

ARRETE N° 00725 /MINT DU 07 JUIN 2005
fixant les conditions d'utilisation des hélicoptères
civils en aviation générale et en travail aérien.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

Vu la Constitution ;
Vu la convention relative à l'aviation civile internationale ratifiée le 15 janvier 1960 ;
Vu la loi n° 98/023 du 24 décembre 1998 portant régime de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 98/152 du 24 juillet 1998 portant organisation du Ministère des Transports ;
Vu le décret n° 99/198 du 16 septembre 1999 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité Aéronautique ;
Vu le décret n° 2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du Gouvernement ;
Vu le décret n° 2004/322 du 08 décembre 2004 portant formation du Gouvernement ;
Vu le décret n° 2003/2028/PM du 04 septembre 2003 portant réglementation des titres, documents et contrôles relatifs à la sécurité aéronautique ;

ARRETE :

Article 1^{er} : Le présent arrêté fixe les conditions d'utilisation des hélicoptères civils en aviation générale et en travail aérien.

(2) Cet arrêté s'applique :

- dans les limites du territoire de la République du Cameroun au sens de l'article 2 de la Convention susvisée, relative à l'aviation civile internationale ;
- aux hélicoptères inscrits sur le registre aéronautique camerounais sur les territoires des Etats étrangers et au-dessus de la haute mer.

(3) Il ne s'applique pas sur le territoire d'un Etat lorsque ses dispositions sont en contradiction avec les règles édictées par cet Etat.

(4) Pour certains hélicoptères, et en raison de leur classe ou type, ou de leur condition particulière d'utilisation, l'Autorité Aéronautique peut en définir les règles d'utilisation spécifiques à travers des consignes opérationnelles en vue d'assurer la sécurité.

Article 2 : (1) L'Autorité Aéronautique peut faire effectuer les vérifications et les surveillances qu'elle juge nécessaires pour l'application du présent arrêté par des organismes, des services ou des personnes réunissant les conditions d'expertise et d'expérience requises, et habilités à cet effet.

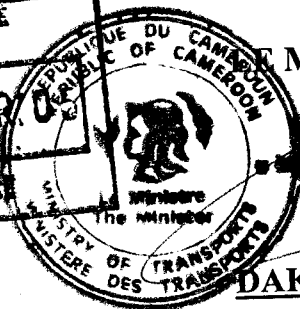


(2) Les organismes, services et personnes visés à l'alinéa 1^{er} ainsi que les services de l'Autorité Aéronautique sont dénommés ci-après « Services compétents ».

Article 3 : L'Autorité Aéronautique peut autoriser une dérogation aux dispositions de l'annexe du présent arrêté, lorsque le demandeur justifie, par des conditions d'utilisation particulières, d'un niveau de sécurité équivalent.

Article 4 : Le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au Journal Officiel en français et en anglais.

Yaoundé, le 07 JUIN 2005



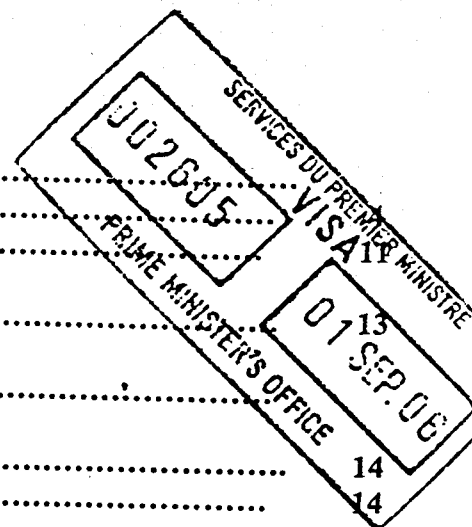
LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

DAKOLE DAISSALA

ANNEXE A L'ARRETE N° 00725/MINT DU 07 JUIN 2005
FIXANT LES CONDITIONS D'UTILISATION
DES AVIONS EN AVIATION GENERALE
ET EN TRAVAIL AERIEN

TABLE DE MATIERES

Chapitre 1 : Définitions et abréviations	
1.1 Définitions	
1.2 Abréviations	
Chapitre 2 : Application.....	
Chapitre 3: Généralités.....	
3.1 Conformité aux lois et règlements	14
3.2 Responsabilité du Commandant de bord	14
3.3 Obligation d'informer en cas de force majeure	14
3.4 Obligation d'informer en cas d'accident	14
3.5 Recherches et sauvetage	14
3.6 Marchandises dangereuses	14
3.7 Alcool, médicaments et drogues	15
3.8 Agrément	15
3.9 Document de bord.....	16
3.10 Manuels à transporter.....	16
Chapitre 4 : Préparation et exécution des vols	
4.1 Installations et services d'exploitation.....	17
4.2 Minimum opérationnel d'hélistation	17
4.3 Consignes	17
4.4 Aptitude au vol de l'hélicoptère et mesure de sécurité	17
4.5 Renseignements météorologiques	18
4.6 Limites imposées par les conditions météorologiques	18
4.7 Hélistation de dégagement	19
4.8 Réserves de carburant et de lubrifiant	20
4.9 Réserve d'oxygène	21
4.10 Emploi de l'oxygène	21
4.11 Instructions en cas d'urgence en vol	22
4.12 Observations météorologiques par les pilotes	22
4.13 Conditions de vol dangereuses	22
4.14 Aptitude physique des membres de l'équipage de conduite	22
4.15 Membres de l'équipage de conduite à leur poste	22
4.16 Procédures de vol aux instruments	23
4.17 Instruction du personnel – Généralités	23
4.18 Avitaillement en carburant avec passages à bord	23
4.19 Embarquement, débarquement dans un hélicoptère « moteur tournant »	23
4.20 Vols d'instruction ou de contrôle en conditions simulées de pilotage sans visibilité	23
4.21 Survol de l'eau	24
Chapitre 5 : Limites d'emploi relatives aux performances des hélicoptères.....	
5.1 Limitation de navigabilité et limitations opérationnelles	25
5.2 Restrictions d'occupants des hélicoptères.....	25
5.3 Décollage d'une hélistation en zone habitée	25
5.4 Décollage d'une héliplate-forme	25



Chapitre 6 : Equipement, instruments de bord et documents de vol des hélicoptères

6.1	Tous hélicoptères- Tous vols	26
6.2	Tous hélicoptères en régime VFR	27
6.3	Tous hélicoptères- Survol de l'eau	27
6.4	Tous hélicoptères- Vols au-dessus de régions terrestres désignées	28
6.5	Tous hélicoptères- Vols à haute altitude	28
6.6	Tous hélicoptères volant selon les règles de vol aux instruments	29
6.7	Tous hélicoptères volant de nuit	29
6.8	Normes de Certification acoustique	29
6.9	Enregistreur de bord	29
6.10	Emetteur de localisation d'urgence	33
6.11	Transpondeur signalant l'altitude-pression.....	34
6.12	Microphones	34

Chapitre 7 : Equipements de communications et de navigation de bord

7.1	Equipements de communication	35
7.2	Equipements de navigation	35

Chapitre 8 : Entretien des hélicoptères

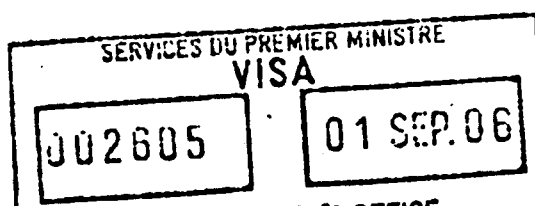
8.1	Responsabilité	37
8.2	Etat de maintenance	37
8.3	Renseignements sur le maintien de la navigabilité	37
8.4	Modifications et réparations.....	38
8.5	Certification de l'état de navigabilité de l'hélicoptère	38
8.6	Programme de maintenance	38

Chapitre 9 : Equipage de conduite des hélicoptères

9.1	Fonction des membres d'équipage	39
9.2	Qualifications	39
9.3	Composition de l'équipage de conduite	39
9.4	Connaissance du matériel et des procédures	39
9.5	Titres et compétences exigés des membres d'équipage	39
9.6	Conditions d'expérience récente	39

Chapitre 10 : Activités particulières

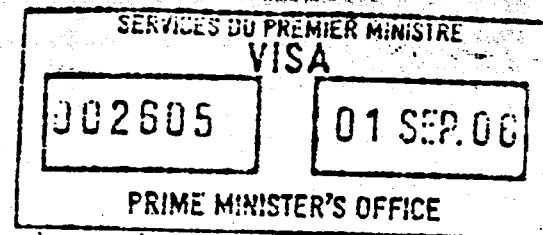
10.1	Définition	41
10.2	Supervision et contrôle d'exploitation	41
10.3	Location	41
10.4	Certificat d'opérateur de travail aérien	41
10.5	Manuel d'activités particulières	42
10.6	Compétence des personnels navigants	44



Chapitre 1 : Définitions

1.1 Définitions

Dans les dispositions de cette annexe, les termes et expressions suivants ont la signification indiquée ci-après :



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.

Aire d'approche finale et de décollage : 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 de classe de performance 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.

