement en carburant ou une reprise de carburant a lieu avec des passagers à bord, les activités des services au sol et les tâches en cabine, telles que l'hôtellerie et le nettoyage, doivent être effectuées de manière à ne créer aucun danger et à n'obstruer en aucune façon les allées et issues de secours.

IEM 3008. D.145 Avitaillement et Reprise de carburant avec du carburant volatil

1. Le carburant volatil ou « wide cut fuel » (JET B, JP-4 ou AVTAG) est un carburant aéronautique pour turbines qui se situe, sur l'échelle de distillation, entre l'essence et le kérosène et qui, par conséquent, comparé au kérosène (JET A ou JET A1), possède des propriétés de plus grande volatilité (pression de vapeur) et des points d'inflammabilité et de congélation plus bas.
2. Autant que possible, l'exploitant doit éviter d'utiliser des types de carburant volatils. S'il arrive que seul du carburant volatil soit disponible pour l'avitaillement/la reprise de carburant, les exploitants doivent savoir que le mélange de carburant volatil avec du kérosène pour turbines peut amener le mélange air/carburant des réservoirs vers la plage combustible aux températures ambiantes. Les précautions supplémentaires ci-dessous sont recommandées pour éviter la création d'un arc dans le réservoir dû à une décharge électrostatique. Le risque de ce type d'arcs peut être minimisé en utilisant des additifs de dissipation statique dans le carburant. Lorsque de tels additifs sont présents en proportion conforme aux spécifications du carburant, les précautions normales d'avitaillement décrites ci-dessous sont jugées adéquates.
3. On considère que du carburant volatil est en cause lorsqu'il est fourni ou lorsqu'il est déjà présent dans les réservoirs de l'hélicoptère.
4. Lorsque du carburant volatil a été utilisé, cela doit être mentionné dans le compte-rendu matériel de l'exploitant. Les 2 pleins suivants doivent être faits comme s'il s'agissait de carburant volatil.
5. Lors d'avitaillement ou reprise de carburant avec des carburants pour turbines ne contenant pas de dissipateur statique, et lorsque du carburant volatil est en cause, il est conseillé de réduire substantiellement les débits de remplissage. Le débit réduit, tel que recommandé par les distributeurs de carburant et/ou les constructeurs d'hélicoptère, a les mérites suivants :
   (i). il donne plus de temps à une charge statique accumulée dans l'équipement de remplissage pour se dissiper avant que le carburant n'entre dans le réservoir ;
   (ii). il réduit toute charge qui peut s'accumuler par éclaboussures ;
   (iii). jusqu'à ce que le point d'entrée du carburant soit immergé, il réduit le mélange dans le réservoir et par conséquent l'étendue de plage d'inflammabilité du carburant.
6. La réduction de débit nécessaire dépend de l'équipement de remplissage utilisé et du type de filtrage employé sur le système de distribution du carburant de l'hélicoptère. Il est donc difficile de donner des valeurs précises de débit.
7. La réduction du débit est conseillée que ce soit pour un système sur l'aile ou par pression. Avec des remplissages sur l'aile, les éclaboussures doivent être évitées en s'assurant que l'embout de remplissage est plongé aussi loin que possible dans le

réservoir. Il faudrait faire attention de ne pas endommager les réservoirs souples avec l'embout.

IEM 3008. D.150 Emplacement des membres de l'équipage de cabine

1) Lorsqu'il détermine la position des sièges attribués aux membres de l'équipage de cabine, l'exploitant doit s'assurer que ces membres d'équipage le sont dans l'ordre de priorité suivant :

   (i). près d'une issue de secours de plain-pied ;

   (ii). avec une vue satisfaisante des zones occupées par les passagers dont le membre d'équipage de cabine est responsable ;

   (iii). répartis de façon homogène dans la cabine.

2) Le § (1) ci-dessus ne doit pas être compris comme impliquant un accroissement du nombre de membres de l'équipage de cabine lorsque le nombre de postes équipage de cabine répondant aux critères ci- dessus est supérieur au nombre de membres d'équipage de cabine requis.

IEM.3008. D.190 – Vol en conditions de givrage prévues ou réelles

a) Les procédures que doit établir l'exploitant doivent tenir compte de la conception, de l'équipement ou de la configuration de l'helicoptere et aussi de la formation requise. Pour ces raisons, des types différents d'helicoptere s exploités par la même compagnie peuvent nécessiter le développement de procédures différentes. Dans tous les cas, les limitations pertinentes sont celles définies dans le Manuel de Vol et dans les autres documents produits par le constructeur.

b) En ce qui concerne les inscriptions au manuel d'exploitation, les principes pour les procédures à appliquer au vol en conditions givrantes sont référencés en appendice 1 RACI 3008.P.010, A 8.3.8 et doivent être renvoyés, quand cela est nécessaire, aux données spécifiques au type en B 4.1.1.

c) Contenu technique des procédures.

L'exploitant doit s'assurer que les procédures tiennent compte de ce qui suit :

1) RACI 3008.D.190 ;
2) l'équipement et les instruments qui doivent être en service pour le vol en conditions givrantes ;
3) les limitations liées au vol en conditions givrantes pour chaque phase de vol. Ces limitations peuvent être imposées par l'équipement de dégivrage/antigivrage de l'helicoptere ou par les corrections de performance nécessaires qui doivent être appliquées ;

4) les critères que l'équipage de conduite doit utiliser pour estimer l'effet du givrage sur les performances et/ou la contrôlabilité de l'helicoptere ;
5) les moyens par lesquels l'équipage de conduite détecte, par des indices visuels ou l'utilisation du système de détection de givre de l'helicoptere , que l'helicoptere entre dans des conditions givrantes ; et
6) la conduite à suivre par l'équipage de conduite dans une situation qui se détériore (cette détérioration pouvant se développer rapidement) et d'où résulte un effet défavorable sur les performances et/ou la manœuvrabilité de l'helicoptere , cette situation pouvant être due soit :
   (i). à l'incapacité de l'équipement de dégivrage/antigivrage pour faire face à une accumulation de givre, et /ou
   (ii). à l'accumulation de givre sur des zones non protégées.

d) *Formation pour la mise en service (dispatch) et le vol en conditions givrantes prévues ou réelles.* Le contenu du manuel d'exploitation, partie D, doit refléter la formation, aussi bien le stage d'adaptation que la formation périodique, que l'équipage de conduite, l'équipage de cabine et tous les autres personnels opérationnels concernés devront suivre afin de se conformer aux procédures pour la mise en ligne (dispatch) et le vol en conditions givrantes.

1) Pour l'équipage de conduite, la formation doit inclure :

(i). des instructions sur la manière de reconnaître, à partir des observations ou prévisions météorologiques disponibles avant ou pendant le vol, les risques de rencontrer des conditions givrantes le long de la route prévue et la manière de modifier, comme nécessaire, le départ et les routes ou profils de vol ;

(ii). des instructions sur les limitations ou marges de performances et opérationnelles ;
(iii). l'utilisation des systèmes embarqués de détection du givre, de dégivrage et d'antigivrage en exploitation normale et anormale ; et

(iv). des instructions sur les différentes formes et intensités d'accumulation de givre et sur l'action qui doit être prise en conséquence.

2) Pour l'équipage de cabine, la formation doit inclure :
   (i). la conscience des conditions susceptibles de produire la contamination des surfaces de l'helicoptere ; et
   (ii). a nécessité d'informer l'équipage de conduite d'une accumulation significative de givre.

IEM.3008. D.225 – Gestion du carburant en vol

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

b) L'expression « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) informe l'ATC que le nombre de lieux où l'hélicoptère pouvait se poser a été réduit à un lieu en particulier et qu'une partie de la réserve finale de carburant sera peut -être consommée avant l'atterrissage.

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

d) Le pilote estime avec une certitude raisonnable que la quantité de carburant restant dans les réservoirs à l'atterrissage au lieu le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale compte tenu des plus récents renseignements dont il dispose, de la région à survoler (c.-à-d. en rapport avec la disponibilité de lieux d'atterrissage de précaution), des conditions météorologiques et d'autres situations que l'on peut raisonnablement prévoir.

e) Les mots « MAYDAY FUEL » (MAYDAY CARBURANT) indiquent la nature de la situation de détresse, comme le prescrit l'Annexe 10, Volume II, § 5.3.2.1.1, alinéa b), sous-alinéa 3.

IEM RACI 3008.D.245 Utilisation du système anti-abordage embarqué (ACAS)

Les procédures opérationnelles et les programmes de formation ACAS établis par l'exploitant doivent prendre en compte l'Annexe 10 de l'OACI, Volume 4.

IEM 3008. D.255 Commencement et poursuite de l'approche – Position équivalente

La « position équivalente » mentionnée au RACI 3008.D.255 peut être établie à l'aide d'une distance DME, d'une balise NDB ou d'un VOR convenablement situé, une distance donnée par un SRE ou un PAR ou tout autre moyen convenable établissant indépendamment la position de l'hélicoptère.

IEM 3008. D.270 (d) (4) Compte-rendu d'événement concernant les marchandises dangereuses

1) Afin d'assister les services au sol lors de la préparation de l'atterrissage d'un hélicoptère en situation d'urgence, il est essentiel que des informations adéquates et précises relatives à toutes les marchandises dangereuses se trouvant à bord soient données aux services de la circulation aérienne concernés. Autant que possible, ces informations doivent inclure la désignation officielle de transport et/ou le numéro d'identité / numéro ONU, la classe/division et le groupe de compatibilité pour la Classe 1, tout risque annexe identifié, la quantité et la localisation à bord de l'hélicoptère.

2) Lorsqu'il n'est pas jugé possible d'inclure toutes les informations, celles qui sont estimées les plus importantes en fonction des circonstances, telles que les numéros d'identité/ONU ou les classes/divisions et la quantité, doivent être données.

IEM RACI 3008.E - OPERATIONS TOUT-TEMPS

IEM RACI 3008.E.005 Documents contenant des informations relatives aux opérations tout temps

Le but de cette IEM est de fournir aux exploitants une liste de documents relatifs aux opérations tout temps.

a.	Annexe 2 de l'O.A.C.I.	Règles de l'air.
b.	Annexe 6 de l'O.A.C.I.	Exploitation des aéronefs - 1re partie.
c.	Annexe 10 de l'O.A.C.I.	Télécommunications - 1er volume.
d.	Annexe 14 de l'O.A.C. I	Aérodromes - 1er volume.

IEM à l'appendice 1 au RACI 3008.E.005 Minimums opérationnels d'aérodrome

Les minimums spécifiés dans cet appendice sont basés sur les aides à l'approche couramment utilisées. Ceci n'exclut pas l'utilisation d'autres systèmes de guidage tels que le collimateur tête haute (HUD) et les systèmes amplificateurs de vision (EVS), mais les minimums applicables pour ces systèmes seront développés ultérieurement, si nécessaire.

IEM RACI 3008.E.005 sous-paragraphe (a) (3) (I) – Procédures de départ pour les héliports à terre

La base des nuages et la visibilité doivent permettre l'hélicoptère d'être hors des nuages au PDD et, pour le pilote en fonction, de rester en vue de la surface jusqu'à avoir atteint la vitesse minimale pour voler en IMC donnée dans le manuel de vol.

IEM à l'appendice 1 au RACI 3008.E.005, paragraphes (d) Etablissement d'une RVR minimum pour les opérations de catégorie II

1. Généralités

1.1. Depuis le début des opérations d'approche et d'atterrissage de précision, de nombreuses méthodes ont été employées pour le calcul des minimums opérationnels d'aérodrome en termes de hauteur de décision et de portée visuelle de piste. Il est relativement aisé d'établir une hauteur de décision pour une opération, mais l'établissement de la RVR minimum devant être associée à cette hauteur de décision, afin d'avoir une probabilité élevée pour que les références visuelles requises soient acquises à cette hauteur de décision, a été plus problématique.

1.2. Les méthodes adoptées par différents Etats pour résoudre la relation DH/RVR en opérations de catégorie II et III ont considérablement évolué ; dans un cas, une solution simple entraînait l'application de données empiriques basées sur l'expérience d'une exploitation réelle dans un environnement particulier. Elle a donné des résultats satisfaisants lorsqu'appliquée à l'environnement pour lequel elle fut développée. Dans un autre cas une méthode plus sophistiquée fut employée qui utilisait un programme de calcul plutôt complexe prenant en compte un grand nombre de variables. Cependant, dans ce dernier cas, il s'avéra qu'avec l'amélioration des performances des aides visuelles et l'utilisation accrue des équipements automatiques dans les nombreux différents types d'hélicoptères nouveaux, la plupart des variables s'annulaient l'une l'autre et une table simple pouvait être construite applicable à une grande variété d'aéronefs. Les principes de base observés dans l'établissement des valeurs d'une telle table sont que la plage des références visuelles nécessaires au pilote à la hauteur de décision et en dessous dépend des tâches qu'il doit accomplir, et que le degré de gêne de sa vision dépend de la cause de la gêne, la règle générale en matière de brouillard étant qu'il devient plus épais avec la hauteur. Des recherches sur simulateurs de vol couplés à des épreuves en vol ont montré ce qui suit :

a) La plupart des pilotes ont besoin d'établir le contact visuel trois secondes au–dessus de la hauteur de décision bien qu'il ait été observé une réduction à une seconde avec l'utilisation d'un système d'atterrissage opérationnel après panne ;
b) pour établir la position latérale et la vitesse de croisement de la trajectoire, la plupart des pilotes n'ont pas besoin de voir au moins 3 segments lumineux sur la ligne centrale de la rampe d'approche, ou de l'axe de FATO/piste, ou des feux de bord de FATO/piste ;
c) pour le guidage au sol, la plupart des pilotes ont besoin de voir un élément latéral de la trajectoire sol, c'est-à-dire une croix lumineuse d'approche, le seuil d'atterrissage, ou une barrette de la zone lumineuse de toucher ;

d) et, pour effectuer un ajustement précis de la trajectoire de vol dans le plan vertical, tel qu'un arrondi, à l'aide des seuls repères visuels, la plupart des pilotes ont besoin de voir un point au sol ayant un mouvement relatif, par rapport à l'hélicoptère, apparent nul ou quasi nul ;

2. Opérations de catégorie II

Le choix des dimensions des segments visuels requis utilisés en catégorie II est fondé sur les exigences visuelles suivantes :

a) un segment visuel d'au moins 90 m devra être vu à et sous la hauteur de décision pour que le pilote puisse surveiller un système automatique ;
b) un segment visuel d'au moins 120 m devra être vu pour que le pilote puisse maintenir l'attitude en roulis à et sous la hauteur de décision
c) et pour un atterrissage manuel, à l'aide des seuls repères visuels externes, un segment visuel de 225 m sera nécessaire à la hauteur à laquelle commence le début de l'arrondi

afin de donner au pilote la vue d'un point de faible mouvement relatif sur le sol.

Avant d'utiliser un ILS pour un atterrissage automatique en conditions réelles de catégorie II, l'exploitant doit vérifier l'adéquation de la combinaison ILS/type d'hélicoptère pour l'atterrissage automatique.

IEM RACI 3008.E.005 (g) – Approche à vue

IEM RACI 3008.E.005 (i) – Approche radar aéroportée (ARA) pour des exploitations en survol de l'eau

1. Généralités

1.1. La procédure d'approche radar aéroportée pour hélicoptères (ARA) peut comprendre jusqu'à 5 segments différents. Ce sont les segments d'arrivée, initial, intermédiaire, final et d'approche interrompue. De plus, les exigences d'une manœuvre à vue pour l'atterrissage doivent être prises en considération. Chaque segment de l'approche peut débuter et se terminer à des repères précis, toutefois, les segments d'une ARA peuvent souvent commencer à des points spécifiés où aucun repère n'est disponible.

1.2. Les repères, ou points, sont nommés de façon à faire coïncider le nom avec le segment associé. Par exemple, le segment intermédiaire débute au repère d'approche intermédiaire (IF) et se termine au repère d'approche finale (FAF). Quand aucun repère n'est disponible ou approprié, chaque segment débute et se termine à des points spécifiés ; par exemple, le point d'approche intermédiaire (IP) et le point d'approche finale (FAP). Cette IEM décrit les segments dans l'ordre dans lequel un pilote les rencontrerait s'il suivait une procédure complète : c'est-à-dire en commençant par l'arrivée, puis l'initial et l'intermédiaire jusqu'au final, éventuellement suivi du segment d'approche interrompue.

1.3. Seuls les segments requis par les conditions locales s'appliquant au moment de l'approche doivent être inclus dans une procédure. Dans la construction de la procédure, la trajectoire d'approche finale (qui doit être orientée de façon à être le plus possible face au vent) doit être identifiée en premier car elle est la moins flexible et la plus critique de tous les segments. Une fois que l'origine et l'orientation de l'approche finale ont été déterminées, les autres segments doivent y être rattachés afin de produire un circuit régulier qui ne génère pas une charge de travail inacceptable pour l'équipage de conduite.

1.4. Des exemples de procédures d'approche radar aéroportée, de profil vertical et de procédures d'approches interrompues sont donnés dans les figures 1 à 5.

2. Obstacles

2.1. Chaque segment de l'ARA est situé au–dessus de l'eau qui a une surface plane et au niveau de la mer. Toutefois, du au passage de navires de grande taille qui n'ont pas obligation de signaler leur présence, les obstacles réels situés sous l'approche ne peuvent être déterminés. Comme les navires et structures les plus grands peuvent avoir une hauteur dépassant 500 ft AMSL, on peut raisonnablement estimer que les obstacles offshores inconnus interférents avec les segments d'arrivée, initial et intermédiaire atteignent au moins 500 ft AMSL. Mais dans le cas des segments d'approche finale et d'approche interrompue, des zones spécifiques sont mises en jeu dans lesquelles aucun retour radar n'est permis. Dans ces zones, la hauteur de la crête des vagues et la possibilité que de petits obstacles puissent être présents bien que non visibles sur le radar impliquent une zone d'obstacles inconnus montant jusqu'à 50 ft AMSL.

2.2. Normalement, la relation entre la procédure d'approche et les obstacles environnants est régie par le concept qu'il est très simple d'appliquer une séparation verticale sur les segments d'arrivée, d'approche initiale et intermédiaire, tandis qu'une séparation horizontale, qui est beaucoup plus difficile à garantir dans une zone où la maîtrise des obstacles n'est pas assurée, n'est appliquée que sur les segments d'approche finale et d'approche interrompue.

3. Segment d'arrivée

Le segment d'arrivée débute au dernier repère de navigation en route, et se termine soit au repère d'approche initiale (IAF) soit à l'IF, s'il n'y a pas de procédure d'inversion ou manœuvre similaire. Les marges de franchissement d'obstacles standard de l'en–route doivent être appliquées au segment d'arrivée.

4. Segment d'approche initiale

Le segment d'approche initiale n'est exigé que si une procédure d'inversion, un hippodrome ou une procédure en arc est nécessaire pour rejoindre l'axe de l'approche intermédiaire. Le segment commence à l'IAF et se termine, à la fin de la manœuvre, au point intermédiaire (IP). La marge de franchissement d'obstacle (MFO) associée au segment d'approche initiale est de 1 000 ft.

5. Segment d'approche intermédiaire

Un segment d'approche intermédiaire commence à l'IP, ou, dans le cas d'une approche directe, quand il n'y a pas de segment d'approche initial, à l'IF. Ce segment se termine au FAP et ne doit pas faire moins de 2 nm de long. L'objectif du segment d'approche intermédiaire est d'aligner et préparer l'hélicoptère pour l'approche finale. Durant le segment d'approche intermédiaire, l'hélicoptère doit être aligné avec la course d'approche finale, la vitesse doit être stabilisée, la destination doit être identifiée sur le radar, et les aires d'approche finale et d'approche interrompue doivent avoir été identifiées et être libres de tout écho radar. La MFO associée au segment intermédiaire est de 500 ft.

6. Segment d'approche finale

6.1. Le segment d'approche finale commence au FAP et se termine au point d'approche interrompue (MAPt). L'aire d'approche finale, qui doit être identifiée au radar, prend la forme d'un corridor entre le FAP et l'écho radar de la destination. Ce corridor ne doit pas mesurer moins de 2 nm de large afin que la route prévue de l'hélicoptère ne passe pas plus près que 1 nm des obstacles situés en dehors de cette aire.
6.2. Au passage du FAP, l'hélicoptère descendra sous l'altitude d'approche intermédiaire, et suivra une pente de descente qui ne doit pas être plus forte que 6,5 %. À partir de ce point, la séparation verticale par rapport aux obstacles offshore environnants sera perdue.
Toutefois, à l'intérieur de l'aire d'approche finale, la hauteur minimale de descente (MDH), ou l'altitude minimale de descente (MDA), fourniront la séparation par rapport à la surface. Une descente de 1 000 ft AMSL vers 200 ft AMSL sur une pente constante de 6,5 % impliquera une distance de 2 nm. Pour respecter la directive de ne pas générer une charge de travail trop importante pour l'équipage, les actions de mise en palier à la MDH, de changement de cap à l'OIP, et de dégagement au MAPt, ne doivent pas être prévues d'arriver au même moment.
En conséquence, le FAP ne doit pas normalement être situé à moins de 4 nm de la destination.

6.3. Durant l'approche finale, une compensation de dérive doit être appliquée et le cap, qui, s'il est maintenu, amènerait l'hélicoptère directement à sa destination, doit être identifié. Il s'ensuit que, pour un OIP situé à une distance de 1,5 nm, un changement de direction de 10° résultera probablement en une déviation de trajectoire de 15° à 1nm, et que le prolongement de la nouvelle trajectoire pourra se situer en moyenne à 300 ou 400 m d'un côté ou de l'autre de la structure de destination. La marge de sécurité de 0,75 nm intégrée dans le rayon de décision (DR) dépend du taux de rapprochement avec la destination. Bien que la vitesse-air doit être dans l'intervalle 60/90 kt durant l'approche finale, la vitesse-sol, après avoir pris en compte la vitesse du vent, ne doit pas être supérieure à 70 kt.

7. Segment d'approche interrompue

7.1. Le segment d'approche interrompue commence au MAPt et se termine quand l'hélicoptère atteint l'altitude minimale en-route. La manœuvre d'approche interrompue est une « manœuvre d'approche interrompue en virage » qui doit être d'au moins 30° mais ne doit être, normalement, supérieure à 45°. Un dégagement à plus de 45° ne réduit pas plus le risque de collision et ne permet pas non plus de réduire le rayon de décision (DR). Par contre, des virages de plus de 45° peuvent augmenter le risque de désorientation spatiale du pilote, et, en réduisant le taux de montée (en particulier dans le cas d'une approche interrompue avec un groupe motopropulseur en panne (OEI)), pourrait maintenir l'hélicoptère à une hauteur très basse beaucoup trop longtemps.

7.2. Il faudrait identifier l'aire d'approche interrompue et vérifier qu'elle est dégagée sur l'écran radar pendant le segment d'approche intermédiaire. La base de l'aire d'approche interrompue est une surface oblique à 2,5 % débutant à la MDH au MAPt. Le principe est qu'un hélicoptère effectuant une approche interrompue en virage sera protégé par les limites horizontales de l'aire d'approche interrompue jusqu'à une séparation verticale de plus de 130 ft soit atteinte entre la base de l'aire et les obstacles environnants montant à 500ft AMSL qui

pourraient être rencontrés en dehors de cette aire.

7.3. Une aire d'approche interrompue, ayant la forme d'un secteur de 45° à gauche et à droite de la trajectoire d'approche finale, débutant à un point 5 nm avant la destination, et se terminant par un arc 3 nm au-delà de la destination, doit normalement satisfaire aux exigences d'une approche interrompue avec virage de 30°.

8. Repère visuel requis

Le repère visuel requis est que la destination doit être en vue de façon à pouvoir effectuer un atterrissage en toute sécurité.

9. Équipement radar

Pendant l'exécution d'une procédure ARA avec un équipement radar couleur balayant sur un secteur de 120° et avec une échelle sélectionnée de 2,5 nm, les erreurs dynamiques suivantes peuvent apparaître :

a) Erreurs de relèvement/gisement 4,5° avec une garantie de précision à 95 % ;
b) Erreur moyenne de distance – 250 m ;
c) Erreur aléatoire de distance 250 m avec une garantie de précision à 95 %.