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

Note : L'altitude de décision est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision est rapportée à l'altitude du seuil.

Altitude de franchissement d'obstacles ou hauteur de franchissement d'obstacle : Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude de seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'hélistation, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

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

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

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

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.

Certificat de Transporteur Aérien (CTA) : document délivré à un exploitant par l'Autorité Aéronautique attestant que cet exploitant possède les capacités professionnelles et l'organisation nécessaires pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité, en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées.

Compte rendu matériel : Document de liaison entre l'équipage et le personnel de maintenance concernant l'état technique de l'hélicoptère, le compte rendu matériel est un système d'enregistrement des défauts et des anomalies de fonctionnement découverts lors de l'exploitation, ainsi que d'enregistrement de tout l'entretien entrepris sur l'hélicoptère pendant qu'il est exploité.

entre les visites programmées sur sites d'entretien, Il sert en outre à enregistrer les informations d'exploitation relatives à la sécurité des vols et contient les données relatives à l'entretien que l'équipage a besoin de connaître.

Conditions météorologiques de vol aux instruments : 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 : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

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

Emetteur de localisation d'urgence : Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées 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 automatiquement 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 déploiement manuel est prévu.
- **ELT de survie [ELT(S)] :** ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de façon à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par les survivants.

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.

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

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



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

Etat d'immatriculation : Etat 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.

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 procédures énoncées dans le manuel de spécifications de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.

Groupe motopropulseur : Système, formé d'un moteur et de tous les accessoires montés sur ce moteur avant installation sur l'hélicoptère, qui sert à développer et à régler la puissance et à alimenter en énergie les systèmes de bord, mais qui ne comprend pas les systèmes indépendants produisant une poussée de courte durée.

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.

Hélicoptère de classe de performance 1 : Hélicoptère dont les performances sont telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, il peut soit atterrir sur l'aire de décollage interrompu, soit poursuivre son vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, selon le moment où la défaillance survient.

Hélicoptère de classe de performance 2 : Hélicoptère dont les performances sont telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, il peut poursuivre son vol en sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient en deçà d'un point défini après le décollage ou au-delà d'un point défini avant l'atterrissage, auquel cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.

Hélicoptère de classe de performance 3 : Hélicoptère dont les performances sont telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur en un point quelconque du profil de vol, un atterrissage forcé doit être exécuté.

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

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

Hélistation de dégagement : Hélistation spécifiée dans le plan de vol et vers laquelle le vol peut être poursuivi lorsqu'il devient inopportun d'atterrir à l'hélistation d'atterrissage prévu.

Note : L'hélistation de départ peut être prise comme hélistation de dégagement.

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

Liste d'écarts de configuration : Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'Etat 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 performances associées.



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

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

Manuel de vol : Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignées 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 d'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'Etat 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. Ce manuel fait partie du manuel d'exploitation.

Marchandises dangereuses : Matières ou objets de nature à présenter un risque appréciable pour la santé, la sécurité ou les biens lorsqu'ils sont transportés par air.

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 de l'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 les fonctions de membre d'équipage de conduite.

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

Minimums opérationnels d'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, exprimée 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 guidage vertical, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude: hauteur de décision (DA/DH) ;
- d) pour l'atterrissage avec approche classique, exprimée en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) et, au besoin en fonction de la base des nuages.

002605

SERVICES DU PREMIER MINISTRE
VISA

1 SEP

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 fixé par l'autorité compétente.

Opérations d'approche et d'atterrissage utilisant des procédures d'approche aux instruments : Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments :

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

Approche et atterrissage avec guidage vertical : Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral et vertical mais 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.

Par guidage latéral et vertical, on entend un guidage assuré par :

- a) soit par une aide de navigation au sol,
- b) soit par des données de navigation générées par un ordinateur.

Catégorie d'opérations d'approche et d'atterrissage de précision :

- **Catégorie I (CAT I) :** Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décision au moins égales à 60 m (200 ft), et avec une visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m ;

Catégorie II (CAT II) : Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et une portée visuelle de piste au moins égale à 350 m ;

Catégorie IIIA (CAT IIIA) : Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

- a) avec une hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft), ou sans hauteur de décision ;
- b) avec une portée visuelle de piste au moins égale à 200 m ;

Catégorie IIIB (CAT IIIB) : Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

- a) avec une hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft), ou sans hauteur de décision ;
- b) avec une portée visuelle de piste inférieure à 200 m mais au moins égale à 50 m ;

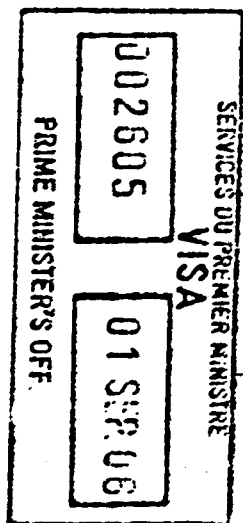
- **Catégorie IIIC (CAT IIIC) :** Approche et atterrissage aux instruments exécutés sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.

Note : Lorsque la hauteur de décision (DH) et la portée visuelle de piste (RVR) ne correspondent pas à la même catégorie, l'opération d'approche et d'atterrissage doit être exécutée dans les conditions de la catégorie la plus exigeante.

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 : Toute période de temps au sol pendant laquelle un membre d'équipage de conduite est dégagé de tout service de l'exploitant.

Période de service de vol : Temps total depuis le moment où un membre d'équipage de conduite prend son service immédiatement après une période de repos et avant d'effectuer un vol ou une



série de vols, jusqu'au moment où il est dégagé de tout service après avoir accompli ce vol ou cette série de vols.

Phase d'approche et d'atterrissage – hélicoptères : partie du vol qui va de 300m (1000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou du début de la descente dans les autres cas, jusqu'à l'atterrissage ou jusqu'au point d'atterrissage interrompu.

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

Note : Dans le 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 groupe motopropulseur 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 (1000 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 le propriétaire comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

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

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 : Point utilisé dans la détermination des performances à l'atterrissage et duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur y survenant, le pilote peut soit poursuivre l'atterrissage en sécurité, soit interrompre l'atterrissage. Le LDP s'applique aux hélicoptères de classe de performance 1.

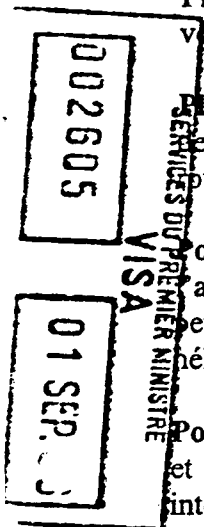
Point de décision au décollage : Point utilisé dans la détermination des performances au décollage et duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur y survenant, le pilote peut soit interrompre le décollage, soit le poursuivre en sécurité. Le TDP s'applique aux hélicoptères de classe de performance 1.

Point défini après le décollage : 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 assuré, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé. Ce point ne s'applique qu'aux hélicoptères de classe de performance 2.

Point défini avant l'atterrissage : 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 pas assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé. Ce point ne s'applique qu'aux hélicoptères de classe de performance 2.

Portée visuelle de piste : 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.

Programme de maintenance : Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes qui sont nécessaires pour le maintien de la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.

Qualité de navigation requise : Expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini.

Note : La performance et les spécifications de navigation sont définies en fonction du type et/ou de l'application de RNP considérés.

Référence visuelle nécessaire : Section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans les opérations de catégories III avec une hauteur de décision, la référence visuelle nécessaire est celle qui est spécifiée pour la procédure et l'opération particulière. Dans le cas d'une approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de piste.

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

Réparation : Changement apporté à la conception d'un produit aéronautique en vue de lui rendre l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure et de faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi de base à la délivrance de son certificat de type.

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

Temps de vol - hélicoptères : Total du temps décompté depuis le moment où les pâles 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 pâles du rotor sont arrêtées.

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

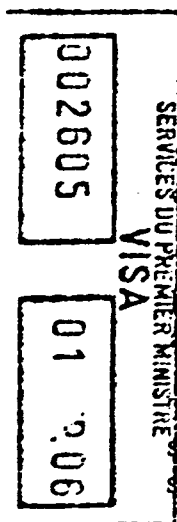
Type de RNP : Valeur de confinement exprimée sous forme de distance en milles marins par rapport à la position voulue, à l'intérieur de laquelle sont censés se trouver les aéronefs pendant au moins 95 % du temps de vol total.

Note : La RNP 4 représente une précision de navigation de plus ou moins 7,4 Km (4 NM), sur la base d'un confinement de 95 %.

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

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

VTSS : Vitesse minimale à laquelle l'hélicoptère pourra monter si le groupe motopropulseur le plus défavorable est hors de fonctionnement et si les autres groupes motopropulseurs fonctionnent dans les limites d'emploi approuvées.



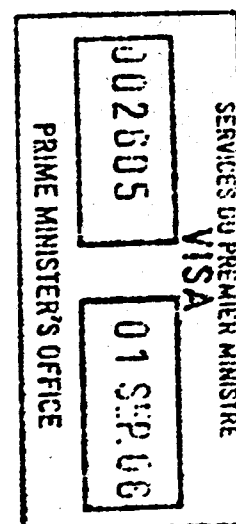
Zone habitée : En rapport avec une cité, une ville ou un groupe d'habitations, toute zone utilisée dans une large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives.

1.2 Abréviations

ADREP	Compte rendu d'accident/incident
ADS	Surveillance dépendante automatique
AIG	Enquêtes et prévention des accidents
AOC	Contrôle d'exploitation aéronautique
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATM	Gestion du trafic aérien
ATS	Service de la circulation aérienne
CAT I	Catégorie I
CAT II	Catégorie II
CAT III	Catégorie III
CAT IIIA	Catégorie IIIA
CAT IIIB	Catégorie IIIB
CAT IIIC	Catégorie IIIC
CFIT	Impact sans perte de contrôle
cm	Centimètre
CPDLC	Communications contrôleur-pilote par liaison de données
CTA	Certificat de transporteur aérien
DA	Altitude de décision
DA/H	Altitude/hauteur de décision
D-FIS	Services d'information de vol par liaison de données
DH	Hauteur de décision
Distance DR	Distance horizontale que l'hélicoptère a parcourue depuis la fin de la distance utilisable au décollage
DME	Dispositif de mesure de distance
ECAM	Moniteur électronique centralisé de bord
EFIS	Système d'instruments de vol électroniques
EGT	Température des gaz d'échappement
EICAS	Système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage
ELT	Émetteur de localisation d'urgence
ELT(AD)	ELT automatique largable
ELT(AF)	ELT automatique fixe
ELT(AP)	ELT automatique portatif
ELT(S)	ELT de survie
EPR	Rapport de pressions moteur
EUROCAE	Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile
FAA	Federal Aviation Administration
FAR	Federal Aviation Rules
FATO	Aire d'approche finale et de décollage
FM	Modulation de fréquence
ft	Pied
g	Accélération de la pesanteur
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
hPa	Hectopascal
HUMS	Système de contrôle d'état et d'utilisation
IFR	Règles de vol aux instruments
ILS	Système d'atterrissage aux instruments
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments



INS	Système de navigation par inertie
JAA	Joint Aviation Authority
JAR	Joint Aviation Regulation
JTSO	Joint Technical Standard Order
kg	Kilogramme
km	Kilomètre
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
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
NM	Mille marin
N1	Vitesse turbine haute pression
Nf	Vitesse turbine libre
Ng	Vitesse générateur de gaz
OCA	Altitude de franchissement d'obstacles
OCA/H	Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles
OCH	Hauteur de franchissement d'obstacles
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
PNR	Point de non-retour
R	Rayon du rotor
RNP	Qualité de navigation requise
RTODR	Distance nécessaire pour le décollage interrompu
RVR	Portée visuelle de piste
SAR	Recherches et sauvetage
SI	Système international d'unités
SOP	Procédures d'exploitation normalisées
T4	Température des gaz d'échappement
TDP	Point de décision au décollage
TIT	Température à l'entrée de la turbine
TLOF	Aire de prise de contact et d'envol
TODAH	Distance utilisable au décollage
TODRH	Distance nécessaire au décollage
UTC	Temps universel coordonné
VFR	Règles de vol à vue
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue
VTSS	Vitesse minimale à laquelle l'hélicoptère pourra monter si le groupe motopropulseur le plus défavorable est hors de fonctionnement et si les autres groupes motopropulseurs fonctionnent dans les limites d'emploi approuvées
Vy	Vitesse correspondant à la meilleure vitesse ascensionnelle
WXR	Conditions météorologiques



Symboles

°C

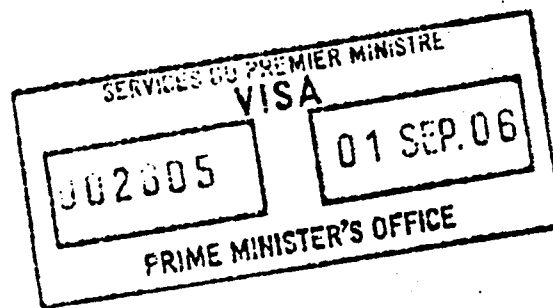
%

Degré Celsius

Pour cent

Chapitre 2 : Application

Les présentes exigences de sécurité sont applicables à l'exploitation des hélicoptères immatriculés au Cameroun ou exploités sur le territoire camerounais en aviation générale et en travail aérien.



Chapitre 3 : Généralités

3.1 Conformité aux lois et règlements

Le pilote commandant de bord doit se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats sur le territoire duquel l'hélicoptère est utilisé.

3.2 Responsabilité du commandant de bord

Le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à 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 pâles de rotor sont arrêtés.

3.3 Obligation d'informer en cas de force majeure

3.3.1 Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'hélicoptère ou de personnes nécessite des mesures qui amènent à violer une procédure ou un règlement local, le pilote commandant de bord doit en aviser sans délai les autorités locales.

3.3.2 Si l'Etat où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord doit rendre compte dès que possible, et en principe dans les 10 jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet Etat ; dans ce cas le pilote commandant de bord doit adresser également une copie de son compte rendu, dès que possible, et en principe dans les 10 jours, à l'Autorité Aéronautique.

3.4 Obligation d'informer en cas d'accident

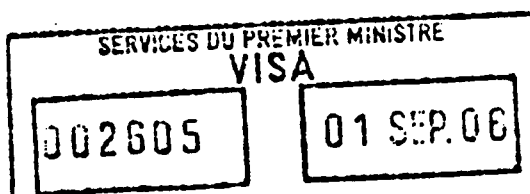
Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'hélicoptère se trouve impliqué et lors duquel des personnes sont tuées ou grièvement blessées ou lors duquel des dégâts importants sont infligés à l'hélicoptère ou à d'autres biens.

3.5 Recherches et sauvetage

Le pilote commandant de bord doit disposer à bord de l'hélicoptère, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherches et de sauvetage des régions qu'il est appelé à survoler.

3.6 Marchandises dangereuses

Le transport des marchandises dangereuses est interdit. Cependant l'autorité aéronautique peut autoriser à déroger à cette règle, si le demandeur justifie des mesures de sécurité équivalentes à celles applicables au transport aérien commercial.



3.7 Alcool, médicaments et drogues

Le commandant de bord ne doit pas admettre et nul ne doit pénétrer ou se trouver à bord d'un hélicoptère en étant sous l'influence de l'alcool, de médicament ou de drogues au point de risquer de compromettre la sécurité de l'hélicoptère ou de ses occupants.

3.8 Agrément

3.8.1 L'exploitant ne peut assurer des vols d'aviation générale que s'il est détenteur d'un d'agrément délivré par l'Autorité Aéronautique.

3.8.2 L'agrément autorise l'exploitant à effectuer des vols d'aviation générale conformément aux conditions et restrictions qui y sont spécifiées.

3.8.3 Le postulant à un agrément doit :

- 1) avoir immatriculé camerounais l'hélicoptère devant être exploité en vertu de son certificat d'agrément;
- 2) convaincre l'Autorité Aéronautique de sa capacité à assurer la sécurité de son hélicoptère et des tiers survolés.

3.8.4 Nonobstant les dispositions du paragraphe 3.8.3 ci-dessus, l'exploitant peut exploiter avec l'accord mutuel des deux Autorités, un hélicoptère immatriculé au registre national d'un autre Etat.

3.8.5 L'exploitant doit permettre à l'Autorité Aéronautique d'avoir accès à sa documentation, à son hélicoptère et, en ce qui concerne la maintenance, que l'accès soit permis à tout organisme de maintenance entretenant son hélicoptère.

3.8.6 La demande de délivrance d'un agrément doit être faite auprès de l'Autorité Aéronautique. Cette demande doit être accompagnée des renseignements et documents ci-après :

- i- Raison sociale et adresse du postulant ;
- ii- Immatriculation de l'hélicoptère ;
- iii- Nom du (des) pilote(s) ;
- iv- Programme de maintenance devant être déposé, auprès des services compétents (notamment en vue de leur approbation).

La demande complète doit être déposée au moins trente (30) jours avant le début de l'utilisation de l'hélicoptère.

3.8.7 La poursuite de la validité d'un agrément dépend de ce que l'exploitant satisfait aux exigences du présent document.

3.8.8 L'agrément est valable pour une durée de deux ans renouvelables.

3.8.9 L'agrément contient les éléments suivants :

- a) identité de l'exploitant ;
- b) date d'émission;
- c) description des types de vols autorisés ;
- d) hélicoptère(s) dont l'utilisation est autorisée.



3.9 Document de bord

3.9.1 Le pilote commandant de bord doit emporter à bord de l'aéronef les documents ci-après :

- a) le certificat d'immatriculation ;
- b) le certificat de navigabilité ;
- c) le certificat de limitation de nuisance (si requis) ;
- d) l'autorisation d'exploitation de l'aéronef ;
- e) la licence de station radio ;
- f) la copie du certificat d'assurance responsabilité au tiers ;
- g) le carnet de route ;
- h) la liste des membres d'équipage.