Figure 1 . Procédure en arc

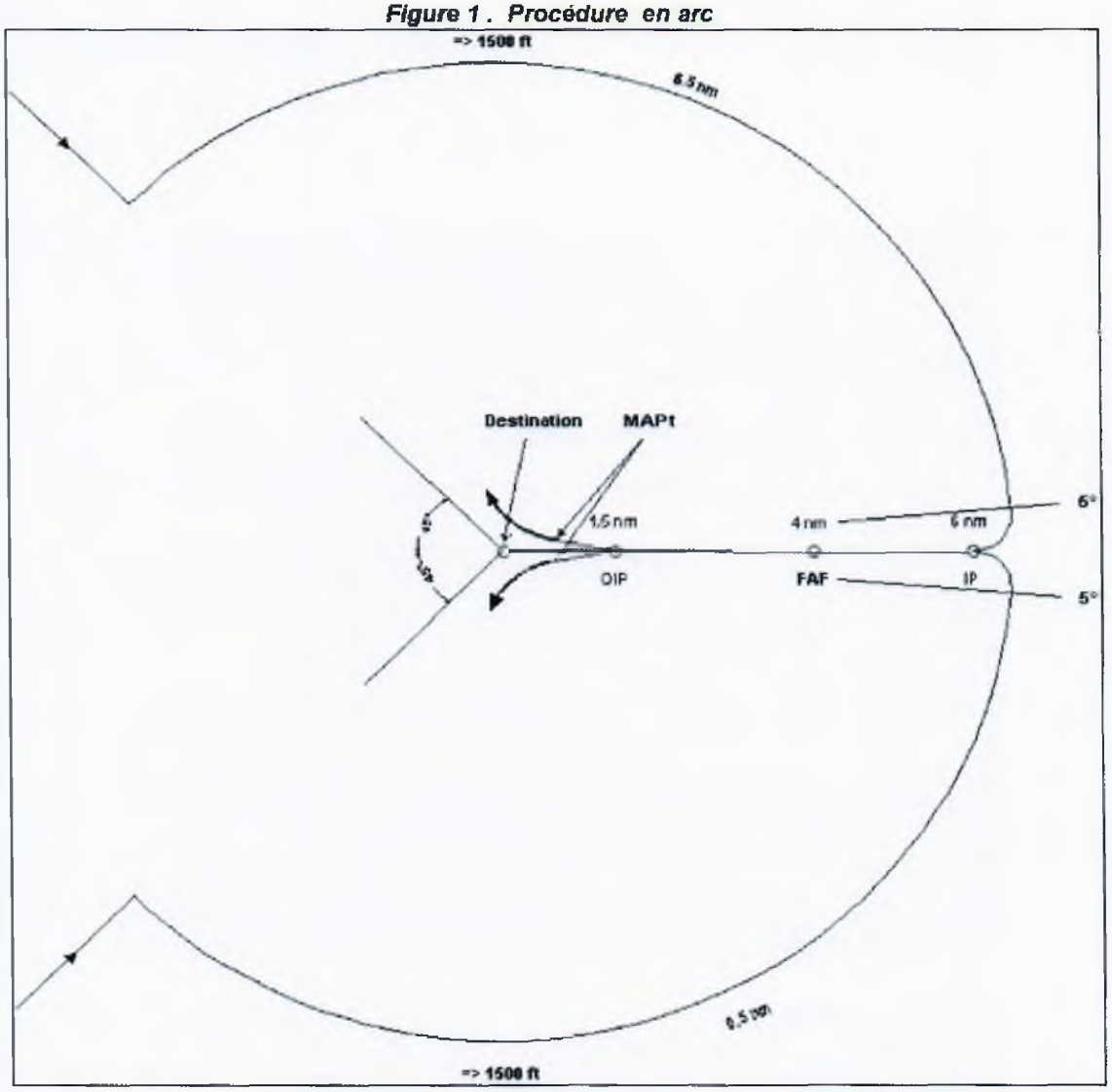


Figure 2. Procédure avec virage de base – Approche directe

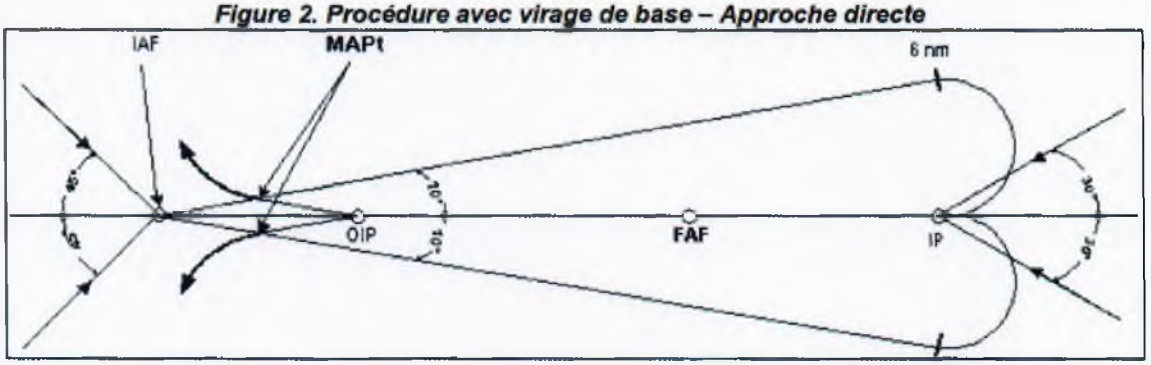


Figure 3. Profil vertical

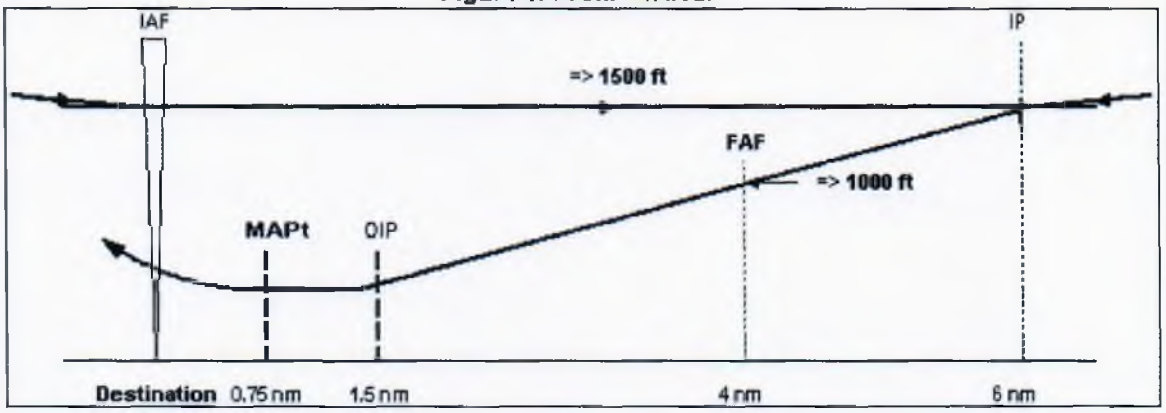


Figure 4. Attente et procédure en hippodrome

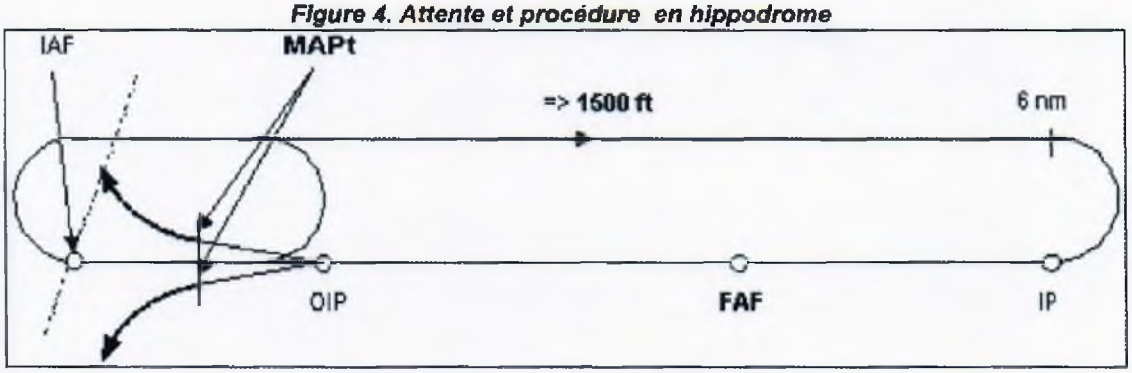
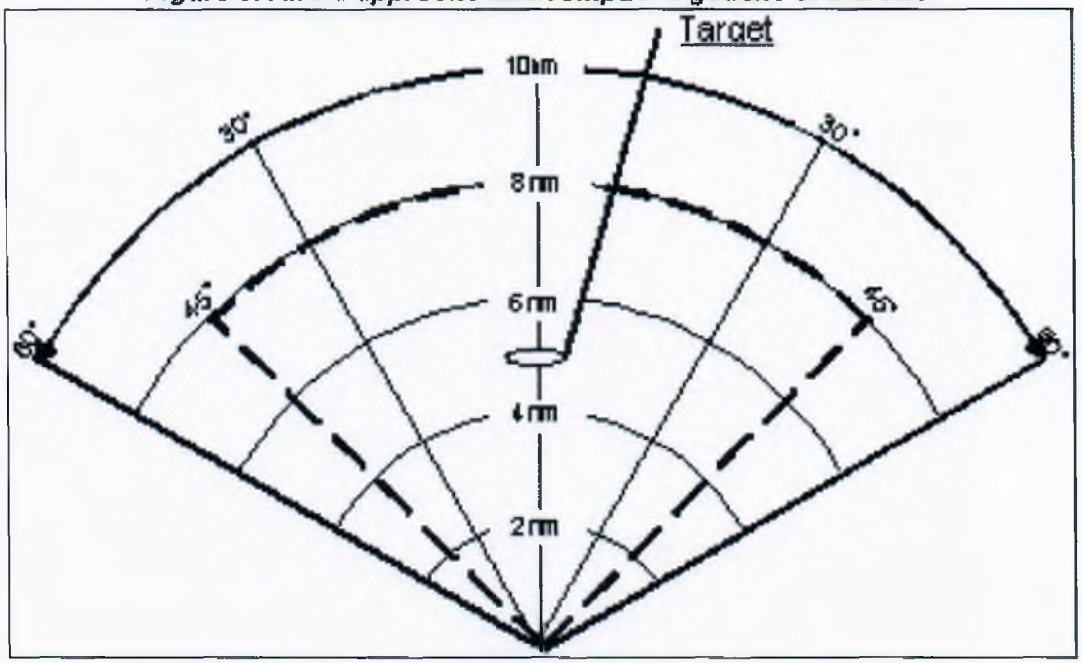


Figure 5. Aire d'approche interrompue à gauche et à droite



IEM RACI 3008.E.005, paragraphe (j) – Héliport accessible

Un héliport accessible est un héliport adéquat (voir IEM RACI 3008.D.030) sur lequel les conditions météorologiques répondent aux conditions spécifiées du RACI 3008.D.180 et du RACI 3008.D.250.

IEM RACI 3008.E.010. (a) (1) – Terminologie – manœuvres à vue

Un hélicoptère devant manœuvrer pour se présenter à l'atterrissage selon un axe différent de l'axe d'approche est censé évoluer en vue de la FATO/piste et en veillant à ne s'éloigner que du strict nécessaire pour la manœuvre.

IEM RACI 3008.E.015 – Démonstrations opérationnelles

Généralités

Les démonstrations peuvent être effectuées lors d'opérations en ligne, ou lors de tout autre vol au cours duquel les procédures de l'exploitant sont utilisées.

Dans des situations exceptionnelles où la réalisation de 100 atterrissages réussis doit s'étaler sur une période excessivement longue à cause de facteurs tels qu'un petit nombre d'hélicoptères dans la flotte, des occasions limitées d'utiliser des pistes dotées de procédures de catégorie II/III, ou l'impossibilité d'obtenir une protection d'aire sensible de la part des services ATC en bonnes conditions météorologiques, et si l'assurance d'une fiabilité équivalente des résultats peut être réalisée, une réduction du nombre d'atterrissages requis peut être considérée au cas par cas. La réduction du nombre d'atterrissages à réaliser nécessite une justification, et une approbation préalable de l'ANAC. Des informations suffisantes doivent être collectées pour déterminer la cause des performances non satisfaisantes (par ex. l'aire sensible n'était pas protégée).

Si l'exploitant possède différentes variantes du même type d'hélicoptère utilisant des commandes de vol et des systèmes d'affichage identiques, ou des commandes de vol et des systèmes d'affichage différents sur un même type d'hélicoptère, l'exploitant doit montrer que les différentes variantes ont des performances satisfaisantes. Mais ne sera pas tenu d'effectuer une démonstration opérationnelle complète pour chaque variante.

Pas plus de 30% des vols de démonstration ne doivent être effectués sur la même piste.

Collecte de données pour les démonstrations opérationnelles

Les données doivent être collectées chaque fois qu'une approche utilisant les systèmes de catégorie II/III est tentée, que l'approche soit abandonnée, non satisfaisante, ou réussie. Les données doivent, au minimum, contenir les informations suivantes :

(i). Impossibilité de commencer une approche. Identifier les déficiences relatives à l'équipement embarqué qui empêchent le commencement d'une approche de catégorie II/III.

(ii). Approches interrompues : Donner les raisons et la hauteur par rapport à la piste à laquelle l'approche a été interrompue ou le système d'atterrissage automatique débrayé.

(iii). Performances concernant le toucher ou/et le roulage au sol. Décrire si oui ou non l'hélicoptère a atterri de manière satisfaisante (dans les limites de la zone désirée de toucher) avec une vitesse latérale ou une erreur latérale qui pouvaient être corrigée par le pilote ou par un système automatique de manière à rester dans les limites latérales de la piste sans nécessiter une technique ou une habileté du pilote exceptionnelle. Les positions latérale et longitudinale approximatives du point de toucher réel par rapport à la ligne médiane et au seuil de piste, respectivement, doivent être indiquées dans le compte rendu. Ce compte rendu doit également inclure les anomalies du système de catégorie II/III qui nécessitent une intervention manuelle du pilote pour assurer un toucher sûr, ou un toucher suivi d'un roulage au sol sûr.

Analyse des données

Les approches non réussies à cause des facteurs suivants peuvent être exclues de l'analyse :

Facteurs liés aux services de la circulation aérienne Ces cas comprennent les situations au cours desquelles le vol est guidé trop près du point d'approche pour capturer de manière appropriée le localiser ou l'angle d'approche (glide slope), un manque de protection des aires sensibles de l'ILS, ou des demandes d'interruption de l'approche par les services de la circulation aérienne.
Signaux erronés d'aides à la navigation. Des irrégularités des aides à la navigation (par ex. le localiser ILS), telles que celles causées par d'autres hélicoptères au roulage ou survolant l'aide à la navigation (antenne).
Autres facteurs. Tout autre facteur qui pourrait affecter la réussite d'opérations de catégorie II/III et qui est clairement perceptible par l'équipage de conduite doit être signalé.

IEM RACI 3008.E.025, paragraphe (g) (1) – Opérations par faible visibilité –entraînement et contrôles périodiques

IEM RACI 3008.E.040 – Minimums d'exploitation VFR

Quand un vol est autorisé avec une visibilité inférieure à 5 km, la visibilité horizontale ne doit pas être inférieure à la distance parcourue par l'hélicoptère en 30 s de façon à pouvoir voir et éviter les obstacles (voir tableau ci-dessous).

VISIBILITE (M)	VITESSE RECOMMANDEE (KT)
800	50
1 500	100
2 000	120

IEM RACI 3008.F.015 (a)(1) ET (a)(2) – Catégori A et catégorie B

1. Les hélicoptères qui ont été certifiés selon l'un des règlements suivants sont considérés comme satisfaisant aux critères de Catégorie A du § OPS 3.F.015 (a)(1). À condition que les informations de performance nécessaires soient inscrites aux manuels de vol, de tels hélicoptères sont donc éligibles pour être exploités en classe de performances 1 ou 2.

a) certification comme catégorie A selon le JAR-27 ou le JAR-29 ;
b) certification comme catégorie A selon la FAR 29 ;
c) certification comme groupe A selon le BCAR, Section G ;
d) certification comme groupe A selon le BCAR-29.

2. De plus, certains hélicoptères ont été certifiés selon la FAR 27 et en respectant les exigences d'isolation motrice FAR 29 comme spécifié dans l' « Advisory Circular » AC 27-1. Ces aéronefs peuvent être acceptés comme étant éligibles pour l'exploitation en classe de performances 1 ou 2 à condition que les exigences additionnelles suivantes du JAR-29 soient respectées.

JAR 29.1027(a)	Indépendance de la lubrification du système moteur et du système d'entrainement du rotor
JAR 29.1187(e) JAR 29.1195(a) & (b) JAR 29.1197 JAR 29.1199 JAR 29.1201	Présence d'un système d'extinction du feu à une percussion pour chaque moteur
JAR 29.1323(c)(1)	Capacité de l'anémomètre à identifier correctement le point de décision au décollage

3. Les règles d'exploitation relatives aux performances du RACI 3008 contenues dans les chapitres G, H et I ont été élaborées conjointement aux exigences de performances du CS-29, version 1, et de la FAR 29, amendement 29-39. Pour les hélicoptères certifiés selon la FAR 29 à un amendement antérieur, ou BCAR, section G ou BCAR-29, les données de performances auront été inscrites dans le manuel de vol conformément à ces règlements antérieurs. Ces données peuvent ne pas être totalement compatibles avec les règles RACI 3008. Avant que des exploitations en classe de performances 1 ou 2 soient approuvées, il doit être établi que l'on dispose de données de performances inscrites qui soient compatibles avec les exigences des chapitres G ou H respectivement.

4. Tout aéronef convenablement certifié et équipé de façon appropriée est considéré comme satisfaisant aux critères de la catégorie B du RACI 3008.F.015 (*a*)(2). De tels aéronefs sont donc éligibles pour être exploités en classe de performance 3.

IEM RACI 3008.F.015 (a)(26) – Application de la TODRH

1. Discussion

À l'origine les définitions concernant les performances des hélicoptères étaient dérivées des définitions des avions ; ainsi la définition de la distance de décollage doit beaucoup aux opérations sur des pistes. Les hélicoptères peuvent par contre opérer à partir de pistes, de zones exiguës et enclavées et d'héliports sur les toits – tous entourés d'obstacles. Si on voulait faire une analogie, ce serait l'équivalent de décolle d'une piste avec des obstacles sur la piste et autour. On voit ainsi qu'à moins que les définitions d'origine avion soient adaptées aux hélicoptères, la flexibilité de l'hélicoptère subirait des contraintes dues uniquement au vocabulaire de performance utilisé.

Ce texte se concentre sur le terme le plus critique – la distance de décollage requise (TODRH) – et décrit les méthodes utilisées pour être en conformité avec ce terme et, en particulier, la procédure alternative décrite dans l'attachement à 4.1.1.3 de l'Annexe 6 de l'OACI : la distance nécessaire au décollage ne dépasse pas la distance utilisable au décollage ou, comme autre solution, on peut ne pas tenir compte de la distance nécessaire au décollage, à condition qu'en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable au point TDP, l'hélicoptère puisse, s'il poursuit le décollage, franchir tous les obstacles entre la fin de la distance utilisable au décollage et le point où il est établi en montée à VTOSS avec une marge verticale égale ou supérieure à 10,7 m (35 ft). On considère qu'un obstacle est situé sur la trajectoire de l'hélicoptère si sa distance par rapport au point le plus proche de la surface qui se trouve au-dessous de la trajectoire prévue ne dépasse pas 30 m ou 1,5 fois la dimension maximale de l'hélicoptère, si cette dernière valeur est supérieure.

2. Définition de la TODRH

La TODRH est définie au RACI 3008.F.015 (*a*)(26) de la façon suivante : (26) Distance nécessaire au décollage (TODRH). Distance horizontale nécessaire entre le début du décollage et le point où VSD (VTOSS), une hauteur spécifiée au-dessus de la surface de décollage et une pente de montée positive sont atteintes, à la suite d'une défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable au TDP (PDD), les groupes motopropulseurs restants fonctionnant dans les limites approuvées. La hauteur spécifiée doit être déterminée à l'aide des données du manuel de vol de l'hélicoptère et doit être au moins de 10,7 m (35 ft) au-dessus :

(i). de la surface de décollage ; ou,
(ii). du niveau défini par l'obstacle le plus élevé situé avant la fin de la distance nécessaire au décollage.

La définition initiale de la TODRH n'était basée que sur la première partie de cette définition.

3. La procédure dégagée (piste)

Auparavant, les hélicoptères certifiés en catégorie A auraient eu, au moins, une procédure «

dégagée ». Cette procédure était analogue à une procédure avion de catégorie A et supposait qu'il existait une piste (en dur ou en herbe) possédant une surface suffisamment plane pour le décollage d'un aéronef (voir figure 1).
On suppose que l'hélicoptère accélère le long de la FATO (piste) hors du diagramme HV. Si l'hélicoptère subit une panne moteur avant TDP/PDD, il doit pouvoir se reposer sur la FATO (piste) sans dommage à l'hélicoptère ou aux passagers ; si la panne a lieu après TDP/PDD, il est permis que l'aéronef perde de l'altitude – du moment qu'il ne descende pas en dessous d'une certaine hauteur au-dessus de la surface (en général 15 ft si le TDP/PDD est à plus de 15 ft). Les erreurs de pilotage sont prises en considération mais la surface lisse de la FATO limite les risques de dégâts importants si la marge d'erreur est entamée (par ex. en cas de changement des conditions de vent).

L'exploitant doit seulement démontrer que les distances nécessaires sont inférieures aux distances utilisables (distance de décollage et distance de décollage interrompu). La définition d'origine de la TODRH correspond exactement à ce cas.

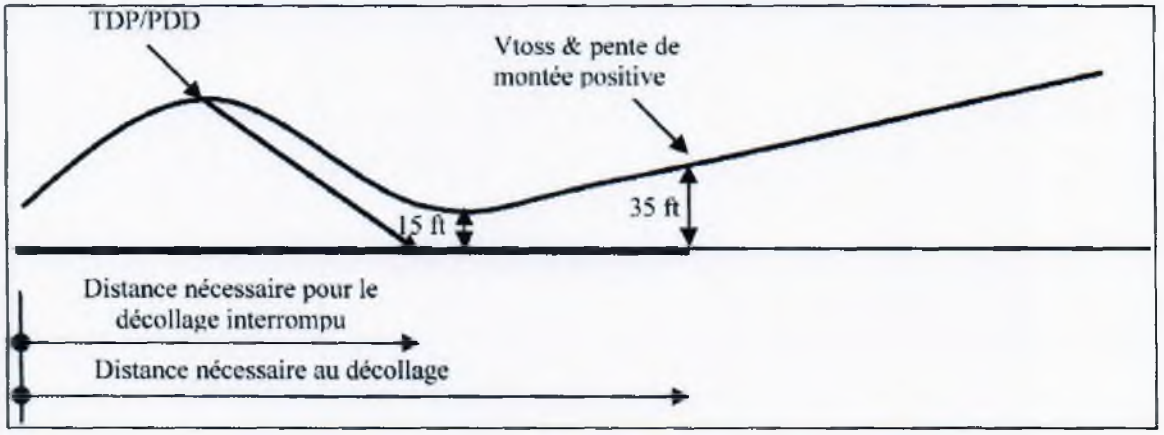
4. Procédures de catégorie A autres que la procédure dégagée

Les procédures autres que la procédure dégagée sont traitées de manière relativement différente. Toutefois, la procédure sur terrain court peut être considérée comme une procédure hybride dans la mesure où l'une ou l'autre partie de la définition de la TODRH peut être utilisée.

4.1. Procédures ponctuelles (sauf procédures en terrasse)

Il y a autant de noms pour les procédures utilisées en dehors des aires dégagées qu'il y a de constructeurs. Cependant, les principes pour le franchissement des obstacles sont les mêmes pour tous et le nom de la procédure a peu d'importance.