3.9.2 Chaque membre de l'équipage de conduite doit, sur chaque vol, transporter sa licence, avec les qualifications nécessaires au vol, toutes en cours de validité.

3.10 Manuels à transporter

Le commandant de bord doit emporter à bord de l'aéronef le manuel de vol à jour, à moins que l'Autorité Aéronautique ait reconnu un autre document qui contient les informations pertinentes pour cet avion.



Chapitre 4: Préparation et exécution des vols

4.1 Installations et services d'exploitation

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

Note : Par "moyens ordinaires" il faut entendre l'emploi des renseignements dont dispose l'entreprise au point de départ et qui sont, soit des renseignements officiels publiés par les services d'informations aéronautiques, soit des renseignements qu'il peut se procurer facilement à d'autres sources.

4.2 Minimum opérationnel d'hélistation

Le pilote commandant de bord ne peut effectuer ni décollage, ni atterrissage sur une hélistation où les minimums opérationnels sont inférieurs à ceux établis pour cette hélistation par l'Etat sur le territoire duquel elle est située, sans l'autorisation expresse de cet Etat.

4.3 Consignes

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

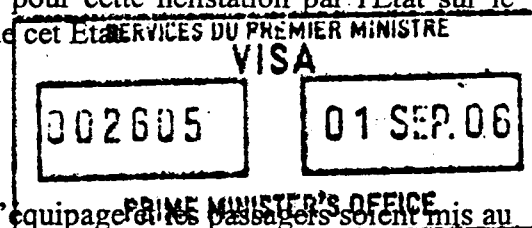
- a) des ceintures de sécurité et selon le cas ;
- b) des issues de secours ;
- c) des gilets de sauvetage ;
- d) de l'équipement d'alimentation en oxygène ;
- e) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.

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

4.4 Aptitude au vol de l'hélicoptère et mesure de sécurité

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

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



- f) que les limites d'emploi de l'hélicoptère, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne seront pas dépassées.

4.5 Renseignements météorologiques

4.5.1 Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord doit prendre connaissance de tous les renseignements météorologiques disponibles pour le vol projeté.

4.5.2 La préparation d'un vol hors du voisinage du lieu de départ ou de tout vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments doit comprendre :

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

4.6 Limites imposées par les conditions météorologiques

4.6.1 Vol effectué conformément aux règles de vol à vue

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

4.6.2 Vol effectué selon les règles de vol aux instruments

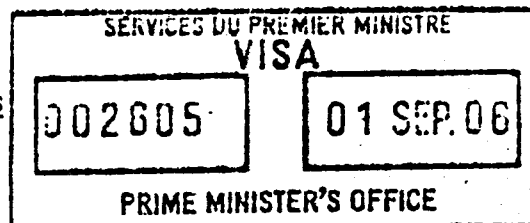
4.6.2.1 *Cas où il faut prévoir une hélistation de dégagement.* Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments ne doit être entrepris que si les renseignements disponibles indiquent que les conditions météorologiques à l'hélistation d'atterrissage prévue et à une hélistation de dégagement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

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

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

4.6.3 Minimum opérationnels d'hélistation

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



4.6.3.2 Une approche aux instruments ne doit pas être poursuivie au-delà du repère de radioborne extérieure dans le cas d'une approche de précision, ou à moins de 300 m (1000 ft) au-dessus de l'hélistation dans le cas d'une approche de non-précision, à moins que la visibilité communiquée ou la portée visuelle de piste (RVR) de contrôle ne dépasse le minimum spécifié.

4.6.3.3 Si la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle tombe au-dessous du minimum spécifié une fois que l'hélicoptère a franchi le repère de radioborne extérieure dans le cas d'une approche de précision, ou qu'il est descendu à moins de 300 m (1000 ft) au-dessus de l'hélistation dans le cas d'une approche de non-précision, l'approche peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H.

En tout cas, un hélicoptère ne peut pas poursuivre son approche vers une hélistation au-delà du point auquel les conditions d'utilisation seraient inférieures aux minimums opérationnels spécifiés pour cette hélistation.

4.6.4 Vol en conditions givrantes

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

4.7 Hélistation de dégagement

4.7.1 Pour un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments, au moins une hélistation de dégagement doit être choisie et spécifiée dans le plan de vol ATC, sauf :

- a) si les conditions météorologiques sont celles décrites en 4.6.2.2, ou si
- b)
 - i) si l'hélistation d'atterrissage prévu est isolée et que l'on ne dispose de dégagement approprié ;
 - ii) une procédure d'approche aux instruments est prescrite pour l'hélistation d'atterrissage prévu qui est isolée ; et
 - iii) un point de non-retour (PNR) est déterminé en cas de destination en mer.

4.7.2 Des dégagements en mer appropriés peuvent être spécifiés sous réserves des conditions suivantes :

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

Note : Il est possible que la technique d'atterrissage que le manuel de vol spécifie d'appliquer après une panne du système de commandes exclue la désignation de certaines héliplates-formes comme hélistations de dégagement.

4.7.3 Sauf dérogation de l'Autorité Aéronautique, les dégagements en mer ne sont pas utilisés lorsqu'il est possible de transporter suffisamment de carburant pour atteindre un dégagement à terre. Ces cas de dégagement en mer doivent être l'exception et ne doivent pas être liés à une augmentation de la charge offerte en présence de conditions météorologiques défavorables.



4.8 Réserves de carburant et de lubrifiant

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

4.8.2 *Vols effectués selon les règles de vol à vue (VFR).* Les réserves de carburant et de lubrifiants nécessaires pour satisfaire aux dispositions de 4.8.1 dans le cas des vols VFR doivent être au moins suffisantes pour permettre à l'hélicoptère :

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

4.8.3 *Vols effectués selon les règles de vol aux instruments (IFR).* Les réserves de carburant et de lubrifiants nécessaires pour satisfaire aux dispositions de 4.8.1 dans le cas des vols IFR doivent être au moins suffisantes pour permettre à l'hélicoptère :

4.8.3.1 Lorsqu'il n'y a pas à prévoir d'hélistation de dégagement selon les dispositions de 4.6.2.2, d'atteindre l'hélistation d'atterrissage prévue, puis :

- a) de voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1500 ft) au-dessus de l'hélistation de destination, dans les conditions de température de l'atmosphère type, d'effectuer l'approche et d'atterrir ;
- b) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant jugée suffisante pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter d'imprévus.

4.8.3.2 Lorsqu'il faut prévoir une hélistation de dégagement, selon les dispositions de 4.6.2.1, d'atteindre l'hélistation d'atterrissage prévue, d'y effectuer une approche et une approche interrompue, et ensuite :

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

4.8.3.3 Si l'on ne dispose pas de dégagement approprié selon les dispositions de 4.7.1 b), d'atteindre l'hélistation d'atterrissage prévue, puis de voler pendant deux heures à la vitesse d'attente.

4.8.4 Le calcul des réserves de carburant et de lubrifiant exigées en 4.8. doit tenir compte au moins de ce qui suit :

- a) conditions météorologiques ;
- b) acheminement prévu par le contrôle de la circulation aérienne et retards prévus en raison de la circulation ;

- c) dans le cas d'un vol IFR, une approche aux instruments à l'hélistation de destination, avec une remise des gaz ;
- d) procédures prescrites dans le manuel d'exploitation pour les pannes de pressurisation, le cas échéant, ou pour la panne d'un groupe motopropulseur croisière ;
- e) toute autre éventualité de retarder l'atterrissage de l'hélicoptère ou d'augmenter la consommation de carburant et de lubrifiant.

Note : Aucune disposition de la section 4.8 n'empêche de modifier le plan de vol d'un hélicoptère en cours de vol pour le dérouter vers une autre hélistation, pourvu qu'au moment où ce changement de plan est décidé, il soit possible de satisfaire aux spécifications de ladite section.

4.9 Réserve d'oxygène

4.9.1 Réserve d'oxygène

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

<i>PRESSION ABSOLUE</i>	<i>METRES</i>	<i>PIEDS</i>
700 hPa	3000	10000
620 hPa	4000	13000

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

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

4.9.1.2 Aucun vol ne doit être prévu à un niveau de vol supérieur au niveau 110 si l'hélicoptère n'est équipé d'un dispositif de rétablissement de la pression capable d'assurer une altitude pression dans la cabine inférieure ou égale à 10000 pieds à tous les niveaux de vol prévus ;

4.9.2 Dans le cas des hélicoptères pressurisés, un vol ne peut être entrepris que si l'hélicoptère est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage, ainsi que 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.

4.10 Emploi de l'oxygène

Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite doivent utiliser des inhalateurs de manière continue dans tous les cas prévus en 4.9, pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.



4.11 Instructions en cas d'urgence en vol

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

4.12 Observations météorologiques par les pilotes

Les conditions météorologiques observées et susceptibles de mettre en danger la sécurité d'autres hélicoptères doivent être signalées dès que possible par le pilote commandant de bord.