Figure 1. – Procédure dégagée



Ces procédures (voir figures 2 et 3) sont en général liées à un obstacle situé dans le prolongement de la zone de décollage – en général une rangée d'arbres ou tout autre obstacle

naturel. Le franchissement de tels obstacles n'est pas habituellement associé à une procédure en accélération, tel que décrit au § 3 ci-dessus, mais plutôt à une procédure utilisant une montée verticale (ou une montée à forte pente, vers l'avant, l'arrière ou le côté).

En ajoutant la complication d'un PDD principalement défini par une hauteur, à des obstacles dans le prolongement de l'aire de décollage, il n'est pas considéré acceptable d'avoir une chute jusqu'à 15 ft de la surface de décollage et la marge de franchissement d'obstacle est alors définie à 35 ft. La distance jusqu'à l'obstacle n'a pas besoin d'être calculée (du moment qu'elle est supérieure à la distance nécessaire au décollage interrompu), car le franchissement de tous les obstacles est garanti par le fait qu'on s'assure que l'hélicoptère ne descende pas sous les 35ft au–dessus d'un niveau défini par l'obstacle le plus haut situé dans le prolongement de l'air de décollage.

Figure 2. – Procédure terrain court

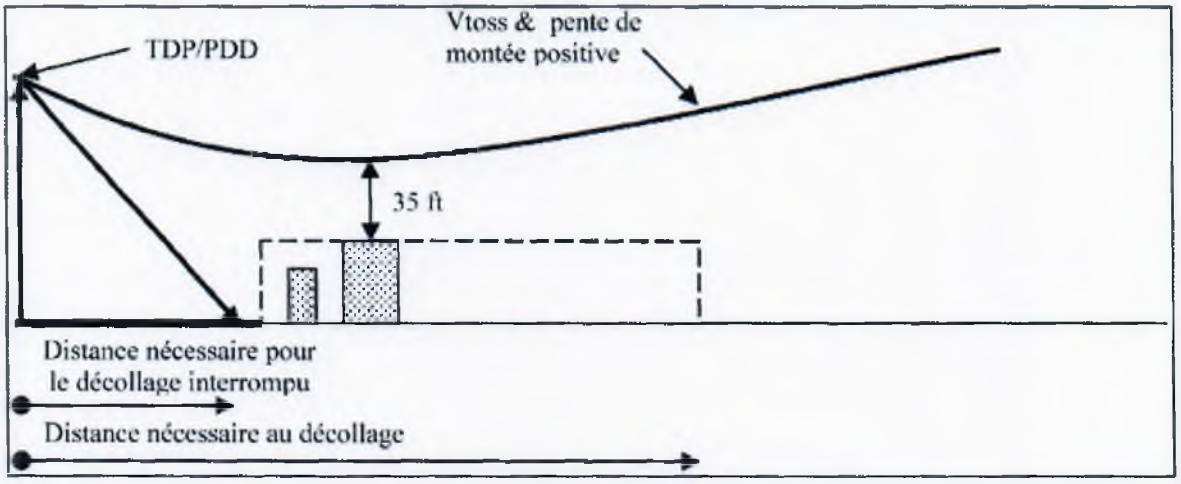
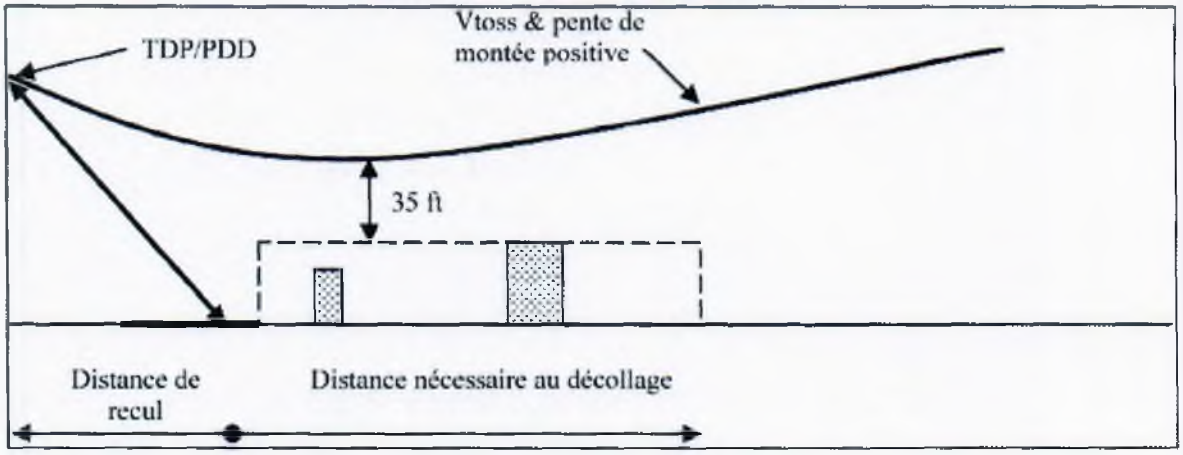


Figure 3. – Décollage d'une hélistation



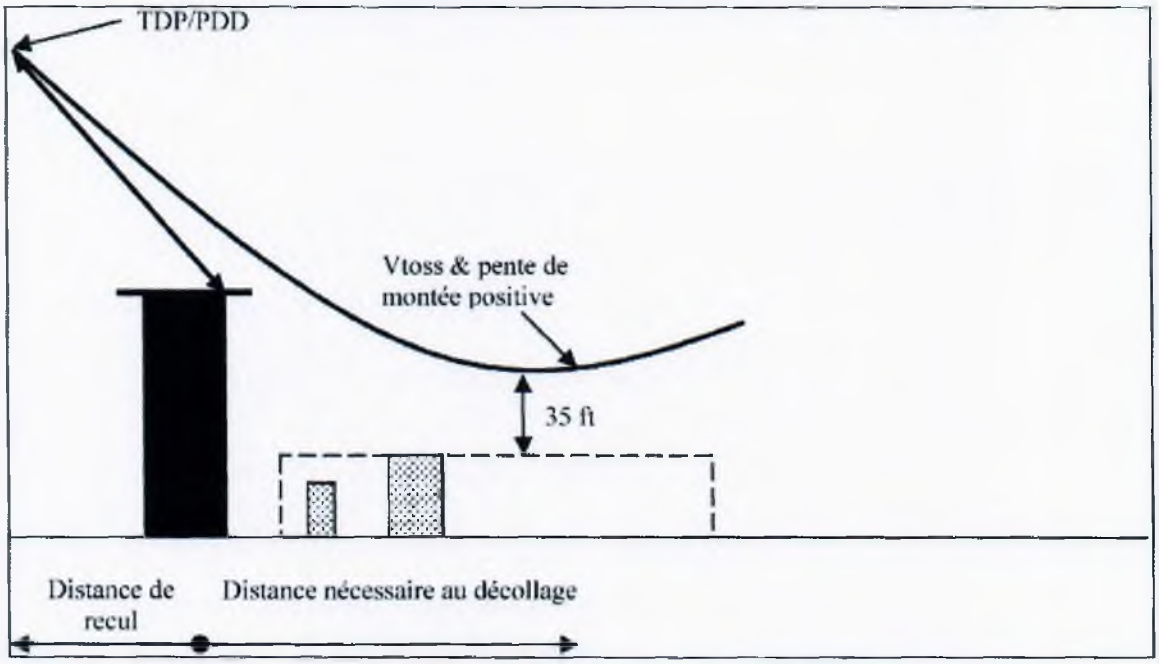
Ces procédures sont basées sur la définition alternative de la TODRH.

La figure 3 montre que le point au niveau duquel on a à la fois VTOSS et un taux de montée positif définit la TODRH. On voit également dans la figure 3 la distance de recul qui est la distance vers l'arrière de l'hélistation.

4.2. Procédures sur une hélistation en terrasse

La procédure sur une hélistation en terrasse (voir figure 4) est un cas particulier de la procédure ponctuelle au niveau du sol décrite précédemment.

Figure 4. – Décollage d'une hélistation en terrasse



La principale différence est qu'une descente sous le niveau de la surface de décollage est autorisée. Durant la descente, la procédure de catégorie A garanti l'évitement du bord de la terrasse mais, une fois passé ce bord, c'est le calcul de la performance en descente qui garantit le franchissement des obstacles avec la marge de 35ft. On applique ici la définition alternative de la TODRH.

La valeur de 35 ft peut ne pas être appropriée sur certaines hélistations en terrasse, si celles–ci sont soumises à des mouvements défavorables de masses d'air, à des turbulences, etc.

IEM 3008.F.010 (c)(3) (ii) – Composante de vent de face pour le décollage et la trajectoire de décollage

Lorsqu'on étudie la possibilité de prendre en compte une composante de vent de face transmise pour le décollage et le profil de vol au décollage supérieure à 50 %, les points suivants doivent être considérés :

1. La précision de l'équipement de mesure du vent et sa proximité à la FATO.

2. L'existence de procédures appropriées dans le supplément au manuel de vol.
3. L'élaboration d'un cas de sécurité.

IEM RACI 3008 G – CLASSE DE PERFORMANCES 1

IEM RACI 3008.G.010 (a)(1) et RACI 3008.G.025(a)(1) - Décollage et Atterrissage.

La masse maximum spécifiée dans la section performances de Catégorie A du manuel de vol de l'hélicoptère est telle que l'hélicoptère peut atteindre des taux de montée de 100 ft/mn à 60 m (200 ft) et 150 ft/mn à 300 m (1000 ft) au-dessus du niveau de l'héliport, dans la configuration appropriée, avec le groupe motopropulseur critique inopérant et les groupes motopropulseurs restants fonctionnant à un niveau de puissance approprié.

IEM RACI 3008.G.010 (a)(3)(ii) - Décollage

IEM RACI 3008.G.010 (b)(4) & RACI 3008.G.015 (b)(4) - Composante de vent de face pour le décollage et la trajectoire de décollage

Lorsqu'on étudie la possibilité de prendre en compte une composante de vent de face transmise pour le décollage et le profil de vol au décollage supérieure à 50%, les points suivants doivent être considérés :

1) La précision de l'équipement de mesure du vent et sa proximité à la FATO ;
2) L'existence de procédures appropriées dans le supplément au manuel de vol ;
3) L'élaboration d'un cas de sécurité.

IEM RACI 3008.G.010 et RACI 3008. G.025- Décollage et Atterrissage.

La conformité avec les exigences formulées dans les paragraphes RACI 3008.G.010, RACI 3008.G.015 et RACI 3008.G.025, peut être réalisée :

1) en utilisant les procédures de décollage et d'atterrissage appropriées prévues dans le manuel de vol de l'hélicoptère ;
2) ou, en utilisant les profils de décollage et d'atterrissage à une masse inférieure à celle prévue dans le manuel de vol de l'hélicoptère pour un stationnaire hors effet de sol avec un moteur en panne (OEI) (qui est plus pénalisante que la masse exigée par le RACI 3008.G.010(a)(1), à condition que :

   2.1 le décollage puisse être interrompu entre le point de décision au décollage (ou un point de rotation sélectionné par l'exploitant) et la fin de la FATO conformément au RACI 3008. G.010a) (2)(i),

   2.2 et, le décollage est conforme aux exigences de franchissement d'obstacles du RACI 3008.G.010(a)(2)(iv) et du RACI 3008.G.015. Pour répondre aux exigences du RACI 3008.G.010(a)(2)(iv), la distance de décollage peut être déduite de la distance de décollage pour un profil de décollage catégorie A approprié fournie dans le manuel

de vol.

3) L'atterrissage interrompu est conforme aux exigences de franchissement d'obstacles du RACI 3008.G.025.

IEM RACI 3008.G.020 (a)(1) – En route – groupe motopropulseur critique inopérant (vidange de fuel)

La présence d'obstacles le long du profil de vol en-route peut empêcher la conformité avec le RACI 3008.G.020(a)(1) à la masse prévue au point critique de la route. Dans ce cas, la vidange de fuel au point le plus critique peut être planifiée, dans la mesure où les conditions du paragraphe RACI 3008.D.080 sont respectées.

IEM RACI 3008 H – CLASSE DE PERFORMANCES 2

IEM RACI 3008. H.010 (a) – Exploitation d'hélicoptères avec un temps d'exposition au cours du décollage ou de l'atterrissage

a) Les données demandées dans l'appendice RACI 3008.H.010(a), § (b)(1) doivent démontrer l'éligibilité du type d'hélicoptère en établissant que la probabilité d'une défaillance de groupe motopropulseur pendant le temps d'exposition n'est pas supérieure à $5x10^{-8}$ par décollage ou atterrissage.

b) Le § (a)(2) (i) de l'appendice RACI 3008.H.010(a) introduit un système d'évaluation de la fiabilité du système de l'installation motrice pour démontrer l'éligibilité de l'hélicoptère pour les exploitations avec un temps d'exposition à une défaillance de groupe motopropulseur au cours du décollage ou de l'atterrissage. L'éligibilité exige d'établir que la probabilité d'une défaillance pendant le temps d'exposition n'est pas supérieure à $5x10^{-8}$ par décollage ou atterrissage, sur la base :
   1) de statistiques de défaillance de groupe motopropulseur sur le type d'hélicoptère et le type de moteur ;
   2) et d'une évaluation (par analyse) du temps d'exposition pour les procédures recommandées de décollage et d'atterrissage.

c) L'objectif de la présente IEM est de fournir un guide sur la façon de calculer le taux maximum permis de défaillance de groupe motopropulseur pour un temps d'exposition donné, ou le temps d'exposition maximum permis pour un taux de défaillance de groupe motopropulseur donné, afin d'atteindre la probabilité appropriée de défaillance de groupe motopropulseur pendant le temps d'exposition.

d) Décollage et atterrissage ; calcul du taux maximum permis de défaillance de groupe motopropulseur ou du temps d'exposition maximum permis :
   1) Le taux maximum permis de défaillance de groupe motopropulseur pour une probabilité donnée de défaillance de groupe motopropulseur pendant le temps d'exposition R_A, un temps d'exposition donné T est :

$$PR_{MAX} = \frac{100000.3600.k.R_A}{n.T.F}$$

avec :

(i). **T** temps d'exposition (en secondes)
(ii). **PR MAX** taux maximum permis de défaillance par 100.000 heures de fonctionnement
(iii). **RA** probabilité d'une défaillance d'un groupe motopropulseur pendant le temps d'exposition.
(iv). **k :** facteur de confiance (entre 0 et 1)
(v). **N :** nombre de moteurs
(vi). **F :** facteur de correction haut régime

2) La probabilité acceptable de défaillance de groupe motopropulseur pendant le temps d'exposition RA étant établi à $5x10^{-8}$, alors :

$$PR_{MAX} = \frac{18.k}{n.T.F}$$

3) Exemple : Si T=1s ; k= 0, 5 ; F = 2 ;
   (i). si n=1 alors PR_{MAX} = 4,5 défaillances de groupe motopropulseur par 100.000 heures de fonctionnement moteur
   (ii). si n=2 alors PR_{MAX} = 2,25 défaillances de groupe motopropulseur par 100.000 heures de fonctionnement moteur

4) Le temps d'exposition maximum permis T_{MAX} pour une probabilité donnée de défaillance de groupe motopropulseur pendant le temps d'exposition R_A et un taux de défaillance de groupe motopropulseur donné P_R est :

$$T_{MAX} = \frac{100000.3600.k.R_A}{n.P_R.F}$$

avec:

(i). **T** $_{MAX}$ temps d'exposition maximum permis (en secondes)
(ii). **PR** taux de défaillance par 100.000 heures de fonctionnement moteur
(iii). **RA** probabilité de défaillance de groupe motopropulseur pendant le temps d'exposition.
(iv). **K facteur de** confiance (entre 0 et 1)
(v). **N** nombre de moteurs
(vi). **F** facteur de correction haut régime

5) La probabilité acceptable de défaillance de groupe motopropulseur pendant le temps d'exposition RA étant établie à $5x10^{-8}$, alors :

$$T_{MAX} = \frac{18.k}{n.P_R.F}$$

6) Exemple : Si P_RMAX = 2 défaillances de groupe motopropulseur par 100.000 heures de fonctionnement moteur ; k = 0,5 ; F = 2 ;
   (i). si n=1 alors TMAx = 2,25 s
   (ii). si n=2 alors Tm,x = 1,125 s

e) METHODE :
   1) Dans les formules ci-dessus, le coefficient k (k compris entre 0 et 1) est le facteur de niveau de confiance sur le taux de défaillance de groupe motopropulseur P_R.
   2) Si l'on considère que l'échantillon est biaisé (petit échantillon, heures de vol incorrectes, défaillances de groupe motopropulseur non signalées) alors k doit

être inférieur à 1.

(i). Un coefficient k=1 pourrait être retenu :

A) si l'échantillon est suffisamment grand et les données exactes (non biaisées par des données de travail aérien par exemple) ;

B) ou si l'on considère qu'une compensation est fournie par des actions diminuant la probabilité d'une défaillance de groupe motopropulseur (surveillance de l'utilisation, actions de maintenance, procédures de décollage et d'atterrissage optimisées,...).

(ii). Indications pour le calcul du coefficient de niveau de confiance k pour les échantillons de petite taille :

Pour l'analyse du nombre d'événement se produisant pendant une période de temps définie sur un échantillon donné, la fonction de distribution de Poisson est couramment utilisée ; k peut être pris comme le coefficient de confiance inverse de 95% pour la distribution de Poisson (voir figure 1)

3) Indications pour le calcul du facteur de correction haut régime :

On admet que le taux de défaillance de groupe motopropulseur est significativement plus élevé au cours des phases du vol durant lesquelles un régime de puissance élevé est appliqué (« phases haut régime »). Par conséquent, lorsque l'on évalue les phases de décollage et d'atterrissage, le taux de défaillance de groupe motopropulseur pour la durée totale du vol doit être multiplié par un facteur de correction F. Si l'on considère un échantillon extrait d'une base de données de défaillances de groupe motopropulseur, F peut être calculé comme suit :

En prenant :

(i). T vol : durée moyenne d'un vol

(ii). $T_{\text{Haut régime}}$: durée des phases hauts régime au cours d'un vol

(iii). P_{vol} : taux de défaillance de groupe motopropulseur enregistré pour la totalité du vol

(iv). P Haut régime : taux de défaillance de groupe motopropulseur enregistré pour les « phases haut régime »

(v). N_{vol} : nombre de défaillances de groupe motopropulseur enregistrées pour la totalité

(vi). $N_{\text{Haut régime}}$: nombre de défaillances de groupe motopropulseur enregistrées pour les « phases haut régime ».

IEM RACI 3008.H.015 & RACI 3008.H.030 – Décollage et atterrissage

1. Cet IEM décrit trois types d'exploitation depuis ou vers des héliplateformes et des héliports en terrasse par des hélicoptères exploités en classe de performances 2.
2. Dans deux cas de décollage et d'atterrissage, le temps d'exposition est utilisé. Pendant le temps d'exposition (dont l'utilisation ne peut être approuvée que lorsque le § RACI 3008.517(a) est respecté) une défaillance de groupe motopropulseur est considérée comme étant extrêmement peu probable. Si une défaillance de groupe motopropulseur (panne moteur) survient pendant le temps d'exposition un atterrissage forcé en sécurité peut ne pas

être possible.

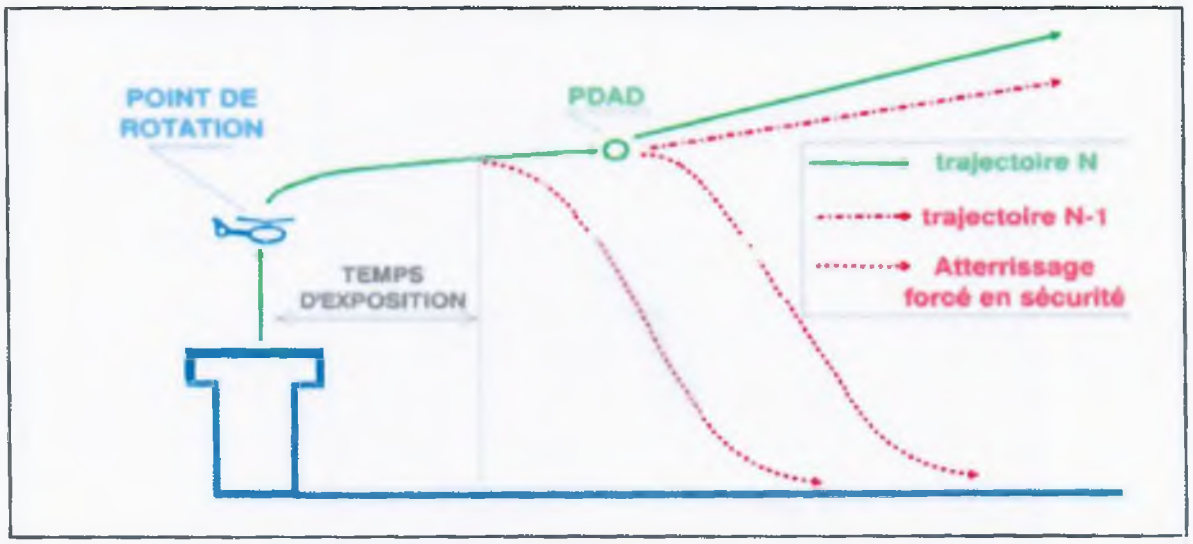
3. Décollage – Environnement non hostile (sans autorisation d'exploiter avec un temps d'exposition) § RACI 3008.H.015 (a)(2).

3.1. La figure 1 montre un profil de décollage typique pour une exploitation en classe de performances 2 à partir d'une héliplateforme ou d'un héliport en terrasse dans un environnement non hostile.

3.2. Si une panne moteur survient pendant la montée jusqu'au point de rotation, le respect du § RACI 3008.H.015 (a)(2) permettra un atterrissage en sécurité ou un atterrissage forcé en sécurité sur la plate-forme.

3.3. Si une panne moteur survient entre le point de rotation et le PDAD (DPATO), le respect du RACI 3008.H.015 (a)(2) permettra un atterrissage forcé en sécurité sur la surface, en franchissant le bord de la plate-forme.

3.4. Au PDAD (DPATO) ou après, le profil de vol OEI (un moteur en panne) doit permettre de franchir tous les obstacles avec les marges spécifiées au paragraphe RACI 3008.H.020.



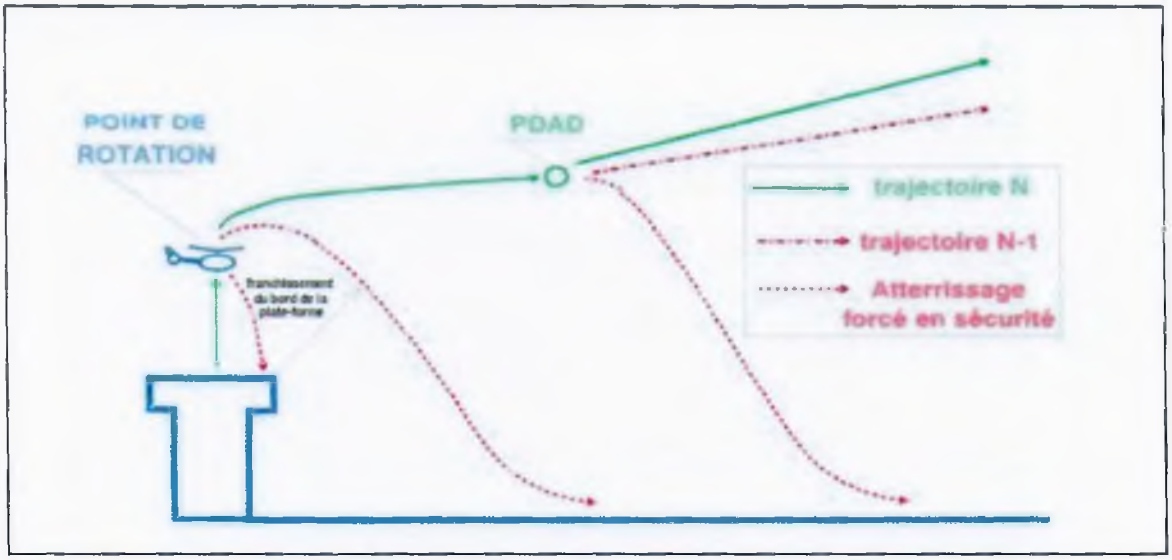
4. Décollage – Environnement non hostile (avec temps d'exposition) RACI 3008.520*(a)*(3).