4.13 Conditions de vol dangereuses

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

4.14 Aptitude physique des membres de l'équipage de conduite

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

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

4.14.2 Tout membre d'équipage doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en toute sécurité ses tâches, ou qu'il se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotique ou de stupéfiants.

4.15 Membres de l'équipage de conduite à leur poste

4.15.1 Décollage et atterrissage

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

4.15.2 Croisière

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



4.15.3 Ceintures de sécurité

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

4.15.4 Harnais de sécurité

Lorsque des harnais de sécurité sont installés, tout membre de l'équipage de conduite qui occupe un siège de pilote doit veiller à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage.

Note : Le harnais de sécurité comprend des bretelles et une ceinture de sécurité.

4.16 Procédures de vol aux instruments

Tout hélicoptère exploité conformément aux règles de vol aux instruments doit se conformer aux procédures de vol aux instruments approuvées par l'Etat dans lequel l'hélistation est située.

4.17 Instruction du personnel - Généralités

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

4.18 Avitaillement en carburant avec passagers à bord

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

4.19 Embarquement, débarquement dans un hélicoptère « moteur tournant »

L'embarquement ou le débarquement des passagers pendant qu'un moteur tourne doit s'effectuer dans les conditions suivantes :

- a) un pilote doit rester aux commandes de l'appareil ;
- b) une personne au moins, affectée à l'accompagnement des passagers doit être présente et les guider lors de ces opérations. Elle peut faire partie du groupe transporté si les consignes nécessaires lui ont été données ;
- c) les opérations d'embarquement et de débarquement des passagers ne peuvent être effectuées simultanément pendant qu'un rotor tourne ;
- d) de nuit, l'embarquement doit se faire dans une zone éclairée.

4.20 Vols d'instruction ou de contrôle en conditions simulées de pilotage sans visibilité

Nul ne peut assurer l'instruction ou le contrôle en conditions simulées de pilotage sans visibilité s'il ne peut assurer la vigilance extérieure dans les conditions usuelles, ou si l'observateur n'est pas en fonction à bord.

002805

01 SEP. 06

4.21 Survol de l'eau

Tout hélicoptère survolant une étendue d'eau dans les conditions indiquées en 6.3.1 doit être certifié pour l'amerrissage forcé. L'état de la mer doit faire partie intégrante des informations relatives à l'amerrissage forcé.



Chapitre 5: Limites d'emploi relatives aux performances des hélicoptères

5.1 Limitations de navigabilité et limitations opérationnelles

5.1.1 L'hélicoptère doit être utilisé :

- a) conformément à un règlement de son certificat de navigabilité ou de tout autre document similaire agréé ;
- b) dans le cadre des limites d'emploi prescrites par l'Etat d'immatriculation ;
- c) dans le cadre des limites de masse imposées conformément aux normes de certification acoustique applicables, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un hélistation ou une piste où il n'existe aucun problème de bruit, par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel l'hélistation se trouve.

5.1.2 Des plaques indicatrices, des listes, des marques sur les instruments ou des combinaisons de ces éléments indiquant les limites d'emploi dont l'Autorité Aéronautique a prescrit l'affichage, doivent être disposées à bord de l'hélicoptère.

5.2 Restrictions d'occupants des hélicoptères

La présence à bord de toute personne n'ayant pas une fonction en relation avec le but du vol effectué est interdite lors des vols :

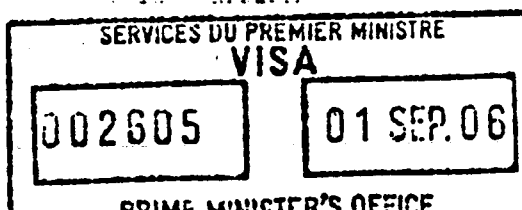
- a) de contrôle, exigés à la suite d'opérations d'entretien ou de modifications affectant la navigabilité;
- b) de remorquage de planeurs ;
- c) effectués dans le cadre d'une activité particulière ;
- d) de lutte contre l'incendie ;
- e) sur un hélicoptère pour lequel un équipage minimal de deux pilotes qualifiés est exigé, si l'un des pilotes est en cours de qualification ;
- f) de transport par hélicoptère de charge externe à l'élingue ;
- g) d'hélicoptère ;
- h) de remorquage de navire par hélicoptère ; de présentation ou de voltige effectués en manifestation aérienne.

5.3 Décollage d'une hélistation en zone habitée

Seuls les hélicoptères de classe de performances 1 sont autorisés à décoller d'une hélistation en terrasse dans une zone habitée.

5.4 Décollage d'une héliplate-forme

Les hélicoptères de classe de performances 3 ne sont pas autorisés à décoller d'une héliplate-forme.



Chapitre 6: Equipement, instruments de bord et documents de vol des hélicoptères

6.1 Tous hélicoptères– Tous vols

6.1.1 Généralités

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

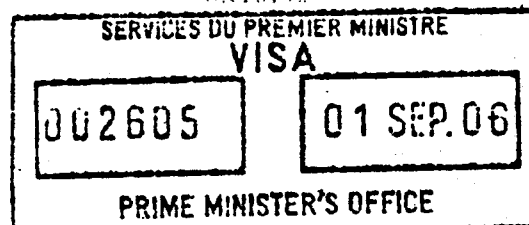
6.1.2 Instruments

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

6.1.3 Equipements

6.1.3.1 Tous hélicoptères– Tous vols

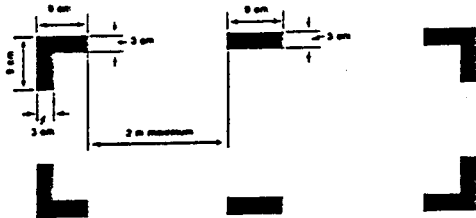
Tout hélicoptère pour tous les vols, doit être doté :



- a) d'une trousse de premiers soins facilement accessible ;
- b) d'extincteurs portatifs conçus de telle manière que, lorsqu'ils sont utilisés, ils ne provoquent pas de pollution dangereuse dans l'air dans l'hélicoptère; au moins un extincteur doit être situé:
 - i) dans le poste de pilotage;
 - ii) dans chacun des compartiments des passagers séparés du poste de pilotage et auquel l'équipage de conduite ne peut avoir facilement accès;
- c)
 - i) d'un siège ou d'une couchette pour chaque personne ayant dépassé l'âge de deux ans;
 - ii) d'une ceinture de sécurité pour chaque siège et de sangle de sécurité pour chaque couchette;
- d) des documents et renseignements suivants :
 - i) le manuel de vol ou autres documents ou renseignements exigés pour l'application des dispositions du chapitre 5 et concernant toute limite d'emploi prescrite par l'Autorité Aéronautique ;
 - ii) cartes à jour et appropriées correspondant à la route envisagée et aux routes susceptibles d'être suivies en cas de déroutement ;
 - iii) procédures conformes aux dispositions destinées au pilote commandant de bord d'un hélicoptère intercepté ;
 - iv) signaux visuels que doivent utiliser les hélicoptères intercepteurs et les hélicoptères interceptés ;
- e) de fusibles de rechange de calibres appropriés pour remplacer les fusibles accessibles en vol ;
- f) des renseignements nécessaires sur les codes, de signaux sol-air utilisés pour les recherches et sauvetage ;
- g) d'un harnais de sécurité pour chaque siège de membre d'équipage de conduite.

6.1.4 Indication des zones de pénétration de fuselage

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



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

6.2 Tous hélicoptères en régime VFR

6.2.1 Tout hélicoptère volant en régime VFR doit être doté :

- a) d'un compas magnétique compensable ;
- b) d'un chronomètre qui indique les heures, les minutes et les secondes ;
- c) d'un altimètre barométrique sensible ;
- d) d'un anémomètre ;
- e) d'un indicateur de dérapage ;
- f) d'un récepteur VOR ou d'un radiocompas automatique, si l'hélicoptère vole sans contact visuel du sol et de l'eau.

6.2.2 Les vols VFR effectués en vols contrôlés doivent être équipés comme prévu en 6.6.

6.3 Tous hélicoptères - Survol de l'eau

6.3.1 Moyens de flottaison

Tout hélicoptère destiné à survoler une étendue d'eau doit être doté d'un dispositif de flottaison permanent ou à déploiement rapide afin de garantir qu'il effectuera un amerrissage forcé en sécurité :

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

6.3.2 Equipement d'urgence

6.3.2.1 Tout hélicoptère des classes de performances 1 et 2, lorsqu'il est utilisé conformément aux dispositions de 6.3.1 doit être doté :

- a) d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel de flottaison équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette ;
- b) de canots de sauvetage en nombre suffisant pour tous les occupants de l'hélicoptère, ces canots étant rangés de manière à pouvoir être utilisés rapidement en cas d'urgence et étant dotés d'un équipement de sauvetage, y compris les moyens de subsistance, approprié aux circonstances.
- c) d'un équipement pour effectuer les signaux pyrotechniques de détresse.

6.3.2.2 Tout hélicoptère de classe de performance 3 lorsqu'il est utilisé dans les conditions ne permettant pas en autorotation de rejoindre la côte doit être doté d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel de flottaison équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette.

6.3.2.3 Tout hélicoptère de classe de performance 3, lorsqu'il est utilisé dans les conditions différentes des dispositions de 6.3.2.2, doit être doté comme il est indiqué en 6.3.2.1.

6.3.2.4 Les hélicoptères de classe de performances 2 et 3, lorsqu'ils décollent ou atterrissent à une hélistation où la trajectoire de décollage ou d'approche est au-dessus de l'eau doivent être dotés de l'équipement prescrit en 6.3.2.1 a).

6.3.2.5 Chaque gilet de sauvetage ou dispositif individuel de flottaison équivalent transporté en application des dispositions de la section 6.3, doit être muni d'un éclairage électrique afin de faciliter le repérage des naufragés.

6.4 Tous hélicoptères - Vols au-dessus de régions terrestres désignées inhospitalières

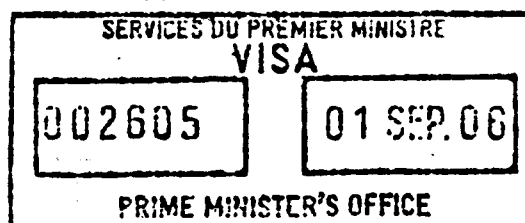
Les hélicoptères utilisés au-dessus des régions terrestres qui ont été désignées par l'Etat intéressé comme régions inhospitalières où les recherches seraient particulièrement difficiles doivent être dotés :

- a) de dispositifs de signalisation permettant d'envoyer les signaux pyrotechniques ;
- b) d'au moins un émetteur de localisation d'urgence de survie (ELT(S)) capable d'émettre sur les fréquences d'urgence prescrites par l'annexe 10 de l'OACI ;
- c) et l'équipement de sauvetage (y compris des moyens de subsistance) appropriés à la région survolée tenant compte du nombre de passagers transportés à bord.

6.5 Tous hélicoptères- Vols à haute altitude

6.5.1 Tous les hélicoptères destinés à voler à haute altitude doivent être dotés de réservoirs d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées en 4.9.1.

6.5.2 Les hélicoptères pressurisés destinés à voler à haute altitude doivent être dotés d'un réservoir d'oxygène et d'inhalateur capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées en 4.9.2.



6.6 Tous hélicoptères volant selon les règles de vol aux instruments

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

- a) d'un compas magnétique ;
- b) d'un chronomètre qui indique les heures, les minutes et les secondes ;
- c) de deux altimètres barométriques sensibles ;
- d) d'un anémomètre muni d'un dispositif destiné à prévenir les effets de la condensation ou du givrage ;
- e) d'un indicateur d'attaque oblique (contrôleur de virage) ;
- f) de deux indicateurs d'assiettes (horizon artificiel), l'un d'eux pouvant être remplacé par un indicateur de virage ;
- g) d'un indicateur de cap (gyroscope directionnel) ;
- h) d'un instrument indiquant si l'alimentation des instruments gyroscopiques est suffisante ;
- i) d'un variomètre ;
- j) d'une prise de pression statique de secours ou d'un dispositif équivalent ;
- k) d'un équipement lisible depuis la place pilote indiquant la température d'air extérieure ;
- l) d'un radiocompas automatique ;
- m) des feux prescrits pour les hélicoptères en vol ou qui se déplacent sur l'aire de mouvement d'une hélistation ;
- n) d'un projecteur d'atterrissage ;
- o) d'un dispositif d'éclairage des instruments et appareils indispensables pour assurer la sécurité de l'hélicoptère ;
- p) d'un dispositif d'éclairage des cabines de passagers ;
- q) d'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage.



6.7 Tous hélicoptères volant de nuit

Sauf dérogation de l'Autorité Aéronautique, tous les hélicoptères volant de nuit doivent être dotés de l'équipement spécifié en 6.6.

6.8 Normes de certification acoustique

Tout hélicoptère qui doit répondre aux dispositions de l'arrêté relatif à la certification acoustique doit transporter un certificat de limitation de nuisance. Le Certificat de limitation de nuisance doit contenir une traduction en anglais.

Note : Le certificat de limitation de nuisance peut figurer dans tout document de bord approuvé par l'Etat d'immatriculation.

6.9 Enregistreurs de bord

Note 1 : Il existe deux types d'enregistreurs de bord : les enregistreurs de données de vol et les enregistreurs de conversations de poste de pilotage.

Note 2 : Les enregistreurs combinés (données de vol/conversation peuvent seulement être utilisés pour répondre aux spécifications relatives à l'équipement des hélicoptères en enregistreurs de bord comme cela est expressément indiqué dans cette section.

6.9.1 Enregistreurs de données de vol - types.

6.9.1.1 Les enregistreurs de données de vol Type IV doivent enregistrer les paramètres nécessaires pour déterminer avec précision la trajectoire de vol, la vitesse, l'assiette, la puissance et le mode de conduite de l'hélicoptère.

6.9.1.2 Les enregistreurs de données de vol Types V doivent enregistrer les paramètres nécessaires pour déterminer avec précision la trajectoire de vol, la vitesse, l'assiette et la puissance de l'hélicoptère.

6.9.1.3 Les enregistreurs de données de vol par gravure sur feuille ne sont plus utilisables.

6.9.1.4 Sauf dérogation de l'Autorité aéronautique, les enregistreurs de données de vol analogiques en modulation de fréquence (FM) ne sont plus utilisables.

6.9.1.4.1 Sauf dérogation de l'Autorité aéronautique, l'utilisation des enregistreurs de données sur pellicule photographique est interdite.

6.9.1.5 Tous les hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré après le 1^{er} janvier 2005, qui utilisent les communications par liaison de données et qui sont tenus d'emporter un enregistreur de conversations de poste de pilotage doivent enregistrer sur un enregistreur de bord, les communications par liaison de données montante ou descendante.

La durée d'enregistrement minimale doit être égale à la durée d'enregistrement de l'enregistreur de conversations du poste de pilotage, et les éléments recueillis doivent être corrélés avec les renseignements captés par ce dernier.

6.9.1.5.1 A compter du 1^{er} janvier 2007, tous les hélicoptères qui utilisent les communications par liaison de données et qui sont tenus d'emporter un enregistreur de conversations de poste de pilotage doivent enregistrer sur un enregistreur de bord, les communications par liaison de données montante ou descendante.

La durée d'enregistrement minimale doit être égale à la durée d'enregistrement de l'enregistreur de conversations du poste de pilotage, et les éléments recueillis doivent être corrélés avec les renseignements captés par ce dernier.

6.9.1.5.2 Les renseignements enregistrés doivent être suffisants pour déterminer le contenu du message de communication par liaison de données et, chaque fois que c'est possible, ils comprendront l'heure à laquelle le message a été affiché à l'équipage ou produit par lui.

Note 23 : Les communications par liaison de données comprennent, sans s'y limiter, la surveillance dépendante automatique (ADS), les communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC), les services d'information de vol par liaison de données (D-FIS) et les messages du contrôle d'exploitation aéronautique (AOC).

6.9.1.5.3 Les paramètres ci-après répondent aux exigences en matière de trajectoire de vol et de 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*

6.9.1.5.4 Les paramètres ci-après répondent aux exigences en ce qui concerne l'assiette :

- Assiette en tangage
- Assiette en roulis
- Angle de lacet

6.9.1.5.5 Les paramètres ci-après répondent aux exigences en ce qui concerne la puissance des moteurs :

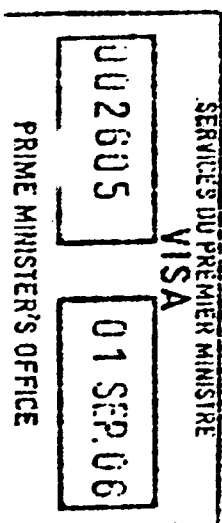
- Puissance de chaque moteur : vitesse turbine libre (NF), couple moteur, vitesse générateur de gaz (NG), position commande de puissance (poste de pilote)
- Rotor : vitesse rotor principal, frein de rotor
- Pression d'huile boîte de transmission principale*
- Température de l'huile boîtes de transmission* :boîte de transmission principale, boîte de transmission intermédiaire, boîte de transmission rotor de queue
- Température des gaz d'échappement (T4)*
- Température à l'entrée de la turbine (TIT/ITT)*

6.9.1.5.6 Les paramètres ci-après répondent aux exigences en ce qui concerne la configuration :

- Position du train d'atterrissage ou du sélecteur de train*
- Quantité de carburant*
- Teneur en eau liquide détecteur du givrage

6.9.1.5.7 Les paramètres ci-après répondent aux exigences en ce qui concerne le mode de conduite :

- Pression hydraulique basse
- Avertissements
- Commandes de vol primaires - Entrées pilote et/ou position des commandes : pas général, pas cyclique longitudinal, pas cyclique latéral, pédale de rotor de queue, stabilisateur pilotable, sélection hydraulique
- Passage des radiobornes
- Sélection des fréquences de chaque récepteur de navigation
- Mode et état d'enclenchement CADV*
- Enclenchement du système d'augmentation de la stabilité*
- Charge à l'élingue indiquée*
- Calage barométrique* : pilote, copilote
- Altitude sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)*
- Ecart vertical* : alignement de descente ILS, site MLS, trajectoire d'approche GNSS
- Ecart horizontal* : alignement de piste ILS, azimuth MLS, trajectoire d'approche GNSS
- Distance DME 1 et 2*
- Taux de variation d'altitude*
- Teneur en eau liquide détecteur de givrage*
- Système de contrôle d'état de l'utilisation (HUMS)* : données moteurs, détecteurs de particules, synchronisation, valeur discrètes de dépassement, vibration moteur moyennes à large bande.