4.1. La figure 2 montre un profil de décollage typique pour une exploitation en classe de performances à partir d'une héliplateforme ou d'un héliport en terrasse dans un environnement non hostile (avec temps d'exposition).

4.2. Si une panne moteur survient après le temps d'exposition et avant le PDAD (DPATO), le respect RACIO 3008.H.015 (a)(3) permettra un atterrissage forcé en sécurité sur la surface.

4.3. Au PDAD (DPATO) ou après, le profil de vol OEI (un moteur en panne) doit permettre de franchir tous les obstacles avec les marges spécifiées au paragraphe RACI 3008.H.020.

Figure 2



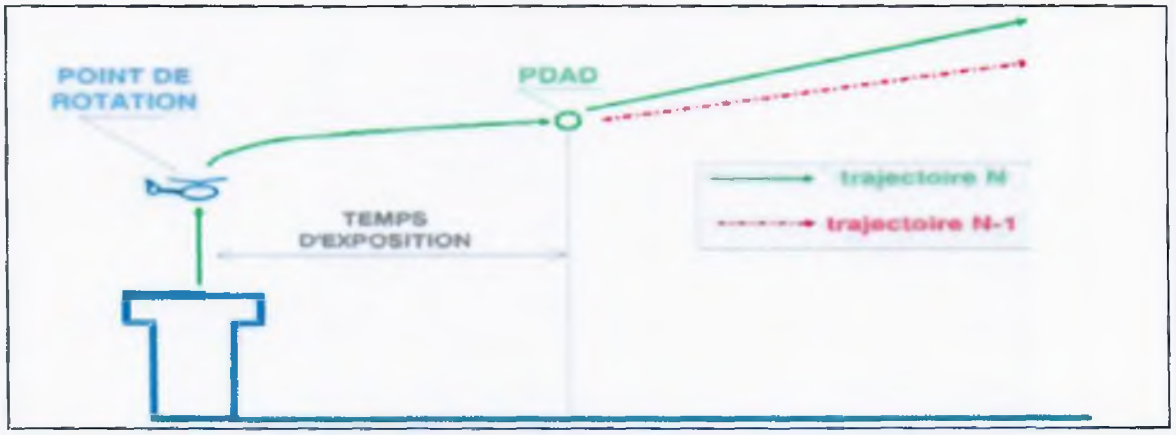
5. Décollage – Environnement hostile hors zone habitée (avec temps d'exposition) RACI 3008.H.015 (a)(4).

5.1. La figure 3 montre un profil de décollage typique pour une exploitation en classe de performances 2 à partir d'une héliplateforme ou d'un héliport en terrasse dans un environnement hostile hors zone habitée (avec temps d'exposition).

5.2. Si une panne moteur survient après le temps d'exposition l'hélicoptère est capable de pour- suivre le vol.

5.3. Au PDAD (DPATO) ou après, le profil de vol OEI (un moteur en panne) doit permettre de franchir tous les obstacles avec les marges spécifiées au paragraphe RACI 3008.H.020.

Figure 3



6. Atterrissage – Environnement non hostile (sans autorisation d'exploiter avec un temps

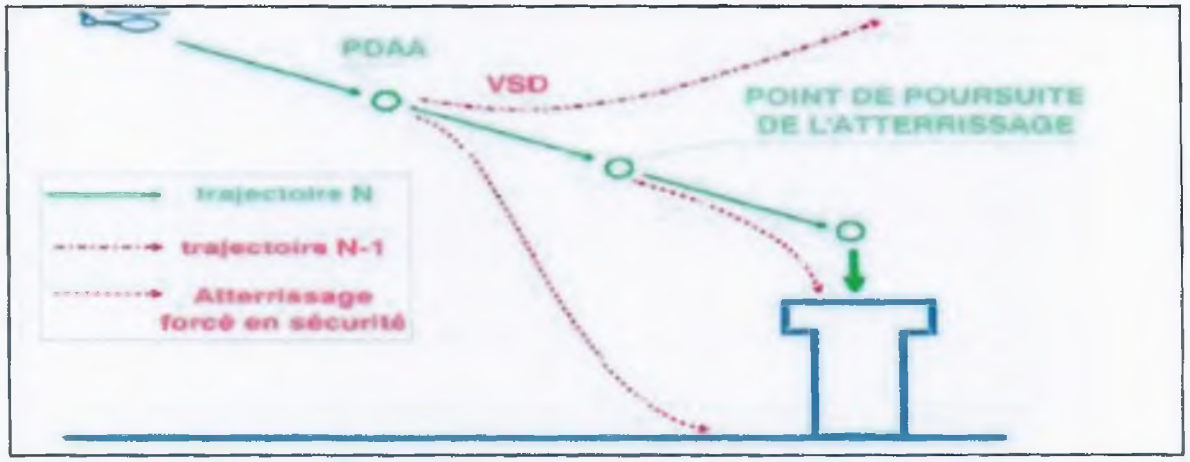
d'exposition) RACI 3008.H.030 (a)(2).

6.1. La figure 4 montre un profil d'atterrissage typique pour une exploitation en classe de performances 2 vers une héliplateforme ou un héliport en terrasse dans un environnement non hostile.

6.2. Le PDAA (DPBL) est défini comme une « fenêtre » en termes de vitesse propre, de taux de descente et de hauteur au- dessus de la surface d'atterrissage. Si une panne moteur survient avant le PDAA, le pilote peut choisir d'atterrir ou d'interrompre l'atterrissage.

6.3. En cas de panne moteur reconnue après le PDAA et avant le point de poursuite de l'atterrissage le respect du RACI 3008.H.030 (a)(2) permettra un atterrissage forcé en sécurité sur la surface.

6.4. En cas de panne moteur reconnue au point de poursuite de l'atterrissage ou après, le respect du RACI 3008.H.030 (a)(2) permettra un atterrissage forcé en sécurité sur la plate- forme.



7. Atterrissage – Environnement non hostile (avec temps d'exposition) RACI 3008.H.030 (a)(3).

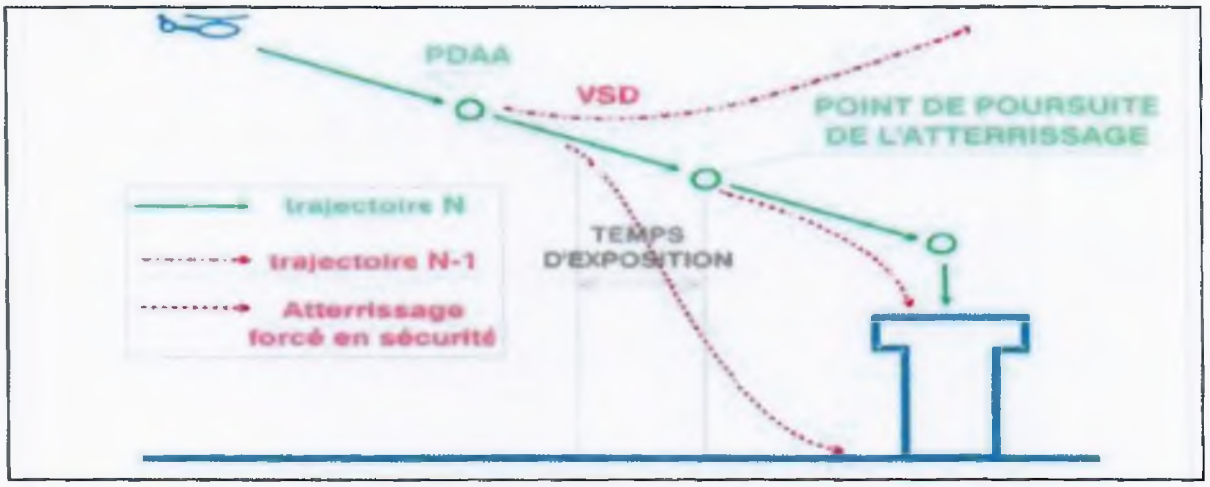
7.1. La figure 5 montre un profil d'atterrissage typique pour une exploitation en classe de performances 2 vers une héliplateforme ou un héliport en terrasse dans un environnement non hostile (avec temps d'exposition).

7.2. Le PDAA (DPBL) est défini comme une « fenêtre » en termes de vitesse propre, de taux de descente et de hauteur au- dessus de la surface d'atterrissage. Si une panne moteur survient avant le PDAA, le pilote peut choisir d'atterrir ou d'interrompre l'atterrissage.

7.3. En cas de panne moteur reconnue avant le temps d'exposition, le respect du RACI 3008.H.030 (a)(3) permettra un atterrissage forcé en sécurité sur la surface.

7.4. En cas de panne moteur reconnue après le temps d'exposition, le respect du RACI 3008. H.030 (a)(3) permettra un atterrissage forcé en sécurité sur la plate-forme.

Figure 5



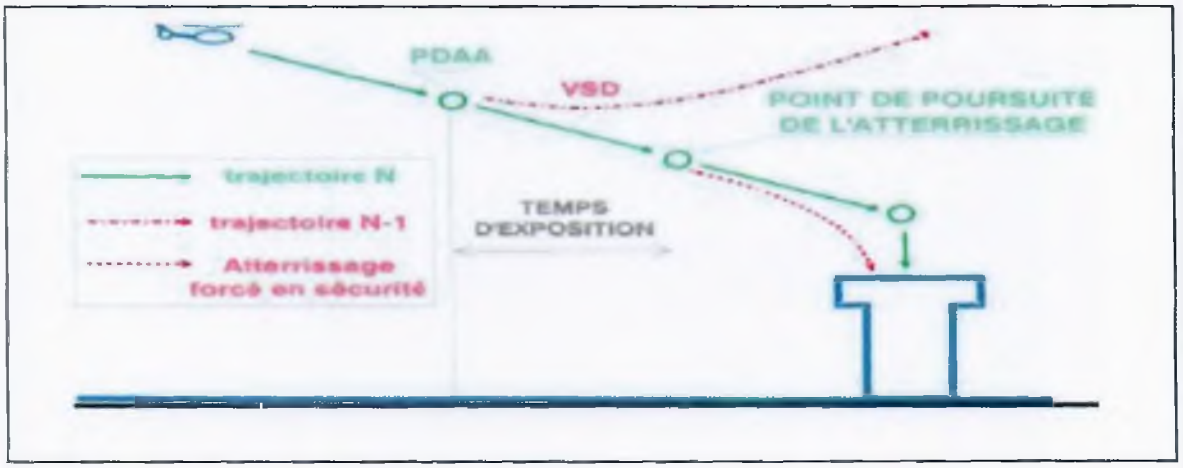
8. Atterrissage – Environnement hostile hors zone habitée (avec temps d'exposition) RACI 3008.H.030 (a)(4).

8.1. La figure 6 montre un profil d'atterrissage typique pour une exploitation en classe de Performances 2 vers une héliplateforme ou un héliport en terrasse dans un environnement hostile hors zone habitée (avec temps d'exposition).

8.2. En cas de panne moteur à n'importe quel point au cours de la phase d'approche et d'atterrissage jusqu'au temps d'exposition, le respect du RACI 3008.H.030 (a)(4) permettra à l'hélicoptère, Après le franchissement de tous les obstacles sous la trajectoire de vol, de continuer le vol.

8.3. En cas de panne moteur reconnue après le temps d'exposition, le respect du RACI 3008.H.030 (a)(4) permettra un atterrissage forcé en sécurité sur la plate-forme.

Figure 6



IEM RACI 3008 I – CLASSE DE PERFORMANCES 3

IEM RACI 3008.I.005 (a)(4) - Généralités

Les opérations effectuées par des hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (cmasp / MAPSC) est inférieure ou égale à 6, peuvent être effectuées depuis ou vers des héliports en terrasse situés dans un environnement hostile non habité lorsqu'elles sont approuvées conformément au RACI 3008.B.005(e).

IEM RACI 3008 J – MASSE ET CENTRAGE

IEM RACI 3008.J.005 - Masses

Conformément à l'Annexe 5 de l'OACI et au système d'unités international (SI), les masses réelles et limites des avions, la charge marchande et ses éléments constitutifs, le carburant, etc., sont exprimés dans le RACI 3008 en unités de masse (kg). Cependant, dans la plupart des manuels de vol approuvés et autres documentations opérationnelles, ces quantités sont publiées comme des poids conformément au langage courant. Dans le système SI, un poids est une force plutôt qu'une masse. Puisque l'usage du mot « poids » ne pose pas de problème dans l'exploitation quotidienne des avions, il est acceptable de continuer à l'utiliser dans les publications et applications opérationnelles.

IEM RACI 3008.J.005 (a) (2) (iii) – Précision de l'équipement de pesée

La masse de l'hélicoptère utilisée pour le calcul de la masse de base et du centre de gravité doit être établie avec précision. Étant donné qu'un certain modèle d'équipement de pesée est utilisé pour les pesées initiales et périodiques d'hélicoptères de classes de masses très diverses, on ne peut donner un critère unique de précision de l'équipement de pesée. Cependant, la précision de la pesée est considérée satisfaisante si les critères de précision suivants sont remplis par les plages données de l'équipement de pesée utilisé :

a) pour une plage de charge inférieure à 2 000 kg : une précision de 1% ;
b) pour une plage de charge comprise entre 2 000 kg et 20 000 kg : une précision de 20 kg ;
c) et pour une plage de charge au-delà de 20 000 kg : une précision de 0,1 %.

IEM RACI 3008.J.005 (f) - Densité du carburant

Si la densité réelle du carburant n'est pas connue, l'exploitant peut utiliser les valeurs standards de densité du carburant spécifiées dans le manuel d'exploitation pour déterminer la masse de la charge en carburant. De telles valeurs standard doivent être fondées sur des mesures à jour de la densité du carburant pour les aéroports ou zones concernés. Les valeurs typiques de la densité carburant sont :

a. Essence (carburant pour moteurs à pistons)	-	0,71
b. Carburant JP 1	-	0,79
c. Carburant JP 4	-	0,76
d. Huile	-	0,88

IEM à l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J.005 (d) Limites de centrage

1. La section Limitations du manuel de vol de l'hélicoptère spécifie les limites avant et arrière de centrage. Ces limites garantissent le respect des critères de certification relatifs à la stabilité et au contrôle tout au long du vol et le réglage approprié de compensation pour le décollage. L'exploitant doit s'assurer que ces limites sont respectées en définissant des procédures opérationnelles ou une enveloppe de centrage afin de pallier les erreurs et les écarts ci-après :

1.1. les écarts de centrage réel, à vide ou de base, par rapport aux valeurs publiées dus, par exemple, à des erreurs de pesée, à la non prise en compte de certaines modifications et/ou de différences d'équipements.
1.2. les écarts de répartition du carburant dans les réservoirs par rapport à la répartition prévue.
1.3. les écarts de répartition des bagages et du fret dans les différents compartiments par rapport à la répartition de la charge prévue et les inexactitudes d'évaluation de la masse réelle des bagages et du fret.
1.4. les écarts de disposition réelle des passagers par rapport à la disposition prévue au moment de la préparation de la documentation de masse et centrage (voir paragraphe 2 ci-dessous)
1.5. les écarts de centrage réel de la charge de fret et de passagers dans chaque compartiment de fret ou section de cabine par rapport à la position médiane normalement prévue.
1.6. les écarts de centrage causés par la position des trains et des volets et par l'application de la procédure d'utilisation du carburant (sauf disposition figurant déjà dans les limites certifiées).
1.7. les écarts causés par les mouvements en vol de l'équipage de cabine, de l'équipement des galleys et des passagers.

Des erreurs importantes affectant le centrage peuvent se produire avec une non attribution des sièges (liberté des passagers de choisir un siège quelconque lorsqu'ils pénètrent dans l'hélicoptère). En effet, bien que dans la plupart des cas, les passagers se répartissent de manière équilibrée longitudinalement, il peut y avoir un risque de répartition extrême à l'avant ou à l'arrière, ce qui engendre des erreurs graves et inacceptables de centrage (en supposant que le calcul de centrage soit fait sur la base d'une répartition équilibrée). Les erreurs les plus graves peuvent se produire pour un coefficient de remplissage de 50% environ si les passagers sont tous assis soit à l'avant, soit à l'arrière de la cabine. Une analyse statistique démontre que le risque d'une disposition aussi extrême affectant le centrage est plus élevé dans les petits hélicoptères.

IEM RACI 3008.J.025(a) - Masses des passagers établies par déclaration verbale

1. Lorsqu'on demande sa masse (poids) à chaque passager sur les hélicoptères de moins de

10 sièges passagers, des constantes spécifiques doivent être ajoutées pour tenir compte des vêtements. Ces constantes doivent être déterminées par l'exploitant sur la base d'études pertinentes pour son réseau propre, etc. et ne doivent pas être inférieures à 4 kg pour les vêtements ;

2. Le personnel embarquant les passagers sur ce principe doit évaluer la masse déclarée du passager et la masse des vêtements et des bagages à main des passagers afin de vérifier qu'elles sont raisonnables. Ce personnel doit avoir reçu une formation sur l'évaluation de ces masses. Si nécessaire, la masse déclarée et les constantes spécifiques doivent être augmentées pour éviter les erreurs grossières.

IEM RACI 3008.J.025 (h) - Masse des bagages

A titre d'information, les valeurs forfaitaires réglementaires de masse pour les bagages utilisées sont les suivantes :

Type de vol	Masse forfaitaire bagage
Domestique	11 kg
Dans les limites de la région africaine	13 kg
Intercontinental	15 kg

(i). un vol domestique est un vol ayant son origine et sa destination à l'intérieur des frontières d'un même Etat ;

(ii). les vols dans les limites de la région africaine sont les vols, autres que les vols domestiques, ayant leur origine et leur destination dans une zone définie ;

(iii). et les vols intercontinentaux, autres que les vols dans les limites de la région africaine, sont les vols autres que les vols domestiques ayant leur origine et leur destination dans des continents différents.

IEM RACI 3008.J.025(h) - Evaluation statistique des données de masse pour les passagers et bagages à main

IEM à l'Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J.025 (h) - Guide pour les campagnes de pesée des passagers

1. Cette IEM résume plusieurs éléments des campagnes de pesée des passagers et fournit des explications et interprétations.

2. *Informations destinées à l'Autorité.* L'exploitant doit aviser l'ANAC de son intention de procéder à une campagne de pesée des passagers, expliquer le plan de campagne en

termes généraux et obtenir l'approbation préalable de l'Autorité (RACI 3008.J.025(g)).

3. *Plan de déroulement de la campagne*

3.1. L'exploitant doit établir et soumettre à approbation de l'Autorité un plan détaillé de la campagne de pesée qui soit pleinement représentatif du type d'exploitation (c'est-à-dire le réseau ou la route considérés) et la campagne doit reposer sur la pesée d'un nombre adéquat de passagers (RACI 3008.J.025(h)).

3.2. Un plan de campagne représentatif est un plan de pesée qui précise l'emplacement de pesée, les dates et numéros de chaque vol et reflète de manière raisonnable le programme des vols de l'exploitant et/ou les zones d'exploitation (voir l'Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J.025(g), sous-paragraphe (a)(1)).

3.3. Le nombre minimum de passagers devant être pesés est le plus élevé des nombres indiqués ci-après (voir Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J.025 (h), paragraphe (a)) :

a. le nombre qui découle de l'exigence générale selon laquelle l'échantillon doit être représentatif de l'exploitation complète à laquelle les résultats seront appliqués; ce nombre se révélera souvent être le plus contraignant ;
b. ou le nombre qui résulte de l'exigence statistique spécifiant la précision des valeurs moyennes résultantes, d'au moins 2% pour les masses standard hommes et femmes et de 1% pour les masses standard tous adultes confondus, selon le cas. La taille de l'échantillon requis peut être estimée sur la base d'un échantillon témoin (au moins 100 passagers) ou sur la base de campagnes précédentes. Si l'analyse des résultats de la campagne indique que les exigences relatives à la précision des valeurs moyennes des masses standard hommes et femmes ou tous adultes confondus, selon le cas, ne sont pas satisfaites, un nombre supplémentaire de passagers représentatifs doit être pesé afin de satisfaire aux exigences statistiques.

3.4. Afin d'éviter des échantillons réduits de façon irréaliste, une taille d'échantillon minimal de 2000 passagers (hommes + femmes) est aussi exigée, sauf pour les petits hélicoptères où, en raison de la charge que représente le grand nombre de vols devant faire l'objet d'une pesée pour réunir le nombre de 2000 passagers, un nombre inférieur est acceptable.

4. *Exécution du programme de pesée*

4.1. Au début du programme de pesée, il est important de noter et de prendre en compte les exigences relatives aux informations à fournir dans le rapport de pesée (voir paragraphe 7 ci-après).

4.2. Dans la mesure du possible, le programme de pesée doit être mené conformément au plan de campagne spécifié.

4.3. Les passagers et tous leurs effets personnels doivent être pesés aussi près que possible du point d'embarquement et la masse, de même que la catégorie correspondante du passager (homme, femme, enfant), doivent être enregistrées.

5. *Analyse des résultats de la campagne de pesée*

5.1. Les données résultant de la campagne doivent être analysées conformément à l'IEM RACI 3008.J.025(h). Afin d'obtenir un aperçu des variations par vol, route, etc., cette analyse doit être menée à différents niveaux : par vol, par route, par zone, aller/retour, etc. Les écarts significatifs par rapport au plan de campagne de pesée doivent faire l'objet d'explications, ainsi que leur impact possible sur les résultats.

6. *Résultats de la campagne de pesée*

6.1 Les résultats de la campagne de pesée devront être résumés. Les conclusions et les éventuelles propositions de variations par rapport aux valeurs de masses standard publiées devront être justifiées. Les résultats d'une campagne de pesée des passagers sont des masses moyennes pour les passagers et leurs bagages à main pouvant amener des propositions d'ajustements des valeurs de masses standard spécifiées au paragraphe RACI 3008.J.025, Tableaux 1 et 2. Comme il est spécifié dans l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J.025(h), sous-paragraphe (c), ces moyennes, arrondies au nombre entier le plus proche peuvent, en principe, être retenues comme valeurs de masse standard hommes et femmes sur hélicoptères de 20 sièges passagers et plus. Du fait des variations des masses réelles des passagers, la charge totale passagers varie également et une analyse statistique montre que le risque d'une surcharge significative devient inacceptable pour les hélicoptères de moins de 20 sièges. Telle est la raison des incréments de masse des passagers sur les petits hélicoptères.

6.2. Les masses moyennes hommes et femmes diffèrent de quelque 15 kg ou plus et, du fait d'incertitudes quant au ratio hommes/femmes, la variation de la charge totale passagers est plus importante si les valeurs de masses standard tous adultes confondus sont utilisées dans les calculs au lieu des valeurs de masses standard séparées hommes ou femmes. L'analyse statistique indique que l'utilisation des valeurs standard de masse tous adultes confondus doit être limitée aux hélicoptères de 30 sièges passagers et plus.

6.3. Comme indiqué dans l'appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J.025(h), les valeurs des masses forfaitaires tous adultes confondus doivent être fondées sur les masses moyennes hommes et femmes constatées dans l'échantillon en considérant un ratio hommes/femmes de référence de 80/20 pour tous les vols, à l'exception des charters de vacances pour lesquels il convient d'appliquer un ratio de 50/50. L'exploitant peut, sur la base de son programme de pesée ou en démontrant un ratio hommes/femmes différent, demander l'approbation de l'utilisation d'un ratio différent sur des routes ou vols spécifiques.

7. *Rapport de synthèse de la campagne de pesée*

Le rapport de synthèse de la campagne de pesée couvrant les paragraphes 1 à 6 ci-dessus doit être préparé selon un format standard comme suit :

RAPPORT DE CAMPAGNE DE PESEE

1. **Introduction**
   - Objectifs et brève description de la campagne de pesée.

2. **Plan de déroulement de la campagne de pesée**
   - Choix des vols retenus, numéros, aéroports, dates, etc. ;
   - Détermination du nombre minimal de passagers à peser ;
   - Plan de la campagne.

3. **Analyse et discussion des résultats de la campagne de pesée**
   - Ecarts significatifs par rapport au plan de la campagne (le cas échéant);
   - Ecarts dans les moyennes et écarts types dans le réseau ;
   - Discussion (du résumé) des résultats.

4. **Synthèse des résultats et conclusions**
   - Résultats principaux et conclusions ;
   - Propositions de modifications des valeurs de masses standard publiées.

Appendice 1
Calendriers ou programmes des vols en cours été et/ou hiver.

Appendice 2
Résultats de la pesée par vol (masse individuelle de chaque passager par personne et par sexe) ; moyennes et écarts types par vol, route, zone et pour la totalité du réseau.

IEM à l'appendice 1 du paragraphe RACI 3008.J.025 (h), (c)(4) - Guide pour les campagnes de pesée des passagers

Les exploitants recherchant une approbation pour l'utilisation de masses forfaitaires passagers différant de celles prescrites dans le paragraphe RACI 3008.J.025, tableaux 1 et 2, sur des routes ou réseaux similaires, peuvent grouper leurs campagnes de pesée, pourvu que :

a. l'ANAC ait donné son approbation préalable pour une campagne groupée ;
b. les procédures des campagnes et l'analyse statistique qui en résulte répondent aux critères de l'appendice 1 du paragraphe RACI 3008.J.025 (h) ;
c. et en plus des résultats de la campagne de pesée commune, les résultats des

exploitants individuels participant à la campagne commune doivent être indiqués séparément afin de valider les résultats de la campagne commune.

IEM RACI 3008.J.025 (i) & (j) - Actualisation des masses forfaitaires

Lorsque des valeurs de masses forfaitaires sont utilisées, les paragraphes 3008.J.025 (i) et 3008.J.025 (j) exigent que l'exploitant identifie et actualise les masses des passagers et des bagages enregistrés dans les cas où des nombres de passagers ou des quantités de bagages significatifs sont supposés dépasser les valeurs forfaitaires. Cette exigence implique que le manuel d'exploitation doit contenir des consignes appropriées pour s'assurer que :

a) Les agents d'enregistrement et d'exploitation, le personnel de cabine et les agents de chargement signalent ou prennent des actions appropriées lorsqu'un vol est identifié comme transportant un nombre significatif de personnes dont les masses, bagages à main compris, sont supposées dépasser les valeurs de masses forfaitaires passagers, et/ou des groupes de passagers transportant des bagages exceptionnellement lourds (ex : personnel militaire ou équipes sportives).

b) Sur de petits hélicoptères, où les risques de surcharge et d'erreurs de centrage sont les plus grandes, les commandants de bord apportent une attention spéciale au chargement et à sa distribution et font les corrections appropriées

IEM de l'Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.J 030 - Documentation de masse et centrage

Il n'est pas nécessaire de mentionner le centrage (position du CG) sur la documentation de masse et centrage si, par exemple, la distribution du chargement est conforme à un tableau de centrage préétabli ou s'il peut être montré que pour les opérations planifiées un centrage correct peut être assuré, quel que soit le chargement réel.

IEM RACI 3008.K : INSTRUMENTS ET ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

IEM RACI 3008.K.005 Instruments et équipements - Approbation et installation

IEM RACI 3008.K.020 Equipement pour les vols nécessitant un système de radiocommunication ou de radionavigation.

Un casque radio, tel qu'exigé aux paragraphes RACI 3008.K.020 est composé d'un système de communication comprenant un (des) écouteur(s) et un microphone permettant respectivement de recevoir et de transmettre des signaux sonores au système audio de l'hélicoptère. Afin de se conformer aux exigences minimales en matière de performances, le(s) écouteur(s) et le microphone doivent être compatibles avec les caractéristiques du système audio et l'environnement du poste de pilotage. Le casque radio doit être réglable pour s'ajuster parfaitement à la tête du pilote. Les microphones de casque doivent être d'un type réduisant les bruits ambiants.

IEM RACI 3008.K.025 et K.030 Instruments de vol et de navigation et équipements associés

1. Chacune des exigences de ces paragraphes peut être satisfaite par des combinaisons d'instruments ou par des systèmes de vol intégrés ou en associant un ensemble de paramètres fournis par des écrans électroniques, à condition que les informations ainsi présentées à chaque pilote requis ne soient pas inférieures à celles fournies par les instruments et équipements associés spécifiés dans le chapitre K

SERE		VOLS VFR		VOLS IFR OU DE NUIT	
Instrument		Un seul pilote	Deux pilotes	Un seul pilote	Deux pilotes
(aa)		(b)	(c)	(d)	(e)
1	Compas magnétique	1	1	1	1
2	Chronomètre de precision	1	1	1	1
3	Indicateur OAT	1	1	1	1
4	Altimètre sensible	1	2	2 (1)	2
5	Anémomètre	1	2	1	2
6	Système de réchauffage Pitot	1 (2)	2 (2)	1	2
7	Indicateur de panne de réchauffage Pitot	–	–	1 (3)	2 (3)
8	Variomètre	1	2	1	2
9	Indicateur de dérapage	1	2	1	2

10	Horizon artificiel	1 (4 or 5)	2 (4 or 5)	1 (8)	2 (8)

2. Les exigences en matière d'équipements stipulées dans ces paragraphes peuvent être satisfaites par différents moyens de conformité, pourvu que leur installation présente des conditions de sécurité équivalentes démontrées lors de la certification de type de

11	Conservateur de cap	1 (4 or 5)	2 (4 or 5)	1	2 (8)
12	Conservateur de cap	–	–	1	2 (7)
13	Horizon artificiel de	–	–	1	1 (6)
14	Prise statique de	–	–	1	1
15	Porte cartes	–	–	1	1 (7)

(1): pour les opérations mono pilote en VFR de nuit, l'altimètre sensible peut être remplacé par un radioaltimètre (RACI 3008.K.030[c])).

(2): requis pour les hélicoptères de masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) > 3 175 kg ou de capacité maximale approuvée en sièges passagers > 9 sièges passagers.

(3): requis pour les hélicoptères dont le certificat individuel de navigabilité a été délivré après le
1er août 1999. Requis également pour les hélicoptères de masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) > 3 175 kg et capacité maximale approuvée en sièges passagers > 9 sièges passagers (OPS 3.K.030 [d]).

(4): requis pour les hélicoptères de masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) > 3 175 kg.

(5): requis pour les hélicoptères lors d'opérations en survol de l'eau hors de la vue de la côte ou lorsque la visibilité est inférieure à 1 500 m.

(6): requis pour les hélicoptères de masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) > 3 175 kg; la CS-29 1303 (g) peut exiger soit un indicateur de virage combiné à un indicateur de dérapage, ou un horizon artificiel de secours (OPS 3.K.030 [h]).

(7): pour les opérations en IFR seulement.

(8): pour les opérations en VFR de nuit seulement.

l'hélicoptère, pour le type d'exploitation prévue.

IEM RACI 3008.K.030 (d) et (m)(2) Instruments de vol et de navigation et équipements associés

Un voyant d'alarme de réchauffeur de tube Pitot global est acceptable, à condition qu'il existe un moyen d'identifier le réchauffeur défaillant dans les systèmes équipés de deux sondes ou plus.

IEM RACI 3008.K.075 (b)(6) Système d'interphone pour membres d'équipage

Le moyen de différencier à l'interphone une communication normale d'une communication d'urgence peut être constitué par un des éléments suivants ou leur combinaison :

(i). des voyants de couleurs différentes ;
(ii). des codes définis par l'exploitant (exemple : un nombre différent de sonneries pour les communications normale et d'urgence) ;
(iii). tout autre signal acceptable par l'ANAC.

IEM RACI 3008.K.112 Enregistreur combiné

1. Il est possible de se conformer aux exigences relatives à l'enregistreur de conversations et au système enregistreur de paramètres de vol avec un enregistreur combiné.
2. Un enregistreur combiné est un enregistreur de vol qui enregistre :

a) Toutes les communications vocales et l'environnement sonore visés au point consacré à l'enregistreur de conversations, et,

b) Tous les paramètres requis au point sur le système d'enregistrement des paramètres de vol, et répondant aux spécifications qui y sont prévues.

Lorsque deux enregistreurs combinés sont installés, l'un doit être situé près du poste de pilotage afin de minimiser le risque de perte de données due à une défaillance du câblage assurant le transfert des données à l'enregistreur. L'autre doit être situé à l'arrière de l'hélicoptère afin de minimiser le risque de perte de données dus à l'endommagement de l'enregistreur en cas d'accident.

IEM RACI 3008. K.130 – Trousses de premiers secours et Trousses de prévention universelle

a) La trousse de premiers secours doit contenir les éléments décrits ci-après :
   1) Bandages (non spécifiés).
   2) Compresses pour brûlures (non spécifiés).

3) Pansements pour traiter les blessures, petite et grande taille.
4) Épingles de sûreté et ciseaux.
5) Petits pansements adhésifs.
6) Désinfectant cutané.
7) Adhésifs suturant.
8) Sparadrap.
9) Kit de réanimation jetable.
10) Analgésique simple, type paracétamol.
11) Antiémétique, type cinnarizine.
12) Décongestionnant nasal.
13) Manuel de premiers secours.
14) Attelles pour membres supérieurs et inférieurs.
15) Antigastralgique (+).
16) Préparation antidiarrhéique, type loperamide (+).
17) Code visuel air/sol utilisable par les survivants.
18) Gants jetables. (Plusieurs pairs)
19) Thermomètres (sans mercure)
20) Liste des composants rédigée en deux langues minimum (langue anglaise plus une autre langue). Celle-ci doit également comporter des informations relatives aux effets et effets secondaires des médicaments transportés.
21) Formulaire de compte rendu d'incident

b) Elle doit également comporter les informations relatives aux effets et effets secondaires des médicaments transportés. Un collyre bien que non exigé dans la trousse de premiers secours standard doit dans la mesure du possible être disponible en vue d'une utilisation au sol.

(+) Pour les hélicoptères comportant plus de 9 sièges passagers.

c) Trousse de prévention universelle

Un hélicoptère dont l'exploitation exige la présence à bord d'au moins un membre d'équipage de cabine doit transporter une trousse de prévention universelle. Cette trousse peut être utilisée pour le nettoyage de matières organiques potentiellement infectieuses, telles que le sang, l'urine, les vomissures et les matières fécales, ainsi que pour la protection de l'équipage de cabine lorsqu'il s'occupe de personnes potentiellement infectées soupçonnées d'avoir une maladie transmissible.

La trousse de premiers secours universelle doit contenir les éléments décrits ci-après :

1) Poudre sèche transformant les petits déversements liquides en gel granulé stérile
2) Nettoyant germicide pour surfaces
3) Lingettes
4) Masque(s) pour le visage/les yeux (masques séparés ou masque combiné)
5) Gants (jetables)
6) Tablier protecteur
7) Grand chiffon absorbant
8) Pelle avec racloir

9) Sac pour l'évacuation de déchets bio dangereux
10) Instructions

IEM RACI 3008.K.160 Extincteurs à main

IEM RACI 3008.K.185 Mégaphones

IEM RACI 3008.K.195 Emetteur de localisation d'urgence

1) Les types d'émetteurs de localisation d'urgence automatiques sont définis ci-après :

   a. **ELT automatique fixe [ELT(AF)]**. Ce type d'émetteur de localisation d'urgence est supposé rester fixé à l'aéronef en permanence avant et après un accident et est destiné à aider les équipes de recherches et de sauvetage à localiser le lieu d'un accident.
   b. **ELT automatique portable [ELT(AP)].** Ce type d'émetteur de localisation d'urgence est supposé être solidement fixé à l'aéronef avant la survenance d'un accident, mais facilement amovible de l'aéronef après un accident. Il fonctionne comme un émetteur de localisation d'urgence pendant le déroulement de l'accident. Si l'ELT ne comporte pas d'antenne intégrée, l'antenne montée sur l'aéronef peut être débranchée et une antenne auxiliaire (placée dans le sac de conditionnement de la radiobalise) peut être fixée à l'ELT. Le dit ELT peut être attaché à un survivant ou à un canot de sauvetage. Ce type d'ELT est supposé aider les équipes de recherches et de sauvetage à localiser le lieu d'un accident ou le(les) survivant(s).

   c. **ELT automatique largable [ELT(AD)].** Ce type d'émetteur de localisation d'urgence est supposé être solidement fixé à l'aéronef avant l'accident et est automatiquement largué et déployé après que le détecteur d'accident a déterminé la survenance d'un accident. Ce type d'ELT doit flotter sur l'eau et est supposé aider les équipes de recherches et de sauvetage à localiser le lieu de l'accident.

2. Afin de minimiser la possibilité d'endommagement dans le cas d'impact lors de l'accident, l'émetteur de localisation d'urgence doit être solidement fixée à la structure de l'aéronef aussi à l'arrière que possible avec son antenne et ses connexions disposées de manière à maximiser la probabilité d'émettre un signal après un accident.

IEM RACI 3008.K.202 - Combinaisons de survie équipage - Calcul de la durée de survie

a) Introduction

1) Une personne accidentellement immergée dans des mers froides (typiquement au large de l'Europe du Nord) aura de meilleures chances de survie si elle porte une véritable combinaison de survie en plus d'un gilet de sauvetage. Par le port de la

combinaison de survie, elle peut ralentir le rythme auquel la température de son corps tombera et se protégera du risque de noyade plus important amené par l'incapacité due à l'hypothermie.

2) L'ensemble combinaison de survie complet - combinaison, gilet de sauvetage et vêtements portés sous la combinaison - doit être capable de maintenir le porteur en vie suffisamment longtemps pour que les services de sauvetage le trouvent et le récupèrent. En pratique, le temps limite est de 3 heures environ. Si un groupe de personnes dans l'eau ne peut être secouru dans ce délai, il est probable qu'elles auront été éparpillées et séparées au point que leur localisation sera extrêmement difficile, spécialement dans une eau agitée typique des régions maritimes d'Europe du Nord. S'il est envisagé que la protection dans l'eau est requise pour des périodes de plus de 3 heures, des améliorations devront être recherchées au niveau des procédures de recherche et sauvetage plutôt qu'au niveau de la protection de la combinaison de survie.

b) Définitions

L'homme de minceur au dixième percentile. Le dixième homme le plus mince sur un échantillon de 100 hommes représentant la population exerçant en mer. La minceur est mesurée par l'épaisseur moyenne de peau pincée.

c) Durées de survie

1) L'objectif doit être de s'assurer qu'un homme dans l'eau puisse survive suffisamment longtemps pour être secouru ; en l'occurrence, sa durée de survie doit être supérieure à la durée probable du sauvetage. Les facteurs affectant les deux durées sont exposés sur la figure 1. La figure montre que la durée de survie est influencée par plusieurs facteurs, physiques et humains. Certains des facteurs s'appliquent à la survie dans une eau froide, d'autres s'appliquent à une eau à n'importe quelle température.
2) Une estimation générale du temps de survie probable de l'homme de minceur au dixième percentile est donnée en figure 2. Étant donné que le temps de survie est significativement affecté par les conditions météorologiques prévalant au moment de l'immersion, l'échelle de Beaufort a été utilisée comme un indicateur de ces conditions.
3) La relation entre la température de l'eau, l'isolation de l'habillement et la survie en eau calme est donnée en figure 2. Les courbes de la figure 2 sont appropriées pour l'homme de minceur au dixième percentile, et supposent que sa durée de survie prend fin lorsque sa température interne tombe à 34t. A cette température, il est peu probable qu'il meure d'hypothermie, mais il peut être si diminué par le froid qu'il mourra par noyade. Des hommes plus épais avec une meilleure isolation du corps peuvent espérer survivre plus longtemps que les valeurs prédites par les courbes. Les courbes montrent que la combinaison de survie et les vêtements portés en dessous doivent avoir une valeur d'isolation de 0,5 Clo environ pour que le porteur survive plus de 2 heures lorsqu'il est immergé dans l'eau. S'il porte des vêtements d'été sous une

combinaison de survie étanche, la ligne 0.33 Clo indique qu'il survivra moins de 2 heures dans une eau à 5 C, et molns de 3 heures dans une eau à 10°C.

-

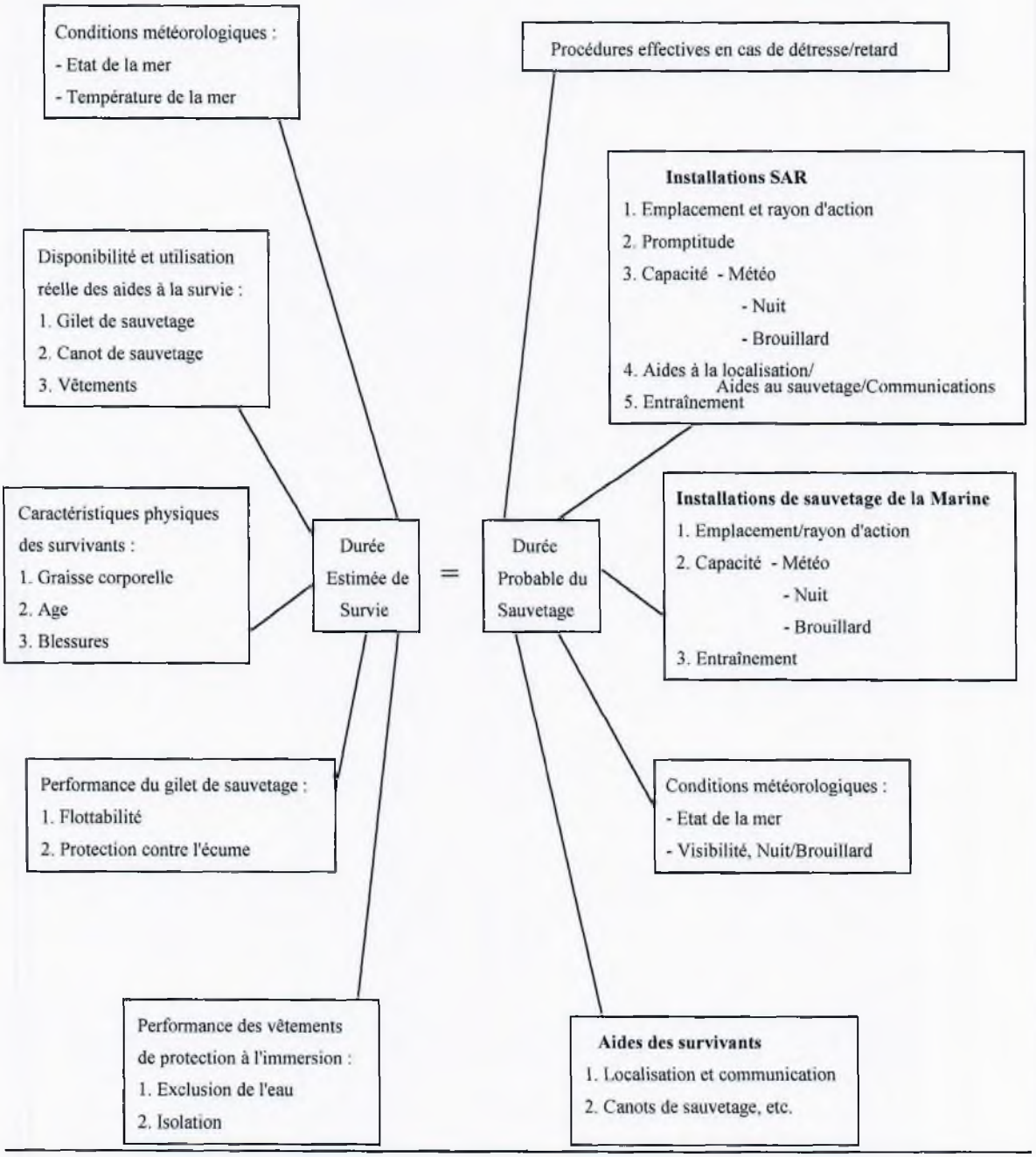


Figure 1 – L'équation de survie

4) Il faut également prendre en considération le temps nécessaire pour éventuellement s'extraire de l'hélicoptère lui-même si ce dernier est submergé ou à l'envers dans l'eau. Dans ce cas, le temps pour s'échapper est limité par la durée pendant laquelle les occupants peuvent retenir leur respiration. Cette durée peut être grandement réduite par l'effet de choc dû au froid. Cet effet de choc est causé par la chute soudaine de température de la peau lors de l'immersion et se caractérise par un réflexe de souffle coupé suivi d'une respiration non contrôlée. Le besoin de respirer devient rapidement irrésistible, et s'il est encore immergé, l'individu va avaler de l'eau et se noyer. Le port d'une combinaison de survie permet de retarder l'effet de choc et donc de disposer d'un temps supplémentaire pour s'extraire d'un hélicoptère submergé.
5) Les effets de la pénétration d'eau et de la compression hydrostatique sur la qualité d'isolation du vêtement sont bien identifiés. Dans un système nominalement sec, l'isolation est assurée par l'air immobile emprisonné au sein des fibres du vêtement et entre les couches de la combinaison et des habits. Il a été observé que beaucoup de systèmes perdent une part de leur capacité isolante, soit parce que les habits sous la combinaison de survie « étanche à l'eau » deviennent humides jusqu'à un certain point, soit du fait de la compression hydrostatique de l'assemblage complet. En conséquence de la pénétration d'eau et de la compression, les durées de survie seront raccourcies. Le port de vêtements chauds sous la combinaison est recommandé.
6) Quel que soient le type de combinaison de survie et autres vêtements fournis, il ne faudrait pas oublier qu'une perte significative de chaleur peut se produire au niveau de la tête.

Figure 2 Durées estimées de survie n eau calme tracées en fonction de la température de l'eau pour des individus minces (approximativement le dixième percentile d'épaisseur moyenne de peau pincée) portant différents niveaux d'isolation de vêtements immergés.

La courbe la plus basse correspond à un vêtement léger d'été uniquement. Les trois autres correspondent à des assemblages incluant une combinaison d'immersion avec une épaisseur croissante de vêtements portés en dessous.

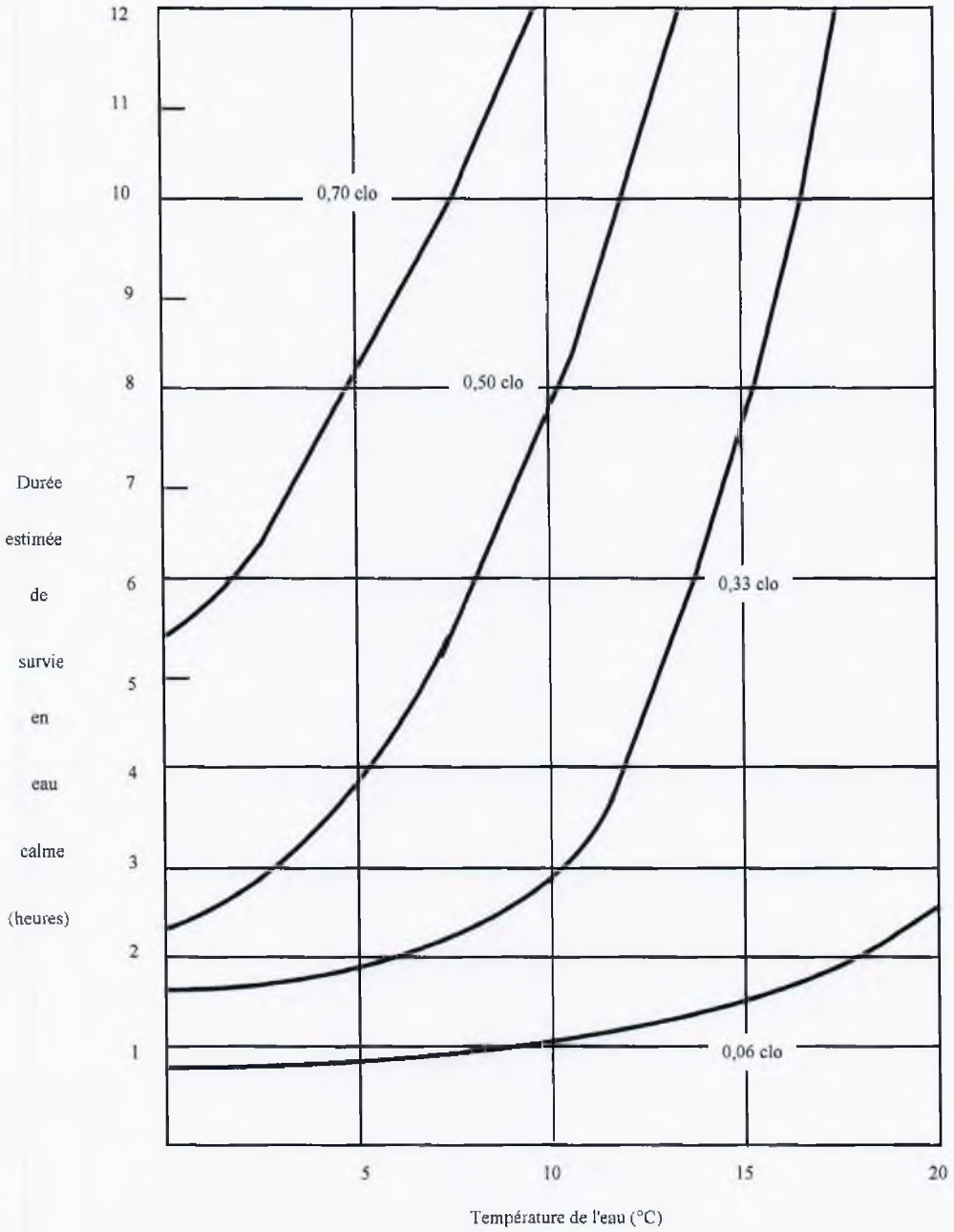


Figure 2

1) Les différentes lignes continues de la figure 2 sont définies en termes d'habillement réel comme suit :

(i). 0,06 Clo = l'isolation en immersion d'un homme en habits légers d'été (combinaison de travail et caleçon), sans combinaison de survie.