Note : Le nombre de paramètres à enregistrer dépend de la complexité de l'hélicoptère. Les paramètres qui ne sont pas suivis d'un astérisque () doivent être enregistrés quelle que soit cette complexité. Un paramètre repéré par un astérisque doit être enregistré si la source le concernant*

est utilisée aux fins de la conduite de l'hélicoptère par des systèmes de bord ou par l'équipage de conduite;

6.9.2 Enregistreurs de données de vol - durée d'enregistrement

Les enregistreurs de données de vol Types IV et V doivent pouvoir conserver les éléments enregistrés au cours des 10 dernières heures de fonctionnement au moins.

6.9.3 Enregistreurs de données de vol - Hélicoptères pour lequel le premier certificat de navigabilité a été délivré à compter du 1er janvier 1989

6.9.3.1 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 7000 kg doivent être équipés d'un enregistreur de vol de type IV.

6.9.3.2 Réservé

6.9.4 Enregistreurs de données de vol - Hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité aura été délivré après le 1er janvier 2005

6.9.4.1 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3180 kg doivent être équipés d'un enregistreur de données de vol de type IVA d'une durée d'enregistrement d'au moins 10 heures

6.9.5 Enregistreurs de conversations de poste de pilotage - Hélicoptères pour lesquels le premier certificat de navigabilité a été délivré à compter du 1er janvier 1987

6.9.5.1 Tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 7000 kg doivent être équipés d'un enregistreur de conversation de poste de pilotage dont l'objet est d'enregistrer l'ambiance sonore dans le poste pendant le "temps de vol".

A bord des hélicoptères non équipés d'un enregistreur de données de vol, l'enregistreur de conversations de poste de pilotage doit enregistrer au moins, sur l'une de ses pistes, la vitesse du rotor principal.

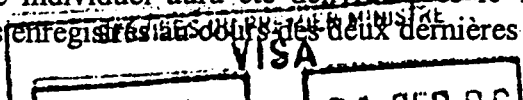
6.9.5.2 Sauf dérogation de l'Autorité Aéronautique, tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3280 kg et inférieure à 7000 kg, doivent être équipés d'un enregistreur de conversations de poste de pilotage dont l'objet est d'enregistrer l'ambiance sonore dans le poste pendant le "temps de vol". A bord des hélicoptères non équipés d'un enregistreur de données de vol, l'enregistreur de conversations de poste de pilotage doit enregistrer au moins, sur l'une de ses pistes, la vitesse du rotor principal.

6.9.6 Enregistreurs de conversations de poste de pilotage - Durée d'enregistrement

6.9.6.1 Un enregistreur de conversations de poste de pilotage doit pouvoir conserver les éléments enregistrés au cours des 30 dernières minutes de fonctionnement au moins.

6.9.6.2 Un enregistreur de conversations de poste de pilotage installé dans un hélicoptère dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré à compter du 1er janvier 1990, doit conserver les éléments enregistrés au cours des deux dernières heures de fonctionnement au moins.

6.9.6.3 Un enregistreur de conversations de poste de pilotage installé dans un hélicoptère dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré après le 1^{er} janvier 2003 doit être capable de conserver les éléments enregistrés au cours des deux dernières heures de fonctionnement au moins.



6.9.7 Enregistreur de bord - 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 aux enregistrements de manière que les éléments enregistrés puissent être préservés, extraits et transcrits. Les enregistreurs de bord répondront aux normes ED55 et ED56A de l'Organisation Européenne pour l'Equipeement Electronique de l'Aviation Civile (EUROCAE).

6.9.8 Enregistreurs de bord - Utilisation

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

6.9.8.2 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 seront pas remis en marche tant que l'enquête d'accident ou d'incident ne sera pas clos.

6.9.8.3 En cas d'accident ou d'incident survenu à un hélicoptère, le pilote commandant de bord doit assurer, dans toute la mesure du possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, la conservation des enregistreurs de bord en cause, ainsi que leur garde en lieu sûr jusqu'à ce qu'il en soit disposé pour les besoins d'enquête.

Note : La décision quant à la nécessité de retirer de l'aéronef les enregistrements des enregistreurs de bord doit être prise par l'autorité chargée des enquêtes aéronautiques, en tenant dûment compte des circonstances et de la gravité de l'évènement, y compris l'incidence sur l'exploitation.

6.9.9 Enregistreurs de bord - Maintien de l'état de fonctionnement

Des vérifications et évaluations opérationnelles des enregistrements des enregistreurs de données de vol et des enregistreurs de conversations de poste de pilotage doivent être conduites pour s'assurer du maintien de l'état de fonctionnement des enregistreurs.

6.10 Emetteur de localisation d'urgence (ELT)

6.10.1 Sauf dans les cas prévus en 6.10.2, jusqu'au 1^{er} janvier 2005, tous les hélicoptères des classes de performances 1 et 2 utilisés pour des vols avec survol de l'eau comme il est indiqué en 6.3.1a), ainsi que les hélicoptères de classe de performance 3 utilisés comme il est indiqué en 6.3.1b) doivent être dotés d'au moins un ELT(S) par canot placé à bord, mais sans obligation d'avoir plus de deux ELT au total.

6.10.2 Tous les hélicoptères des classes de performances 1 et 2 dont le certificat de navigabilité individuel a été émis pour la première fois après le 1^{er} janvier 2002 et qui sont utilisés pour des vols avec survol de l'eau comme il est indiqué en 6.3.1a), ainsi que les hélicoptères de classe de performance 3 dont le certificat de navigabilité individuel a été émis pour la première fois après le 1^{er} janvier 2002 et qui sont utilisés pour des vols avec survol de l'eau comme il est indiqué en 6.3.1b), doivent être dotés d'au moins un ELT automatique et d'au moins un ELT(S), dans un canot.

6.10.3 A compter du 1^{er} janvier 2005, tous les hélicoptères des classes de performances 1 et 2 utilisés pour des vols avec survol de l'eau comme il est indiqué en 6.3.1a), ainsi que les hélicoptères de classe de performance 3 utilisés comme il est indiqué en 6.3.1b) doivent être dotés d'au moins un ELT automatique et d'au moins un ELT(S) dans un canot.



6.10.4 Sauf dans les cas prévus en 6.10.5, jusqu'au 1^{er} janvier 2005, les hélicoptères utilisés pour des vols au-dessus de régions terrestres désignées comme il est indiqué en 6.4 doivent être dotés d'au moins un ELT.

6.10.5 Tous les hélicoptères dont le certificat de navigabilité individuel a été émis pour la première fois après le 1^{er} janvier 2002 et qui effectuent des vols au-dessus de régions terrestres désignées comme il est indiqué en 6.4 doivent être dotés d'au moins un ELT automatique.

6.10.6 A compter du 1^{er} janvier 2005, tous les hélicoptères effectuant des vols au-dessus de régions terrestres désignées comme il est indiqué en 6.4 doivent être dotés d'au moins un ELT automatique.

6.10.7 L'équipement ELT placé à bord en application des dispositions de 6.10.1, 6.10.2, 6.10.3, 6.10.4, 6.10.5 et 6.10.6 fonctionnera conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 10 de l'OACI, Volume II.

6.11 Transpondeur signalant l'altitude-pression

6.11.1 Sauf dérogation accordée par l'Autorité aéronautique, tous les hélicoptères doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude pression fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 10 de l'OACI, volume IV.

6.11.2 Pour voler dans certains espaces aériens qui seront désignés, tous les hélicoptères devront être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude pression fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 10 de l'OACI, Volume IV.

6.12 Microphones

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



Chapitre 7: Equipements de communication et de navigation de bord

7.1 Equipements de communication

7.1.1 Les hélicoptères appelés à être utilisés conformément aux règles de vol aux instruments ou de nuit doivent être dotés d'un équipement de radiocommunications. Cet équipement doit permettre des communications bilatérales avec toute station aéronautique et sur toute fréquence prescrite par l'autorité aéronautique.

Note : Les dispositions de 7.1.1 doivent être considérées comme respectées s'il est démontré que les communications spécifiées dans ce paragraphe peuvent s'effectuer dans les conditions normales de propagation radio de la route considérée.

7.1.2 Lorsque l'application des dispositions de 7.1.1 exige l'installation de plusieurs équipements de radiocommunications, chacun d'eux doit être installé indépendamment de l'autre ou des autres pour que la panne de l'un d'eux n'entraîne pas celle de l'autre.