(ii). 0,33 Cio = l'isolation en immersion d'un homme en habits légers d'été (comme plus haut), mais avec une combinaison de survie par -dessus.

(iii). 0,50 Cio = l'isolation en immersion d'un homme avec un sous-vêtement long en

coton couvrant bras et jambes, une combinaison de travail, un pull épais en laine, et une véritable combinaison de survie par -dessus.

0,70 Cio = l'isolation en immersion d'un homme avec un sous-vêtement long en coton couvrant bras et jambes, un vêtement d'isolation en tissu duveteux, une combinaison de travail, et une véritable combinaison de survie par-dessus.

2) Les effets de la pénétration d'eau et de la compression hydrostatique sur la qualité d'isolation du vêtement sont bien identifiés. Dans un système nominalement sec, L'isolation est assurée par l'air immobile emprisonné au sein des fibres du vêtement et entre les couches de la combinaison et des habits. Il a été observé que beaucoup de systèmes perdent une part de leur capacité isolante, soit parce que les habits sous la combinaison de survie "étanche à l'eau" deviennent humides jusqu'à un certain point, soit du fait de la compression hydrostatique de l'assemblage complet. En conséquence de la pénétration d'eau et de la compression, les durées de survie seront raccourcies : des vêtements de plus grande valeur de Clo à sec et sans compression doivent être portés pour maintenir la durée de survie.
3) Quels que soient le type de combinaison de survie et autres vêtements fournis, il ne faudrait pas oublier qu'une perte significative de chaleur peut se produire au niveau de la tête. Une combinaison de survie doit avoir un casque isolé. Outre la prévention de la perte de chaleur, il donnera au porteur une certaine protection contre des impacts accidentels.

Figure 3 – Durée au-delà de laquelle les individus les plus vulnérables sont susceptibles de succomber aux conditions existantes

HABILLEMENT	FORCE DU VENT en Beaufort	DUREE AU-DELA DE LAQUELLE LES INDIVIDUS les plus vulnérables sont susceptibles de se noyer	
		Température de l'eau de 5°C	Température de l'eau de 13°C
Vêtements de travail (pas de combinaison de survie)	0 – 2	Moins de 45 minutes	Moins de 75 minutes
	3 – 4	Moins de 30 minutes	Moins de 30 minutes
	5 et plus	Significativement moins de 30 minutes	Significativement moins de 30 minutes
Combinaison de survie portée au-dessus des vêtements de travail (avec pénétration d'eau dans la combinaison)	0 – 2	Peut être supérieur à 3 heures	Peut être supérieur à 3 heures
	3 – 4	Moins de 2 h 45	Peut être supérieur à 3 heures
	5 et plus	Significativement moins de 2 h 45. Peut être supérieur à 1 heure.	Peut être supérieur à 3 heures

IEM RACI 3008.K.205 (a)(2) – Canots de sauvetage et émetteur de localisation d'urgence pour les vols prolongés au-dessus de l'eau

a) Chaque canot exigé par le paragraphe RACI 3008.K.205 être conforme aux spécifications suivantes :
   1) Ils doivent être d'une conception approuvée et être rangés de manière à faciliter leur utilisation immédiate en cas d'urgence ;
   2) Ils doivent être détectables par un radar de bord standard ;
   3) Lors du transport de plus d'un canot, au moins 50 % doit être largable par l'équipage assis à son poste normal, si nécessaire par télécommande ;
   4) Les canots qui ne sont pas largables par télécommande ou par l'équipage doivent avoir un poids tel qu'ils puissent être manipulés par une seule personne. 40 kg devra être considéré comme un poids maximum.

b) Chaque canot exigé par le paragraphe RACI 3008.K.205 doit contenir au moins ce qui suit :
   1) Une balise lumineuse de localisation approuvée ;
   2) Un dispositif de signalisation visuelle approuvé ;
   3) Un auvent (pouvant être utilisé comme voile, ombrelle, ou récupérateur d'eau de pluie) ;
   4) Un réflecteur radar ;
   5) Une ligne d'amarrage de 20 m conçue pour maintenir le canot à côté de l'hélicoptère, mais le libérer si l'hélicoptère est totalement submergé ;
   6) Une ancre flottante ;
   7) Une trousse de survie, convenablement fournie pour la route à suivre, qui doit contenir au moins :
      (i). Un kit de réparation du canot ;
      (ii). Une écope ;
      (iii). Un miroir de signalisation ;
      (iv). Un sifflet ;
      (v). Un couteau flottant ;
      (vi). Un moyen de gonflage additionnel ;
      (vii). Des comprimés contre le mal de mer ;
      (viii). Une trousse de premier secours ;
      (ix). Un moyen d'éclairage portable ;
      (x). Un demi-litre d'eau pure et un équipement pour dessaler l'eau de mer ;
      (xi). Un manuel de survie illustré compréhensible dans une langue appropriée.

c) Les batteries utilisées dans les émetteurs de localisation d'urgence doivent être remplacées (ou rechargées, si la batterie est rechargeable) lorsque le matériel a été utilisé pendant plus d'1 heure cumulée, mais également lorsque 50 % de leur durée de vie utile (ou pour les batteries rechargeables, 50 pour cent de leur durée de charge utile), telle qu'établie par le fabricant, sont épuisés. La nouvelle date d'expiration de la batterie remplacée (ou rechargée) doit être inscrite de manière lisible à l'extérieur de l'équipement. Les exigences en matière de durée de vie utile d'une batterie (ou de durée de charge utile) du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux batteries (telles que

les batteries activées par l'eau) qui ne sont pas soumises aux risques de décharge pendant les périodes probables de stockage.

IEM RACI 3008.K.205 (a) (3) Emetteur de localisation d'urgence de survie (ELT(S))

IEM RACI 3008.K.210 Equipement de survie

a) L'expression « Les régions où les opérations de recherches et de sauvetage seraient particulièrement difficiles » doit être interprétée comme suit :

1. Régions ainsi désignées par l'Etat responsable de la gestion de la recherche et du sauvetage ;
2. ou régions inhabitées en majeure partie et où :
   (i). l'Etat responsable de la gestion de la recherche et du sauvetage n'a pas publié d'information qui confirme que la recherche et le sauvetage ne seraient pas particulièrement difficiles ;
   (ii). Et l'État dont il est fait référence au paragraphe (a) ci-dessus ne désigne pas, pour une question de politique, des régions désignées comme étant particulièrement difficiles pour la recherche et le sauvetage.

IEM RACI 3008.K.210 (c) Equipement de survie

a) Les équipements additionnels de survie ci-après doivent être embarqués quand ils sont requis :
   1) Pour chaque groupe, ou partie de groupe, de 4 personnes à bord - 500 ml d'eau potable ;
   2) Un couteau ;
   3) Équipement de premiers secours ;
   4) Un jeu de codes sol/air.

b) Par ailleurs, lorsque l'on s'attend à des conditions polaires, les équipements ci–après doivent être emportés :
   1) Un dispositif permettant de faire fondre la neige ;
   2) Une pelle à neige et une scie à neige ;
   3) Des sacs de couchage pour au moins le tiers de l'ensemble des personnes à bord et des couvertures isothermes pour le reste ou des couvertures isothermes pour l'ensemble des passagers à bord ;
   4) Une combinaison polaire pour chaque membre d'équipage transporté.

c) Si l'un des articles de l'équipement contenu dans la liste susmentionnée est déjà transporté à bord de l'hélicoptère en conformité avec une autre exigence, il n'est pas nécessaire que celui–ci soit en double.

IEM RACI 3008.K.212 (a)(2) - Exigences additionnelles pour les hélicoptères exploités depuis ou vers des héli-plateformes situées dans une zone maritime hostile

1) Les exploitants doivent être conscients du fait que des saillies sur la surface extérieure de l'hélicoptère, situées dans une zone comprise entre 1,22 m (4 ft) au-dessus et 0,61 m (2 ft) au-dessous de la ligne de flottaison statique établie pourraient causer des dommages à un canot de sauvetage déployé. Des exemples de saillies nécessitant d'être prise en compte sont les antennes, les orifices carénés, les extrémités de goupille fendue non protégées, les gouttières et toute saillie plus pointue que le coin d'un cube.
2) Tandis que les limites spécifiées au paragraphe 1 ci-dessus sont conçues comme un guide, la zone totale qui doit être considérée doit également prendre en compte le comportement probable du canot de sauvetage après déploiement dans tous les états de mer jusqu'au maximum dans lequel l'hélicoptère est capable de rester à la verticale.
3) Il est rappelé aux exploitants et aux organisations d'entretien qu'à chaque fois qu'une modification ou une altération est faite sur un hélicoptère à l'intérieur des limites spécifiées, la conception doit prendre en compte le besoin d'éviter que la modification ou l'altération cause des dommages à un canot de sauvetage déployé.
4) Un soin particulier doit également être apporté lors de l'entretien de routine pour s'assurer que des risques supplémentaires ne sont pas introduits, par exemple, en laissant des panneaux d'inspection à coins pointus dépasser de la surface environnante du fuselage, ou en permettant que des seuils de porte se détériorent au point que des bords tranchants deviennent dangereux.
5) Les mêmes considérations s'appliquent concernant les équipements de flottabilité de secours.

IEM RACI 3008.K.22O (c) - Vols au-dessus de l'eau – décollage et atterrissage en classe de performance 2

En classe de performance 2, à l'atterrissage et au décollage, les hélicoptères sont exposés à une panne du moteur critique. Ainsi, lorsqu'une telle exploitation a lieu au-dessus de l'eau, les hélicoptères doivent être conçus pour atterrir sur l'eau et certifiés pour un amerrissage forcé, ou être équipés de flotteurs appropriés (pour un environnement non hostile).

IEM RACI 3008.L- EQUIPEMENTS DE COMMUNICATION ET DE NAVIGATION

IEM RACI 3008. L.005 Equipements de navigation et de communication - Approbation et installation

IEM RACI 3008 N - EQUIPAGE DE CONDUITE

IEM RACI 3008.N.005 (a) (4) Constitution d'un équipage avec des membres d'équipage de conduite inexpérimentés

a) L'exploitant doit considérer qu'un membre de conduite est inexpérimenté dès lors qu'il vient d'achever sa qualification de type ou sa formation commandant de bord (et les vols en ligne sous supervision qui y sont associés), à moins :
   1) Qu'il ait effectué 50 heures de vol sur le type et/ou dans l'activité dans une période de consolidation de 60 jours, ou,
   2) Qu'il ait effectué 100 heures de vol sur le type et/ou dans l'activité (sans limite de temps).

b) Un nombre inférieur d'heures de vol, sur le type et/ou dans l'activité, peut être acceptable par l'Autorité de l'aviation civile, sous réserve de toute autre condition que l'ANAC peut imposer, lorsque :
   1) Un nouvel exploitant débute ses opérations, ou,
   2) Un exploitant introduit un nouveau type d'hélicoptère, ou,
   Les membres d'équipage de conduite ont déjà effectué un stage d'adaptation à un type avec le même exploitant.

IEM RACI 3008.N.010 - Gestion des ressources de l'équipage (CRM)

a) Généralités.
   1) La gestion des ressources de l'équipage (CRM) consiste en l'utilisation efficace de toutes les ressources disponibles (telles que les membres d'équipage, les systèmes hélicoptère, les moyens d'assistance matériels et humains) pour assurer une exploitation sure et efficace.
   2) L'objectif du CRM est d'accroître les aptitudes de communication et de gestion du membre d'équipage de conduite concerné. L'accent est mis sur les aspects non techniques de la performance d'un équipage de conduite.

b) Formation initiale au CRM.
   1) Les programmes de formation initiale au CRM doivent permettre d'acquérir une connaissance et de se familiariser avec les facteurs humains dans le domaine des opérations en vol.
   2) Un formateur CRM doit posséder des aptitudes suivantes :

      (i). Avoir passé avec succès l'examen Limitations et Performances Humaines (HPL) (voir les exigences à la délivrance des licences de membres) ; ou
      (ii). Avoir suivi un stage théorique HPL couvrant le programme complet de l'examen HPL ;
      (iii). Avoir et maintenir une connaissance adéquate des opérations et des types ; et
      (iv). Être supervisé par du personnel de formation au CRM dûment qualifie lors de

leur première session de formation initiale au CRM ; et

(v). Avoir reçu un enseignement supplémentaire dans les domaines de la gestion des groupes, la dynamique des groupes et la prise de conscience individuelle.

3) L'exploitant doit s'assurer que la formation initiale au CRM prend en compte la nature de l'exploitation de l'entreprise concernée, ainsi que les procédures associées et la culture de l'entreprise. Cela comprend la prise en compte des zones d'exploitation qui engendrent des difficultés particulières, ou des conditions météorologiques très défavorables ainsi que tout danger inhabituel.

4) Si l'exploitant n'a pas les moyens suffisants pour mettre au point la formation initiale au CRM, il peut utiliser un stage fourni par un autre exploitant, un tiers ou un organisme de formation acceptable par l'Autorité de l'aviation civile. Dans ce cas, l'exploitant doit s'assurer que le contenu du cours répond à ses exigences opérationnelles. Lorsque des membres d'équipage de plusieurs entreprises suivent le même stage, les éléments clés du CRM doivent être adaptés à la nature de l'exploitation des entreprises concernées et aux stagiaires concernés.

5) Les aptitudes au CRM d'un membre d'équipage de conduite ne doivent pas être évaluées lors de la formation initiale au CRM.

c) Formation au CRM du stage d'adaptation.

1) Si le membre d'équipage de conduite suit un stage d'adaptation lors d'un changement de type hélicoptère ou d'exploitant, les éléments du stage CRM initial seront traités comme exigé.

2) Un membre d'équipage de conduite ne doit pas être évalué lorsqu'il suit les éléments de la formation au CRM qui font partie d'un stage d'adaptation de l'exploitant.

d) Formation au CRM du stage de commandement.

1) L'exploitant doit s'assurer que les éléments du stage CRM initial sont intégrés dans le stage de commandement et soient traités comme exigé.

2) Un membre d'équipage de conduite ne doit pas être évalué lorsqu'il suit les éléments de la formation au CRM qui font partie du stage de commandement, bien qu'un retour d'information doit être donne.

e) Entraînement périodique au CRM.

1) L'exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage de conduite ne doit pas être évalué lorsqu'il suit les éléments de la formation au CRM qui font partie de l'entraînement périodique.

f) Mise en œuvre du CRM

Le tableau suivant indique quels éléments du CRM doivent être inclus dans chaque type de formation :

<table>
<tr><th>ÉLÉMENTS clés (a)</th><th>FORMATION initiale au CRM (b)</th><th>STAGE d'adaptation de l'exploitant lors d'un changement de type (c)</th><th>STAGE d'adaptation de l'exploitant lors d'un changement</th><th>STAGE de commandement (e)</th><th>ENTRAÎNEMENT périodique (f)</th></tr>
<tr><td>Erreur humaine et fiabilité, chaîne d'erreur, prévention et détection de l'erreur</td><td rowspan="8">En profondeur</td><td>En profondeur</td><td>Vue d'ensemble</td><td>Vue d'ensemble</td><td rowspan="8">Vue d'ensemble</td></tr>
<tr><td>Culture de la sécurité dans l'entreprise, procédures opérationnelles standard (SOPs), facteurs liés à l'organisation de l'entreprise</td><td rowspan="3">Non exigé</td><td>En profondeur</td><td rowspan="4">En profondeur</td></tr>
<tr><td>Stress, gestion du stress, fatigue et vigilance</td><td rowspan="3">Non exigé</td></tr>
<tr><td>Acquisition et traitement de l'information, prise de conscience de la situation, gestion de la charge de Travail</td><td rowspan="4">Vue d'ensemble</td></tr>
<tr><td>Prise de décision</td></tr>
<tr><td>Communication et coordination à l'intérieur et à l'extérieur du cockpit</td><td rowspan="2">Vue d'ensemble</td></tr>
<tr><td>Exercice du commandement et comportement en équipe, synergie</td></tr>
</table>

	FORMATION initiale au CRM (b)	STAGE d'adaptation de l'exploitant lors d'un changement de t	STAGE d'adaptation de l'exploitant lors d'un changement d'exploitant (d)	STAGE de commandement (e)	ENTRAINEMENT périodique (f)
Automatisation et philosophie de l'utilisation des automatis	Au besoin	En profondeur	En profondeur	Au besoin	Au besoin
Différences spécifiques à un type			Non exigé		
Études de cas	En profondeur	En profondeur	En profondeur	En profondeur	Si approprié

g) Coordination entre la formation de l'équipage de conduite et celle de l'équipage de cabine.

1) Dans la mesure du possible, les exploitants doivent combiner la formation des membres d'équipage de conduite et des membres d'équipage de cabine, y compris le briefing et le débriefing.
2) Il doit exister une liaison efficace entre les services de formation des équipages de conduite et des équipages de cabine. Des mesures doivent être prises, permettant aux instructeurs des équipages de conduite et de cabine de procéder à des observations et a des commentaires sur leurs formations réciproques.

IEM RACI 3008. N.015 Programme du stage d'adaptation

a) Généralités

Le stage d'adaptation doit être adapté à l'expérience antérieure du pilote sur le type et dans l'activité. Lors d'un stage d'adaptation, l'exploitant devra aborder tous les thèmes listés au paragraphe RACI 3008.N.015. Néanmoins, leur volume devra être adapté au niveau de formation requis pour le pilote. Ainsi, sous justification, il peut être admis que plusieurs items soient réalisés au cours d'un même vol. Le stage d'adaptation doit se dérouler dans l'ordre suivant :

(i) formation au sol couvrant tous les systèmes hélicoptère et les procédures d'urgence (avec ou sans entraîneur synthétique de vol de vol ou autre dispositif d'entraînement) ;

(ii) formation aux équipements de sécurité sauvetage et contrôle associé (devant être achevée avant le début de l'entraînement au vol sur

l'hélicoptère) ;

(iii) formation au vol (sur entraîneur synthétique de vol et/ou hélicoptère) ;

(iv) vol en ligne sous supervision.

b) Formation au sol

1) La formation au sol doit inclure un programme d'instruction au sol organisé de manière appropriée par une équipe d'instruction avec des installations adéquates, comprenant toutes les aides mécaniques et visuelles nécessaires. Toutefois, le cas échéant, une étude particulière pourra suffire si l'exploitant fournit les manuels et/ou les ouvrages appropriés.
2) Les cours dispensés lors de la formation au sol doivent comprendre des tests formels sur des sujets tels que, selon les cas, les systèmes hélicoptère, les performances et la préparation du vol.

c) Formation au vol

1) La formation au vol doit être structurée et suffisamment complète pour permettre au membre d'équipage de conduite de se familiariser entièrement avec tous les aspects des limitations et de l'exploitation normale de l'hélicoptère, y compris l'utilisation de tous les équipements du poste de pilotage, et avec toutes les procédures anormales/d'urgence, et doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés ou par des examinateurs dûment qualifiés.
2) Lors de la planification de la formation sur hélicoptère ou entraîneur synthétique de vol, pour des hélicoptères avec un équipage de conduite de 2 pilotes ou plus, l'accent doit être mis sur la pratique de l'entraînement au vol orienté ligne (LOFT) en insistant sur la gestion des ressources de l'équipage (CRM) et sur l'utilisation de procédures coordonnées en équipage correctes, y compris la gestion des problèmes d'incapacité.
3) Généralement, copilotes et commandants de bord doivent suivre les mêmes entraînements et exercices sur la conduite de l'hélicoptère. Les sections « conduite du vol » des programmes de formation destinés aux commandants de bord et copilotes doivent couvrir la totalité des exigences relatives au contrôle des compétences par l'exploitant exigé par le paragraphe RACI 3008.N.035.
4) La formation doit couvrir tous les éléments d'un contrôle de qualification de vol aux instruments lorsqu'il est probable que l'équipage de conduite devra exercer en IFR.
5) À moins que cela ne soit déjà couvert par le § 3.3 ci-dessus, avant leur mise en ligne, tous les membres de l'équipage de conduite doivent avoir subi avec succès un contrôle des compétences hors ligne avec un examinateur dûment qualifié.

d) Formation et contrôle de sécurité sauvetage

La formation de sécurité sauvetage doit, autant que possible, être effectuée en coordination avec un équipage effectuant une formation similaire, en insistant sur les procédures coordonnées et la communication dans les deux sens. Pour les nouveaux membres d'équipage de conduite ou, selon le cas, pour une adaptation, les points suivants doivent être abordés :

1) une instruction doit être dispensée sur des sujets médicaux liés à l'aéronautique,

laquelle doit inclure au minimum :

(i). le secourisme en général et les compléments nécessaires selon l'hélicoptère et l'équipage ;

(ii). les consignes pour éviter l'empoisonnement alimentaire ;

(iii). les dangers possibles liés à la contamination de la peau ou des yeux par du carburant aviation et d'autres fluides, et les traitements d'urgence ;

(iv). la reconnaissance et le traitement de l'hypoxie et de l'hyperventilation ; et

(v). La formation à la survie et les conseils sur l'hygiène appropriés aux routes exploitées ;

2) la formation doit porter également sur :

(i). l'importance d'une coordination efficace entre équipage de conduite et équipage cabine ;

(ii). l'utilisation de l'équipement de protection respiratoire et des vêtements de protection, lorsqu'ils sont embarqués. Dans le cas d'un premier type d'hélicoptère équipé de la sorte, la formation doit être associée à la pratique du déplacement en environnement rempli de fumée d'origine artificielle ;

(iii). la lutte anti-feu avec un équipement représentatif de celui embarqué dans l'hélicoptère ; et

(iv). les procédures opérationnelles des services de sûreté, de sauvetage et d'urgence.

3) les exploitants doivent dispenser une formation à la survie appropriée à leurs zones d'exploitation (par exemple, les zones polaires, le désert, la jungle ou la mer) comprenant l'utilisation de tout équipement de survie embarqué ;

4) une instruction sur l'emplacement des équipements de sécurité sauvetage et la réalisation correcte de tous les gestes appropriés et les procédures qui pourraient avoir à être effectués par l'équipage de conduite dans différentes situations d'urgence. L'évacuation de l'hélicoptère (ou d'un dispositif réaliste d'entraînement), le cas échéant à l'aide d'un toboggan, doit être comprise lorsque la procédure du manuel d'exploitation exige l'évacuation prioritaire de l'équipage de conduite afin qu'il puisse fournir une assistance au sol ;

5) après achèvement de la formation aux équipements de sécurité sauvetage, le membre d'équipage de conduite doit subir le contrôle défini au RACI 3008.035 (c).

e) Vol en ligne sous supervision

1) Après l'achèvement de la formation en vol et du contrôle dans le cadre du programme d'adaptation, chaque membre d'équipage de conduite doit exercer sur un nombre minimum d'étapes et/ou pendant un nombre minimum d'heures de vol sous la supervision d'un membre d'équipage de conduite désigné. Les valeurs minimales doivent être spécifiées dans le manuel d'exploitation et choisies après prise en compte de la complexité de l'hélicoptère et de l'expérience du membre d'équipage de conduite.

2) Après achèvement des étapes et/ou heures de vol sous supervision, un contrôle en ligne doit être effectué.

f) Prise en charge des passagers

Outre une formation générale aux relations humaines, une attention plus particulière doit être

accordée aux sujets suivants :

1) conseils quant à l'identification et la prise en charge des passagers qui paraissent ou deviennent ivres, sous l'influence de drogues ou agressifs ;
2) méthodes utilisées pour motiver les passagers et assurer un contrôle de la foule nécessaires à une évacuation rapide de l'hélicoptère ;
3) prise de conscience des catégories de marchandises dangereuses, qui peuvent ou non être transportées en cabine passagers, y compris le suivi d'un programme de formation aux marchandises dangereuses, et,
4) l'importance d'une répartition correcte des passagers eu égard à la masse et au centrage de l'hélicoptère. On devra par ailleurs insister plus particulièrement sur l'allocation des sièges aux passagers handicapés et sur la nécessité de placer des passagers valides à proximité des issues non surveillées.

g) Discipline et responsabilités

Entre autres sujets, une attention particulière doit être accordée à la discipline et aux responsabilités d'un individu eu égard :

1) à ses compétences et aptitudes actuelles à servir en qualité de membre d'équipage de conduite, en insistant plus particulièrement sur les limitations de temps de vol ;
2) aux procédures de sûreté.

h) Annonces passagers/Démonstrations de sécurité.
Une formation doit être dispensée sur la préparation des passagers aux situations normales et d'urgence.

IEM RACI 3008. N.015 Vol en ligne sous supervision

1. Le vol en ligne sous supervision permet à un membre de l'équipage de conduite de mettre en pratique les procédures et techniques avec lesquelles il s'est familiarisé au cours de la formation au sol et en vol lors du stage d'adaptation. Il se déroule sous ia supervision d'un membre de l'équipage de conduite désigné et formé à cet effet. A l'issue du vol en ligne sous supervision, le membre d'équipage de conduite concerné est capable d'effectuer un vol sûr et efficace dans ie cadre des attributions de son poste de travail.

2. Les chiffres minimums relatifs au vol en ligne sous supervision sont fixés par les exploitants en tenant compte de :
   a. l'expérience du membre d'équipage,
   b. la complexité de l'hélicoptère concerné
   c. et le type d'exploitation.

IEM RACI 3008.N.035 – Maintien des compétences et contrôles périodiques

Les contrôles en ligne ainsi que les exigences de compétence de route et d'héliport et d'expérience récente sont conçus pour garantir l'aptitude d'un membre d'équipage à exercer efficacement ses fonctions dans des conditions normales, tandis que les autres contrôles et la formation sécurité–sauvetage ont pour objectif premier de préparer le membre d'équipage à l'application des procédures anormales/d'urgence.

a) Généralités

Le contrôle en ligne s'effectue à bord de l'hélicoptère. Tout autre entraînement et contrôle doit s'effectuer à bord de l'hélicoptère ou dans un entraîneur synthétique de vol agréé ou, dans le cas de l'entraînement de sécurité-sauvetage, sur tout matériel d'instruction représentatif. Le type d'équipement utilisé pour l'entraînement et les contrôles doit être représentatif des instruments de bord, de l'équipement et de la configuration du type d'hélicoptère sur lequel le membre d'équipage de conduite exerce.

b) Contrôles en ligne

1) L'exploitant a une obligation statutaire de s'assurer que ses pilotes ont la compétence nécessaire à l'exercice de leurs fonctions. Le contrôle en ligne est considéré comme un facteur particulièrement important pour la mise au point, le suivi et le perfectionnement de normes d'exploitation de haut niveau ; il peut fournir à l'exploitant de précieuses indications quant à l'utilité de sa politique et de ses méthodes de formation. Cette exigence impose de contrôler la capacité à effectuer une exploitation en ligne complète, du départ à l'arrivée, comprenant les procédures prévol et postvol et l'utilisation des équipements fournis et de faire une estimation globale de son aptitude à effectuer les tâches requises telles que spécifiées dans le manuel d'exploitation. La route choisie doit donner une représentation adéquate du domaine d'exploitation usuel d'un pilote. Le contrôle en ligne n'a pas pour but de déterminer la compétence sur une route particulière.

2) Le commandant de bord doit également faire la preuve de sa capacité à gérer le vol et à prendre les décisions de commandement qui s'imposent :

i) du fait que les pilotes sont amenés à exercer les fonctions de pilote aux commandes ou non aux commandes, tous les pilotes doivent être contrôlés dans les deux fonctions.

c) Entraînement périodique et contrôles

Lorsqu'un entraîneur synthétique de vol est utilisé on profitera de l'occasion, lorsque c'est possible, pour dispenser un entraînement au vol orienté ligne (LOFT).

IEM RACI 3008.N.035 Entraînement périodique et contrôles

1. Utilisation et approbation des entraîneurs au vol synthétiques.

L'entraînement et les contrôles fournissent une occasion de pratiquer des procédures anormales/d'urgence qui surviennent rarement en exploitation normale, et font partie d'un

programme structuré d'entraînement périodique. Ils doivent être effectués, autant que possible, sur un entraîneur au vol synthétique.

2. Lorsqu'il existe une limitation dans le manuel de vol sur l'utilisation de certains régimes d'urgence, des procédures, permettant un entraînement réaliste à la panne moteur et la démonstration des compétences, sans utilisation effective des régimes d'urgence, doivent être développées en coordination avec le constructeur de l'aéronef, et incluses dans le manuel de vol de l'aéronef. Ces procédures doivent également être approuvées par l'Autorité.

3. Lorsque les exercices d'urgence exigent une action du pilote non aux commandes, les contrôles doivent également porter sur la connaissance de ces exercices.

4. À cause du risque inacceptable lors de la simulation d'urgences telles qu'une défaillance du rotor, des problèmes de givrage, certains types de pannes moteur (par exemple durant le décollage ou en approche interrompue, panne hydraulique totale, etc.), ou à cause de considérations liées à l'environnement associées à certaines urgences (par exemple, largage de carburant), ces urgences doivent, de préférence, être couvertes dans un entraîneur au vol synthétique. Si aucun entraîneur synthétique de vol n'est disponible, ces urgences peuvent être couvertes dans l'hélicoptère en utilisant une simulation en vol sûre, en gardant à l'esprit l'effet de toute panne ultérieure, et les exercices doivent être précédés d'un briefing complet au sol.

5. Le contrôle hors ligne peut inclure le test annuel de qualification de vol aux instruments (IFR). Dans ce cas un compte rendu de contrôle combiné peut être utilisé, dont le détail sera décrit dans le manuel d'exploitation.

IEM RACI 3008.N.035 (b) – Contrôle hors ligne en équipage constitué

Lorsqu'un pilote opère en équipage multi pilote sur un type d'hélicoptère, un contrôle hors ligne sur deux sur ce type peut être réalisé en conditions mono pilote.

IEM RACI 3008.N.035 (b) (1) (ii) – Contrôle hors ligne et exploitation en IFR

Seuls les items spécifiques au vol IFR du programme de la qualification de type doivent être effectués sans références visuelles extérieurs au cours d'un contrôle hors ligne.

IEM RACI 3008.N.035 (d) – Maintien des compétences et contrôle de sécurité sauvetage

1. Afin de résoudre avec succès une urgence en vol, une synergie des équipages de conduite et de cabine est nécessaire ; aussi l'accent doit-il être mis sur l'importance d'une coordination efficace et d'une communication dans les deux sens entre tous les membres d'un équipage dans différentes situations d'urgence.

2. Le maintien des compétences de sécurité-sauvetage doit inclure des exercices communs d'évacuation d'hélicoptère permettant à tout le personnel concerne de connaître les tâches devant être accomplies par les autres membres d'équipage. Lorsque ces exercices en commun ne sont pas praticables, la formation en commun des équipages de conduite et de cabine doit inclure une discussion commune sur des scénarios de situations d'urgence.

3. Le maintien des compétences de sécurité–sauvetage doit, dans la mesure du possible, se dérouler en commun avec les membres de l'équipage de cabine lors de leur entraînement de sécurité/sauvetage, et l'accent doit être mis sur la coordination des procédures et le dialogue entre le poste de pilotage et la cabine.

IEM RACI 3008.N.035 (a)(3) (iii) (d) – Entraînement à la survie dans l'eau

1. Lorsque des canots de sauvetage sont transportés, un exercice aquatique complet pour couvrir toutes les procédures d'amerrissage doit être suivi par les membres d'équipage de l'aéronef (comme le transfert de pilote de port ; les opérations offshores ; les opérations d'une côte à une autre comportant un survol de l'eau ; ou toutes autres opérations désignées comme telle par l'Autorité de l'aviation civile). Cet exercice aquatique est censé inclure, comme approprié, la pratique de la mise et le gonflage effectifs d'un gilet de sauvetage, de même qu'une démonstration ou un film montrant le gonflage des canots de sauvetage. Les membres d'équipage doivent monter à bord des mêmes (ou similaires) canots de sauvetage depuis l'eau tandis qu'ils portent un gilet de sauvetage. L'entraînement doit inclure l'utilisation de tous les équipements de survie transportés à bord des canots de sauvetage et de tout équipement de survie supplémentaire transporté séparément à bord de l'aéronef.

2. On doit étudier la possibilité d'un entraînement plus spécialisé tel que l'entraînement à une évacuation sous l'eau.

Les exercices pratiques en milieu humide doivent toujours être conduits lors de la formation initiale à moins que le membre d'équipage ait reçu une formation similaire fournie par un autre opérateur et qu'un tel arrangement soit acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile.

IEM RACI 3008.N.035 (b) (1) (i) & (ii) – Contenu du contrôle hors ligne

L'appendice 1 au RACI 3008.N.035(b) (1) (i) spécifie les éléments qui doivent être abordés lors d'un contrôle ligne. Cette IEM précise les items pour lesquels les actions peuvent être uniquement simulés lors d'un contrôle en vol.

IEM RACI 3008.N.040 – Qualification des pilotes pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes

Une qualification pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes n'est requise que s'il est

démontré qu'il existe des différences entre les places droite et gauche.

IEM RACI 3008.N.050 – Compétence route/activité/zone

(a) La formation pour la compétence de route/activité/zone doit comprendre une connaissance couvrante :
1. le relief et les altitudes minimales de sécurité ;
2. les conditions météorologiques saisonnières ;
3. les installations, services et procédures de météorologie, communication et trafic aérien ;
4. les procédures de recherche et de sauvetage ;
5. les moyens de navigation associés à la route sur laquelle le vol doit avoir lieu ; et
6. les obstacles, la disposition physique, l'éclairage, les aides à l'approche et les procédures d'arrivée, de départ, d'attente et d'approche aux instruments et les minima opérationnels applicables.

(b) En fonction de la complexité de la route et/ou de l'aérodrome, les méthodes de familiarisation suivantes doivent être utilisées :

1. pour les routes/activités/zones et/ou les héliports les moins complexes, familiarisation par instruction personnelle à l'aide de la documentation de route, ou au moyen d'une instruction programmée, et
2. pour les routes et/ou les héliports plus complexes, en plus du § 2 (a) ci- dessus, familiarisation en vol comme commandant de bord, copilote ou observateur sous la supervision d'un pilote désigné ayant une connaissance appropriée de la zone, ou familiarisation sur entraîneur synthétique de vol agréé en utilisant la base de données appropriée à la route concernée.

(c) La compétence de route peut faire l'objet d'une nouvelle validation lorsque la route est exploitée pendant la précédente période de validité, au lieu de la procédure décrite au § b) 2) ci-dessus.

IEM RACI 3008.N.055 – Exercice sur plus d'un type ou variante

1. Les exploitants de plus d'une variante ou d'un type d'hélicoptère doivent faire figurer dans le manuel d'exploitation :
a. le niveau d'expérience minimum des membres de l'équipage de conduite ;
b. le processus par lequel l'équipage de conduite qualifié pour un type ou variante sera entraîné et qualifié pour un autre type ou variante, et,
c. toute exigence supplémentaire d'expérience récente qui peut être requise par l'Autorité.

2. Si un membre d'équipage de conduite exerce sur plus d'un type ou variante les conditions suivantes doivent être respectées :

a) les exigences d'expérience récente spécifiées au paragraphe RACI 3008. N.045 doivent être satisfaites et confirmées sur quelque type que ce soit avant toute

opération de transport aérien commercial et le nombre minimal de vols sur chaque type dans une période de trois mois doit être spécifié dans le manuel d'exploitation ;

b) toutes les exigences du paragraphe RACI 3008.N.035 relatives à l'entraînement périodique ;

c) lorsqu'un pilote est qualifié sur plusieurs types d'hélicoptères bimoteurs à turbines de La masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) inférieure ou égale à 3 175 kg, il peut ne subir qu'un contrôle hors ligne pour les différents types d'hélicoptères qu'il Utilise effectivement. Cependant, un contrôle hors ligne sur chaque type ou variante Utilisé doit être effectué tous les 12 mois ;

d) pour les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg ou dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est de plus de 19 :

(i). le membre d'équipage de conduite ne doit pas exercer sur plus de deux types d'hélicoptères ;

(ii). le membre d'équipage de conduite doit posséder une expérience d'au moins trois mois et cent cinquante heures sur le type ou la variante avant d'entamer un stage d'adaptation vers le nouveau type ou variante ;

(iii).le membre d'équipage de conduite doit ensuite effectuer vingt-huit jours et/ou cinquante heures de vol exclusivement sur le type ou variante ; et

iv) un membre d'équipage de conduite ne doit pas être programmé pour voler sur plus d'un type ou variante significativement différente d'un type durant une même période de service.

e) dans le cas de tout autre hélicoptère, un membre d'équipage de conduite ne doit pas exercer sur plus de 3 types d'hélicoptère.

f) pour une combinaison hélicoptère/avion :

(i). Un membre d'équipage de conduite peut piloter un type ou variante d'hélicoptère et un type d'avion quelle qu'en soit la masse maximale certifiée au décollage ou l'aménagement intérieur maximal certifié ;

(ii). Si le type d'hélicoptère est couvert par le § 2. d. alors les § 2.d.i), 2.d.ii) et 2.d.iv doivent s'appliquer également en pareil cas.

IEM RACI 3008.N.065 – Dossiers de formation

Un dossier de formation doit être tenu à jour par l'exploitant pour montrer que le membre d'équipage de conduite a suivi chaque étape de la formation et des contrôles.

IEM RACI 3008.O – EQUIPAGE DE CABINE

IEM RACI 3008. O.005 Membres d'équipage de cabine supplémentaires assignés à des tâches de spécialistes

Les membres d'équipage de cabine supplémentaires assignés à des tâches de spécialistes auxquels les exigences du chapitre O ne s'appliquent pas comprennent entre autres :

a) les accompagnateurs/surveillants d'enfants ;
b) les animateurs ;
c) les techniciens /ingénieurs sol ;
d) les interprètes
e) le personnel médical et ;
f) le personnel de sûreté.

IEM RACI 3008. O.010 Nombre et composition de l'équipage de cabine

a) L'Autorité de l'aviation civile peut exiger un nombre de membres d'équipage de cabine plus grand que celui exigé par le § OPS3. O.010 (c), pour certains types d'avion ou d'exploitation. Les facteurs qui doivent être pris en compte incluent :
    1. le nombre d'issues ;
    2. les types d'issues et les toboggans associés ;
    3. l'emplacement des issues par rapport aux sièges de l'équipage de cabine et à la disposition de la cabine ;
    4. l'emplacement des sièges de l'équipage de cabine, en tenant compte des tâches des membres d'équipage de cabine lors d'une évacuation d'urgence, comprenant :
        (i). l'ouverture des issues de plain- pied et les procédures de déploiement du toboggan ou des escaliers ;
        (ii). l'assistance des passagers pour franchir les issues ;
        (iii).l'éloignement des passagers par rapport aux issues inutilisables, le contrôle de la foule et la régulation du flux des passagers ;
    5. les actions requises devant être effectuées par l'équipage de cabine lors d'un amerrissage, comprenant le déploiement des toboggans convertibles et le largage à la mer des canots de sauvetage.

b) Lorsque le nombre minimal de membres d'équipage de cabine est réduit en dessous du nombre minimal requis par le RACI 3008. O.010 (d), par exemple en cas d'incapacité ou d'indisponibilité d'un membre d'équipage de cabine, les procédures devant figurer au manuel d'exploitation doivent prendre en compte au moins les points suivants :
    1. réduction du nombre de passagers ;
    2. nouvelle répartition des passagers en tenant compte de l'emplacement des issues de secours et de toute autre limitation applicable et,
    3. nouvelle attribution des postes des membres d'équipage de cabine et tout

changement de procédures.

c) La démonstration ou l'analyse mentionnée au RACI 3008.O.010 (b) (2) doit être celle qui la plus adaptée au type, ou à la variante de ce type et à la configuration de la cabine passagers utilisée par l'exploitant.

d) Lors de la programmation d'un équipage de cabine pour un vol, l'exploitant doit établir les procédures prenant en compte l'expérience de chaque membre d'équipage de cabine afin que l'équipage de cabine requis comprenne des membres d'équipage de cabine ayant au moins trois mois d'expérience en qualité de membre d'équipage de cabine.

IEM RACI 3008.O.020 (c) Chefs de cabine

a) La formation des chefs de cabine doit inclure :

Le briefing prévol :

1. travail en équipage ;
2. affectation des postes et responsabilités des membres d'équipage de cabine et,
3. particularités du vol, comprenant :
   (i). le type d'helicoptere,
   (ii). l'équipement ;
   (iii). la zone et le type d'exploitation et,
   (iv).les catégories de passagers, y compris les handicapés, bébés et passagers sur civière.

b) Collaboration entre les membres d'équipage :

1. discipline, responsabilités et chaîne de commandement ;
2. importance de la coordination et des communications et
3. cas d'incapacité d'un pilote.

c) Revue des exigences de l'exploitant et des exigences réglementaires concernant :
1. annonces de sécurité aux passagers, notices individuelles de sécurité ;
2. arrimage des différents éléments des offices ;
3. rangement des bagages à main en cabine ;
4. appareils électroniques ;
5. procédure d'avitaillement avec passagers à bord ;
6. turbulences ; et
7. documentation.

d) Facteurs humains et gestion des ressources de l'équipage avec, lorsque c'est possible, la participation des chefs de cabine aux exercices réalisés par les équipages de conduite

e) Compte rendus d'accidents et d'incidents ; et

f) Réglementation relative aux limitations des temps de vol et aux temps de repos.

IEM RACI 3008. O.025, 030, 040, 045 ET 050 Matériels d'instruction représentatifs

a) Des maquettes, des présentations vidéo et des moyens informatiques peuvent être utilisés lors des entraînements. Un équilibre raisonnable doit être respecté dans l'utilisation de ces différentes méthodes.

b) Un matériel d'instruction représentatif peut être utilisé pour la formation des membres d'équipage de cabine en remplacement de l'helicoptere lui-même ou des matériels requis.

c) Seuls, les éléments en rapport avec la formation ou le contrôle souhaité doivent représenter avec exactitude l'helicoptere sur les points suivants :

1. disposition de la cabine en ce qui concerne les issues, les zones des offices et l'emplacement des équipements de sécurité
2. type et emplacement des sièges passagers et des sièges des membres d'équipage de cabine
3. si possible, les issues dans tous leurs modes d'utilisation et notamment pour ce qui concerne la façon de les utiliser, leur masse, leur équilibre et les efforts de mise en œuvre ; et
4. les équipements de sécurité du même type que ceux installés sur l'helicoptere . Ces équipements peuvent être des matériels « réservés à l'instruction » et, pour les équipements de protection respiratoire, pourvus ou non d'oxygène.

IEM RACI 3008. O.035 familiarisation

a) Tout membre d'équipage de cabine nouvellement recruté, n'ayant aucune expérience opérationnelle préalable doit :

1. Participer à une visite de l'helicoptere sur lequel il doit être affecté ; et
2. Participer aux vols de familiarisation tels que décrit au paragraphe (c) ci-dessous.

b) Tout membre d'équipage de cabine ayant préalablement exercé et désigné pour exercer sur un nouveau type d'helicoptere chez le même exploitant doit :

1. Soit participer à un vol de familiarisation tel que décrit au paragraphe (c) ci-dessous ;
2. Soit participer à une visite de l'helicoptere sur lequel, il doit exercer.

c) Vols de familiarisation

1. pendant les vols de familiarisation les nouveaux membres d'équipage de cabine ne doivent pas être pris en compte dans le nombre minimal requis par le RACI 3008.O.010.
2. Les vols de familiarisation doivent être effectués sous la supervision du chef de cabine.
3. Les vols de familiarisation doivent être organisés et permettre la participation du nouveau membre d'équipage de cabine aux tâches liées à la sécurité avant le vol, pendant le vol et après le vol.
4. Le nouveau membre d'équipage de cabine doit revêtir l'uniforme de la compagnie pendant les vols de familiarisation.
5. Les vols de familiarisation doivent être enregistrés dans le dossier de chaque membre d'équipage de cabine.

d) Visites de l'helicoptere

1) Les visites ont pour but de familiariser le nouveau membre d'équipage de cabine avec l'environnement de l'helicoptere et ses équipements. Ces visites doivent donc être conduites par du personnel convenablement qualifié et conformément à un programme décrit dans la partie D du manuel d'exploitation. La visite de l'helicoptere doit permettre d'obtenir une vue d'ensemble de l'extérieur, de l'intérieur, des équipements et des systèmes de l'helicoptere, incluant :
   (i). les systèmes d'interphone et d'annonces passagers
   (ii). les alarmes
   (iii). l'éclairage de secours
   (iv). les systèmes de détection de fumée
   (v). les équipements de sécurité et de secours
   (vi). le poste de pilotage
   (vii). les postes des membres d'équipage de cabine
   (viii).les toilettes
   (vix). rangement des offices, sécurisation des offices et des circuits d'eau ;
   (x). les compartiments cargo s'ils sont accessibles depuis la cabine passagère pendant le vol
   (xi). les panneaux électriques (coupe-circuits/disjoncteurs) situés dans la cabine passagers
   (xii). les zones de repos pour équipage
   (xiii).l'emplacement et la configuration des issues
2) La visite de familiarisation peut être associée au stage d'adaptation prévu par l'article le RACI 3008.O.030.

IEM RACI 3008.O.045 Stages de remise à niveau

a) Lors de l'élaboration du programme de stage de remise à niveau requis par RACI le 3008.O.045, l'exploitant doit en accord avec l'Autorité de l'aviation civile, déterminer si le stage est nécessaire après une période d'absence inférieure aux six mois requis par le RACI 3008.O.045 (a), pour tenir compte de la complexité des équipements ou des procédures liés au type d'helicoptere.
b) Un exploitant peut remplacer un stage de remise à niveau par un entraînement périodique si le membre de d'équipage de cabine reprend ses activités pendant la période de validité de son dernier entraînement périodique. Si la période de validité de son dernier entraînement est dépassée il doit suivre un stage d'adaptation.

IEM RACI 3008.O.050 Contrôles

a) Les parties des entraînements qui nécessitent une participation pratique individuelle doivent être combinées avec les contrôles pratiques.
b) Les contrôles requis par le RACI 3008.O.050 doivent être exécutés en conformité avec le

type d'entraînement suivi et comprendre :

1. des démonstrations pratiques ; et/ou
2. des évaluations effectuées sur ordinateur ; et/ou
3. des contrôles en vol ; et/ou
4. des examens écrits ou oraux.

IEM RACI 3008.O.055 Exercice sur plus d'un type ou variante

a) Dans le cadre du RACI 3008.O.055 (b) (1), la justification de la similarité de l'utilisation des issues de secours doit prendre en compte les éléments suivants :
   1. armement et désarmement des issues ;
   2. sens du mouvement de la poignée ;
   3. sens d'ouverture de l'issue ;
   4. mécanisme d'assistance à l'ouverture ;
   5. assistance à l'évacuation ; (toboggans)

Les issues autonomes telles les issues de type III et IV ne nécessitent pas d'être pris en compte dans cette justification.

b) Dans le cadre des RACI 3008.O.055 (a)(2) et (b)(2), la justification de la similarité de l'emplacement et du type des équipements de sécurité doit prendre en compte les éléments suivants :
   1. tous les équipements de sécurité portatifs sont rangés pratiquement au même endroit ;
   2. les méthodes d'utilisation de tous les équipements de sécurité portatifs sont semblables ;
   3. les équipements de sécurité portatifs comprennent :
      (i). les extincteurs ;
      (ii). les équipements de protection respiratoire
      (iii). les équipements portatifs d'oxygène ;
      (iv). les gilets de sauvetage pour l'équipage ; (v) les torches ;
      (v). les mégaphones ;
      (vi). la trousse de premier secours ;
      (vii). l'équipement de survie et de signalisation et ;
      (viii). tous autres équipements de sécurité lorsqu'ils existent.

c) Dans le cadre des RACI 3008.O.055 (a)(2) et (b)(3), la justification de la similarité des procédures d'urgence spécifiques aux types d'helicoptere doit prendre en compte :
   1. l'évacuation sur eau et sur terre ;
   2. le feu en vol ;
   3. la dépressurisation ;
   4. l'incapacité d'un pilote ;

d) Lors d'un changement de type ou de variante d'helicoptere, pendant une série de vols, le

briefing de sécurité des membres d'équipage de cabine prévu par l'IEM OPS 3.D.020 doit comporter un exemple représentatif d'une procédure normale, d'une procédure d'urgence et d'un équipement de sécurité spécifiques au type d'helicoptere sur lequel il doit exercer.

IEM RACI 3008. O.025 ET RACI 3008. O.040 Formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM)

a) Un exploitant doit assurer une formation initiale et un entraînement périodique au CRM à tout membre d'équipage de cabine. Le membre d'équipage de cabine ne doit pas subir de contrôle après cette formation ou entraînement.
b) La formation au CRM doit utiliser de manière efficace l'ensemble des ressources disponibles, (par exemple, les membres de l'équipage, les systèmes de l'aéronef et les matériels d'instruction), pour garantir des conditions d'exploitation sûres et efficaces.
c) L'accent doit être mis sur l'importance d'une coordination efficace et d'un dialogue entre équipage de conduite et équipage de cabine à l'occasion de situations anormales et d'urgence diverses.
d) L'accent doit être mis sur la coordination et la communication au sein de l'équipage lors de l'exploitation normale par l'utilisation d'une terminologie adaptée, d'un langage commun et d'une utilisation effective des équipements de communication.
e) La formation initiale et l'entraînement périodique au CRM doivent comporter, lorsque c'est possible, des exercices d'évacuation effectués en commun par les équipages de conduite et les équipages de cabine.
f) Un entraînement en commun de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine doit comporter lorsque c'est possible, des discussions communes sur des scénarios de situations d'urgence.
g) L'équipage de cabine doit être entraîné à l'identification des situations inhabituelles qui peuvent se présenter à l'intérieur du compartiment passager, ainsi que de toute activité à l'extérieur de l'aéronef qui pourrait affecter la sécurité de l'aéronef et de ses passagers.
h) Une coordination efficace doit être établie entre les deux services chargés respectivement de l'entraînement des équipages de conduite et de cabine. Des mesures doivent être prises permettant aux instructeurs des équipages de conduite et de cabine de procéder à des observations sur leurs entraînements réciproques.
i) L'entraînement périodique au CRM peut constituer une partie d'un autre entraînement périodique et y être inclus.
j) La formation au CRM doit prendre en compte :
k) la nature de l'exploitation ainsi que les procédures opérationnelles associées, les zones d'exploitation engendrant des difficultés particulières, les conditions météorologiques pénalisantes et les difficultés inhabituelles ;
l) la gestion des diverses situations d'urgence par l'équipage de conduite, ainsi que leurs conséquences sur la conduite de l'helicoptere .

IEM RACI 3008.O.025 ET RACI 3008.O.040 Formation au secourisme

Le programme de formation au secourisme doit contenir les éléments suivants :

a) physiologie du vol, comprenant les besoins en oxygène et l'hypoxie ;
b) urgences médicales en helicoptere comprenant :
   1. l'étouffement ;
   2. les réactions au stress et allergiques ;
   3. l'hyperventilation ;
   4. les perturbations gastro-intestinales ;
   5. le mal de l'air ;
   6. l'épilepsie ;
   7. les crises cardiaques ;
   8. les accidents vasculaires cérébraux ;
   9. l'état de choc ;
   10. le diabète ;
   11. les accouchements d'urgence ; et
   12. l'asthme.
c) la formation de base au secourisme et à la survie, comprenant les soins à appliquer en cas de :
   1. perte de conscience ;
   2. brûlures ;
   3. blessures ; et
   4. fractures et lésions des tissus mous ;
d) la pratique de la réanimation cardio-pulmonaire par chacun des membres d'équipage de cabine en tenant en compte l'environnement à bord de l'helicoptere , à l'aide d'un mannequin spécialement conçu à cet effet ;
e) l'utilisation des équipements spécifiques à l'helicoptere comprenant la trousse de premier secours et l'oxygène de premier secours.

IEM RACI 3008.O.025, 030, 040 ET 045 Contrôle de la foule

Un exploitant doit assurer une formation relative à la mise en œuvre du contrôle de la foule dans diverses situations d'urgence. Cette formation doit inclure :

a) les communications entre les membres d'équipage de conduite et les membres d'équipage de cabine ;
b) l'utilisation de tous les équipements de communication, y compris dans le cas d'une coordination rendue difficile par un environnement enfumé ;
c) la transmission des ordres à la voix ;
d) les contacts physiques qui peuvent être nécessaires pour encourager les gens à utiliser une issue comportant un toboggan ;
e) tenue des passagers à l'écart d'une issue inutilisable et leur réorientation ;
f) l'acheminement des passagers loin de l'helicoptere ;

g) l'évacuation des passagers handicapés ; et
h) les principes de l'Autorité de l'aviation civile et du commandement.

IEM RACI 3008.O.030 ET 040 Stages d'adaptation et d'entraînements périodiques

a) Le contenu du stage de formation initiale dispensé conformément au RACI 3008.O.025 doit être revu au cours des stages d'adaptation et d'entraînements périodiques afin de s'assurer qu'aucune rubrique n'a été omise, en particulier pour les membres d'équipage de cabine accédant pour la première fois à des helicoptere s équipés de canots de sauvetage ou autres équipements similaires.
b) Exigences pour l'entraînement feu fumé.

Entraînement requis	Actions requises		Observations
Première adaptation à un type d'helicoptere	Exercice réel de lutte contre le feu	Manipulation du matériel	Note 1
Entraînement périodique annuel		Manipulation du matériel	
Entraînement périodique tous les 3 ans	Exercice réel de lutte contre le feu	Manipulation du matériel	Note 1
Adaptations ultérieures	Note 1	Note 1	Notes 2 et 3
Nouveau matériel de lutte contre l'incendie		Manipulation du matériel	

Note 1 : L'exercice réel de lutte contre l'incendie doit comprendre l'utilisation d'au moins un extincteur et d'un agent extincteur utilisés sur l'helicoptere. Un agent extincteur différent peut être utilisé à la place des extincteurs auHalon.

Note 2 : Le matériel de lutte contre le feu doit obligatoirement être manipulé s'il diffère du matériel précédemment utilisé.

Note 3 : Lorsque les matériels équipant les différents helicoptere s sont les mêmes, la formation n'est plus exigée tant que l'on reste dans la période de validité de trois ans.

IEM RACI 3008 P - MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

IEM RACI 3008.P.005(b) - Eléments du manuel d'exploitation soumis à approbation

1. Nombre des dispositions du RACI 3008 nécessitent une approbation préalable de l'Autorité. En conséquence, les sections concernées du manuel d'exploitation doivent faire l'objet d'une attention spéciale. En pratique il y a deux options possibles :
   a) l'Autorité approuve un sujet donné (par exemple par une réponse écrite à une demande) qui est ensuite inclus dans le manuel d'exploitation. Dans ce cas, l'Autorité contrôle simplement que le manuel d'exploitation reflète fidèlement le contenu de l'approbation ;
   b) ou la demande d'approbation de l'exploitant inclut la proposition de texte associé du manuel d'exploitation. Dans ce cas l'approbation écrite de l'Autorité inclut l'approbation du texte.

2. Dans tous les cas, il n'est pas prévu qu'un même sujet soit l'objet de deux approbations séparées.

3. L'ANAC donne une approbation pour tous les éléments qui ne sont pas précédés d'un astérisque.

Les éléments précédés d'un astérisque (*) exigent l'approbation de l'Etat d'immatriculation.

a) Méthode d'établissement des altitudes minimales de vol D.075) ;
b) Méthode de détermination des minimums opérationnels d'hélistation D.035) ;
c) Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos (Q.015) ;
d) Liste minimale d'équipements (LME) pour chaque type d'hélicoptère (B.030) ;
e) Vols en navigation fondée sur les performances [L.012)] ;
f) *Organisme de maintenance agréé (M.005) ;
g) *Programme de maintenance pour chaque type d'hélicoptère (M.005) ;
h) Programmes d'instruction des membres des équipages de conduite (Chapitre N) ;
i) Instruction dans le domaine du transport des marchandises dangereuses Chapitre R) ;
j) Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol N.035] ;
k) Méthode de contrôle et de supervision des vols (D.005) ;
l) Programmes de formation des membres des équipages de cabine (Chapitre O).

Dans le cas où l'Etat de Côte d'ivoire est l'Etat d'immatriculation, les alinéas f) et g) sont approuvés par le service en charge de la navigabilité de l'ANAC.

IEM RACI 3008.P.005(c) - Manuel d'exploitation - Langue

1. Le paragraphe RACI 3008.P.005(c) exige que le manuel d'exploitation soit préparé en français. Cependant, il est admis qu'il puisse y avoir des circonstances où l'on puisse justifier l'utilisation d'une autre langue pour tout ou partie du manuel d'exploitation. Les critères sur lesquels cette possibilité peut être fondée doivent comprendre au moins ce qui suit :

   a) la (les) langue(s) communément utilisée(s) par l'exploitant ;
   b) la langue des documents associés utilisés, tel que le manuel de vol ;
   c) la taille de l'exploitation ;
   d) l'étendue de l'exploitation c'est-à-dire une structure de routes nationales ou internationales ;
   e) le type d'exploitation, par exemple VFR/IFR ;
   f) et la durée pour laquelle est demandée l'utilisation d'une autre langue.

IEM RACI 3008.P.010 - Contenu du manuel d'exploitation

1. L'appendice 1 du paragraphe RACI 3008.P.010 détaille les politiques opérationnelles, les consignes, les procédures et autres informations que doit contenir le manuel d'exploitation afin que les personnels d'exploitation puissent assumer leurs fonctions de manière satisfaisante. Lors de l'élaboration du manuel d'exploitation, l'exploitant peut profiter de l'apport d'autres documents pertinents. Le contenu de la partie B du manuel d'exploitation peut être complété ou remplacé par certaines parties applicables du manuel de vol exigé par le paragraphe OPS 3.P.015 ou, le cas échéant, par le manuel d'utilisation produit par le constructeur de l'hélicoptère. Pour la partie C du manuel d'exploitation, les éléments produits par l'exploitant peuvent être complétés ou remplacés par la documentation en route applicable produite par une société spécialisée.

2. Si l'exploitant choisit d'avoir recours à d'autres sources pour son manuel d'exploitation, soit il doit copier l'information applicable et l'inclure directement dans la partie concernée de son manuel d'exploitation, soit le manuel d'exploitation doit contenir une mention comme quoi des manuels spécifiques (ou partie de ces manuels) peuvent être utilisés en lieu et place des parties concernées du manuel d'exploitation.

3. Si l'exploitant choisit d'avoir recours à une source alternative (par exemple, Jeppesen) comme indiqué ci-dessus, il n'est en aucun cas relevé de sa responsabilité de vérifier les domaines d'application et la compatibilité de ces sources (voir OPS 3.P.005(k)).

IEM RACI 3008.P.010(c) - Structure du manuel d'exploitation

1. Le paragraphe RACI 3008.P.010(a) préconise la structure générale du manuel d'exploitation comme suit :

PARTIE A - Généralités
PARTIE B - Utilisation de l'hélicoptère
PARTIE C - Consignes et informations sur les routes et aérodromes
PARTIE D - Formation

2. L'Appendice 1 du paragraphe RACI 3008.P.010 contient une liste détaillée et structurée de tous les points devant être couverts par le manuel d'exploitation. Etant donné qu'on estime qu'un haut niveau de normalisation de tous les manuels d'exploitation améliorerait la sécurité générale, il est prescrit que la structure décrite dans cette IEM soit reprise par les exploitants autant que faire se peut. Une table des matières type fondée sur les éléments de l'Appendice 1 du paragraphe RACI 3008.P.010 est reproduite ci-après.

3. Afin de faciliter la comparaison et l'utilisation du manuel d'exploitation par les nouveaux personnels provenant d'un autre exploitant, il est recommandé aux exploitants de ne pas modifier le système de numérotation utilisé à l'Appendice 1 du paragraphe RACI 3008.P.010. Si certaines sections, du fait de la nature de l'exploitation, sont sans objet, il est recommandé que les exploitants suivent le système de numérotation décrit ci-dessous en spécifiant «sans objet» ou «intentionnellement blanc», le cas échéant.

Structure du manuel d'exploitation (Table des matières)

PARTIE A GENERALITES/FONDEMENTS

0. ADMINISTRATION ET CONTROLE DU MANUEL D'EXPLOITATION

0.1. Introduction
0.2. Système d'amendement et de révision

1. ORGANISATION ET RESPONSABILITES

1.1. Structure de l'organisation
1.2. Responsables désignés
1.3. Responsabilités et tâches de l'encadrement opérationnel
1.4. Autorité, tâches et responsabilités du commandant de bord
1.5. Tâches et responsabilités des membres d'équipage autres que le commandant de

bord

2. CONTROLE ET ENCADREMENT DE L'EXPLOITATION

2.1. Encadrement de l'exploitation par l'exploitant
2.2. Système de diffusion des informations et consignes d'exploitation complémentaires
2.3. Prévention des accidents et sécurité des vols
2.4. Contrôle de l'exploitation
2.5. Pouvoirs de l'Autorité

3. SYSTEME QUALITE

4. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE

4.1. Composition de l'équipage
4.2. Désignation du commandant de bord
4.3. Incapacité de l'équipage de conduite
4.4. Exercice sur plus d'un type ou variante

5. EXIGENCES EN MATIERE DE QUALIFICATION

5.1. Description des exigences en matière de licences, qualifications, compétences, formation, contrôles, etc.
5.2. Equipage de conduite
5.3. Equipage de cabine
5.4. Personnel d'entraînement, de contrôle et de surveillance
5.5. Autres personnels d'exploitation

6. PRECAUTIONS DE L'EQUIPAGE EN MATIERE DE SANTE

6.1. Précautions de l'équipage en matière de santé

7. LIMITATIONS DES TEMPS DE VOL

7.1. Limitations des temps de vol et de service, et règles de repos
7.2. NON APPLICABLE

8. PROCEDURES D'EXPLOITATION

8.1. Consignes pour la préparation du vol

8.1.1. Altitudes minimales de vol
8.1.2. Critères de détermination de l'accessibilité des aérodromes
8.1.3. Méthodes de détermination des minima opérationnels des aérodromes
8.1.4. Minima opérationnels en route pour les vols VFR ou portions de vol VFR

8.1.5. Présentation et application des minima opérationnels d'aérodrome et en route
8.1.6. Interprétation des données météorologiques
8.1.7. Détermination des quantités de carburant, de lubrifiant et de mélange eau-méthanol transportées
8.1.8. Masse et centrage
8.1.9. Plan de vol circulation aérienne
8.1.10. Plan de vol exploitation
8.1.11. Compte rendu matériel de l'exploitant
8.1.12. Liste des documents, formulaires et informations supplémentaires à transporter

8.2. Consignes relatives à l'assistance au sol

8.2.1. Procédures d'avitaillement
8.2.2. Procédures d'assistance des passagers, des marchandises et de l'hélicoptère relatives à la sécurité
8.2.3. Procédures de refus d'embarquement
8.2.4. Dégivrage et anti-givrage au sol

8.3. Procédures de vol

8.3.1. Politique VFR / IFR
8.3.2. Procédures de navigation
8.3.3. Procédures de calage altimétrique
8.3.4. Procédures afférentes au système avertisseur d'altitude
8.3.5. Procédures afférentes au dispositif avertisseur de proximité du sol
8.3.6. Politique et procédures d'utilisation des systèmes anti-abordage (TCAS et ACAS)
8.3.7. Politique et procédures de gestion en vol du carburant
8.3.8. Conditions atmosphériques défavorables et présentant un risque potentiel
8.3.9. Turbulence de sillage
8.3.10. Membres de l'équipage de conduite à leur poste
8.3.11. Utilisation des ceintures de sécurité par l'équipage et les passagers
8.3.12. Admission au poste de pilotage
8.3.13. Utilisation de sièges équipage vacants
8.3.14. Incapacité de membres de l'équipage de conduite
8.3.15. Exigences en matière de sécurité cabine
8.3.16. Procédures d'information des passagers
8.3.17. Procédures d'exploitation des hélicoptères lorsque des systèmes de détection de radiations cosmiques ou solaires exigés sont embarqués

8.4. Opérations tout-temps

8.5. Reservé

8.6. Utilisation des listes minimales d'équipements et de déviations tolérées par rapport à la configuration type

8.7. Vols non commerciaux

8.8. Exigences en matière d'oxygène

9. MARCHANDISES DANGEREUSES ET ARMES

10. SURETE

11. TRAITEMENT DES ACCIDENTS ET INCIDENTS

12. REGLES DE L'AIR

PARTIE B UTILISATION DE L'HELICOPTERE - ELEMENTS RELATIFS AU TYPE

0. INFORMATIONS GENERALES ET UNITES DE MESURE

1. LIMITATIONS

2. PROCEDURES NORMALES

3. PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE

4. PERFORMANCES

4.1. Données relatives aux performances
4.2. Données supplémentaires relatives aux performances

5. PREPARATION ET GESTION DU VOL

6. MASSE ET CENTRAGE

7. CHARGEMENT

8. LISTE DES DEVIATIONS TOLEREES PAR RAPPORT A LA CONFIGURATION TYPE

9. LISTE MINIMALE D'EQUIPEMENTS

10. EQUIPEMENT DE SECURITE-SAUVETAGE, OXYGENE COMPRIS

11. PROCEDURES D'EVACUATION D'URGENCE

11.1. Consignes de préparation à une évacuation d'urgence
11.2. Procédures d'évacuation d'urgence

12. SYSTEMES HÉLICOPTÈRE

PARTIE C CONSIGNES ET INFORMATIONS CONCERNANT LES ROUTES ET AERODROMES

PARTIE D FORMATION

1. PROGRAMMES DE FORMATION ET DE CONTROLE - GENERALITES

2. PROGRAMMES DE FORMATION ET DE CONTROLES

2.1. Equipage de conduite

2.2. Equipage de cabine

2.3. Personnels d'exploitation, y compris l'équipage

2.4. Personnels d'exploitation autres que l'équipage

3. PROCEDURES

3.1. Procédures de formation et de contrôle

3.2. Procédures à appliquer dans le cas où le personnel n'atteint pas ou ne maintient pas le niveau requis

3.3. Procédures pour s'assurer que des situations anormales ou d'urgence ne sont pas simulées pendant les vols de transport aérien commercial

4. DOCUMENTATION ET ARCHIVAGE

IEM de l'Appendice 1 au paragraphe RACI 3008.P.010 - Contenu du manuel d'exploitation

1) Par référence à la Section A du manuel d'exploitation, paragraphe 8.3.17 sur les radiations cosmiques, les valeurs limitatives doivent figurer dans le manuel d'exploitation seulement si elles résultent de recherches scientifiques publiées et reconnues à l'échelle mondiale.

2) Par référence à la Section B du manuel d'exploitation, paragraphes 9 (liste minimale d'équipements) et 12 (systèmes hélicoptère), les exploitants doivent considérer l'intérêt d'utiliser le système de numérotation ATA lors de la numérotation des chapitres et des systèmes hélicoptère.

IEM RACI 3008.P.020(a)(12) - Signature ou équivalent

1) Le paragraphe RACI 3008.P.020 exige une signature ou équivalent. Cette IEM donne un exemple de ce qui peut être fait lorsqu'une signature manuelle classique n'est pas possible et qu'il est souhaitable d'obtenir une vérification équivalente par des moyens électroniques.

2) Les conditions suivantes doivent s'appliquer afin de rendre la signature électronique équivalente à une signature manuelle conventionnelle :

(i). la signature électronique doit être obtenue par l'entrée d'un code d'identification personnel avec suffisamment de sûreté etc. ;

(ii). l'entrée du code d'identification doit provoquer l'impression du nom et des capacités professionnelles de l'individu sur les documents pertinents de façon à ce qu'il soit évident, pour quiconque a besoin de cette information, qui a signé ce document ;

(iii). ie système informatique doit noter l'information du moment et du lieu d'entrée d'un code d'identification ;

(iv). l'utilisation d'un code d'identification est, d'un point de vue légal et de responsabilité, considéré comme équivalent à une signature manuelle ;

(v). les exigences de conservation des documents demeurent inchangées ;

(vi). et tous les personnels concernés doivent être conscients des conditions associées à la signature électronique et doivent le confirmer par écrit.

IEM RACI 3008.P.020(b) - Carnet de route

L' « autre document» auquel il est fait référence dans ce paragraphe peut être le plan de vol exploitation, le compte rendu matériel de l'hélicoptère, la liste d'équipage, etc.

IEM RACI 3008.Q - LIMITATIONS DES TEMPS ET SERVICES DE VOL - EXIGENCES EN MATIERE DE REPOS

IEM RACI 3008.Q.005 Généralités

a) Il est attendu des exploitants qu'ils apprécient la relation entre la répartition et le schéma des temps de service de vol et les temps de repos, et prennent en compte les effets cumulés de longues durées de service entrecoupées de temps de repos minimum.
b) Les autres facteurs qui doivent être pris en compte lors de la planification des temps de service incluent :
    1. l'attribution de schémas de service qui évitent des pratiques inopportunes telles que des alternances de services jour/nuit ou des mises en place de membres d'équipage qui entraîneraient une interruption grave des rythmes sommeil/travail ; et
    2. la planification de jours libres de tout service notifié à l'avance aux membres d'équipage.

IEM RACI 3008.Q.005 (b) (2) Opérations programmées

Lorsqu'il y a dépassement des temps de service de vol maximum autorisés dans plus de 25 % des cas sur une route particulière, la programmation est considérée erronée.

IEM RACI 3008. Q.005 (b) (3) Rotations programmées

Les rotations de service pouvant entraîner une perturbation du rythme circadien ou une privation de sommeil doivent être publiées suffisamment à l'avance afin de permettre aux membres d'équipage de planifier un repos adéquat.

IEM RACI 3008. Q.040 (a) Exigences de repos

Les membres d'équipage doivent faire le meilleur usage des opportunités et des facilités de repos fournies, et planifier et utiliser leurs périodes de repos convenablement.

IEM RACI 3008.Q.060 Relevé des temps de service de vol, de service et de repos

a) Les relevés des temps de vol, de service et de repos des membres d'équipage doivent comporter :
    1. pour les membres d'équipage de conduite : temps de vol quotidien, par 28 jours consécutifs et par 12 mois consécutifs.
    2. pour les membres d'équipage :

(i). le début, la durée, la fin de chaque temps de service et temps de service de vol ;
(ii). la durée de chaque temps de repos ;
(iii). les dates des jours libres de tout service ;
(Iv). le temps de service totaux au cours des périodes de 7 jours, 28 jours,
(v). et 12 mois consécutifs ou année civile.

b) Les relevés mentionnés ci-dessus doivent inclure des doubles de tous les rapports concernant les dépassements de temps de service de vol et les réductions de temps de repos résultant de circonstances imprévues intervenant au cours d'opérations de vol effectives.

IEM RACI 3008. Q.060 (b) Décompte d'activité

L'expression "travailler de manière privée" prend en compte tout travail ou vol pour lequel il est exigé une licence de pilote professionnel, mais qui n'est pas effectué au profit d'un détenteur d'un Certificat de Transporteur Aérien.

----------FIN----------