7.1.3 Les hélicoptères appelés à être utilisés conformément aux règles de vol à vue, mais en vols contrôlés doivent être dotés, sauf s'ils en sont dispensés par l'Autorité Aéronautique, d'un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales à tout moment du vol avec toute station aéronautique et sur toute fréquence prescrite par l'autorité aéronautique.

7.1.4 Les hélicoptères appelés à être utilisés pour des vols auxquels s'appliquent les dispositions de 6.3. ou de 6.4 doivent être dotés, sauf s'ils en sont dispensés par l'Autorité Aéronautique, d'un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales à tout moment du vol avec toute station aéronautique et sur toute fréquence prescrite par l'autorité aéronautique

7.1.5 L'équipement de radiocommunications prescrit en 7.1.1 à 7.1.4 doit permettre des communications sur la fréquence aéronautique d'urgence 121.5 MHz.

7.2 Equipement de navigation

7.2.1 Tout hélicoptère doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permet d'évoluer conformément:

- a) à son plan de vol;
- b) aux types de RNP prescrits;
- c) aux exigences des services de la circulation aérienne;



sauf dans le cas où, en l'absence d'instructions contraires de l'autorité aéronautique, la navigation pour les vols effectués conformément aux règles de vol à vue est accomplie par référence visuelle à des repères terrestres distants les uns des autres de moins de 110 Km (60 NM).

7.2.2 Types de RNP

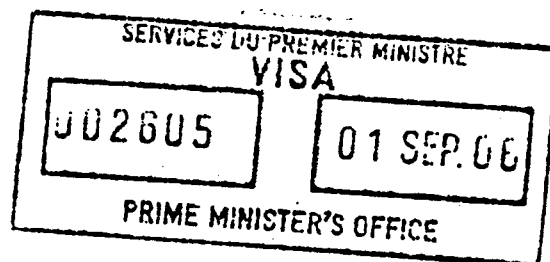
Pour des vols dans les portions d'espace définies ou sur des routes où un type de RNP a été prescrit, l'hélicoptère doit, en plus des équipements prescrits en 7.2.1 :

- a) avoir des équipements de navigation qui permettent de l'utiliser sur le(s) type(s) de RNP ; et
- b) être autorisé par l'Autorité Aéronautique pour son utilisation dans lesdits espaces.

7.2.3 Tout hélicoptère doit être doté d'un équipement de navigation suffisant pour que, si un élément de l'équipement tombe en panne à un moment quelconque du vol, le reste de l'équipement permette de naviguer conformément aux dispositions de 7.2.1 et du 7.2.2 lorsqu'elles sont applicables.

7.2.4 Pour les vols où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, les hélicoptères doivent être dotés d'un équipement radio capable de recevoir des signaux propres à les guider jusqu'à un point à partir duquel ils pourront effectuer un atterrissage à vue.

L'équipement dont ils doivent être dotés leur permettra d'obtenir ce guidage à chacune des hélistations où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, ainsi qu'à toute hélistation de dégagement désigné.



Chapitre 8: Entretien des hélicoptères

Note : Dans le présent chapitre, le terme "hélicoptère" comprend les moteurs, les hélices, les ensembles, les accessoires, les instruments, l'équipement et l'appareillage, y compris l'équipement de secours.

8.1 Responsabilité

8.1.1 Le propriétaire d'un hélicoptère ou, si ce dernier est loué, le locataire, doit veiller à ce que :

- a) l'hélicoptère soit maintenu en état de navigabilité;
- b) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement;
- c) le certificat de navigabilité de l'hélicoptère demeure valide;
- d) la maintenance de l'hélicoptère soit effectuée conformément à un programme de maintenance acceptable par l'Autorité aéronautique.

8.1.2 L'hélicoptère ne doit pas être utilisé s'il n'est entretenu et remis en service dans le cadre d'un système acceptable pour l'Autorité aéronautique.

8.1.3 Si la fiche de maintenance n'est pas délivrée par un organisme conformément à 8.7 de L'arrêté relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères en transport aérien commercial, la personne qui signe la fiche de maintenance doit être titulaire d'une licence de mécanicien d'aéronef.

8.2 Etat de maintenance

8.2.1 Le propriétaire doit veiller à ce que les états ci-après soient conservés pendant les périodes mentionnées en 8.2.2 :

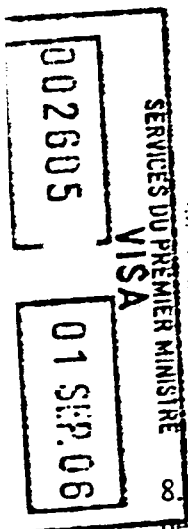
- a) temps total de service (heure, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'hélicoptère et de tous les ensembles à vie limitée;
- b) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité;
- c) renseignements détaillés appropriés sur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

8.2.2 Les états dont il est question en 8.2.1 doivent être conservés pendant 1 an après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les états indiqués à l'alinéa f) doivent être conservés pendant 2 ans après la date de signature de la fiche de maintenance.

8.2.3 Le locataire d'un hélicoptère doit se conformer, selon le cas, pendant toute la durée de la location, aux spécifications de 8.2.1 et 8.2.2 pendant la durée de la location.

8.3 Renseignements sur le maintien de la navigabilité

Le propriétaire d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 2730 kg ou, si l'hélicoptère est loué, le locataire, doit veiller à ce que les renseignements résultant de



l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité soient communiqués comme l'exige l'arrêté relative aux conditions de navigabilité des aéronefs.

8.4 Modifications et réparations

Toutes les modifications et réparations doivent être conformes à des règlements de navigabilité adoptés par l'Autorité Aéronautique.

8.5 Certification de l'état de navigabilité de l'hélicoptère

8.5.1 Qualification nécessaire pour certifier de l'état de navigabilité d'un hélicoptère

Toute personne à qui incombe la responsabilité de certifier qu'un hélicoptère donné est en état de navigabilité doit avoir les qualifications exigées par l'arrêté relatif aux licences et qualifications du personnel aéronautique.

8.5.2 Fiche de maintenance

A l'issue de la dernière opération d'entretien effectuée en vue de la remise en service d'un hélicoptère, la personne responsable de cette remise en service doit porter sur le document approprié de l'hélicoptère ou de l'élément d'hélicoptère, à la suite de l'état récapitulatif des travaux et sur le carnet de route, les renseignements suivants :

- a) la date à laquelle les travaux ont été effectués ;
- b) son nom et, s'il y a lieu, la référence de l'agrément dans le cadre duquel elle est intervenue ;
- c) les détails essentiels des travaux effectués ;
- d) le cas échéant, la liste des travaux différés avec les échéances limites du report ;
- e) la mention explicite de l'APRS ;
- f) sa signature.

8.6 Programme de maintenance

Le programme d'inspection ou de maintenance accepté par l'Autorité Aéronautique doit être proposé par le propriétaire.

Il doit :

- a) se référer au programme conseillé par le constructeur. ;
- b) indiquer les limitations de durée d'utilisation ou de durée de vie des éléments pour lesquels cette durée est limitée ;
- c) être complet et détaillé (notamment faire apparaître distinctement les inspections de routine et les inspections détaillées) ;
 - i. *Une inspection de routine consiste en un examen global visuel ou en un essai de fonctionnement. Elle permet de s'assurer de l'état d'un sous-ensemble d'hélicoptère autant qu'un désassemblage n'est pas nécessaire.*
 - ii. *Une inspection détaillée consiste en un examen complet d'un sous-ensemble d'hélicoptère avec tous les désassemblages nécessaires.*
- d) être tenu à jour.



Chapitre 9: Equipage de conduite des hélicoptères

9.1 Fonction des membres d'équipage

9.1.1 Un vol ne peut être entrepris que si les fonctions de chacun des membres d'équipage ont été définies préalablement au vol.

9.1.2 La fonction de commandant de bord doit être tenue par un pilote membre de l'équipage de conduite.

9.2 Qualifications

Le pilote commandant de bord doit s'assurer que les licences de chacun des membres de l'équipage de conduite :

- a) ont bien été émises ou validées par l'Etat d'immatriculation ;
- b) comportent les qualifications appropriées ;
- c) sont en cours de validité.

Il doit s'assurer en outre que les membres de l'équipage de conduite ont fait le nécessaire pour le maintien de leur compétence.

9.3 Composition de l'équipage de conduite

L'équipage de conduite ne doit pas être inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel de vol ou tout autre document associé au certificat de navigabilité. Elle est déterminée par l'exploitant d'après le type, la classe de l'hélicoptère, les caractéristiques de vol et la nature des opérations prévues.

Pour les hélicoptères de 20 passagers et plus, utilisés pour le transport des passagers par un exploitant camerounais, la composition de l'équipage de conduite doit être conforme aux règles fixées pour les hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien.

9.4 Connaissance du matériel et des procédures

9.4.1 Un vol ne peut être entrepris que si, d'une part les membres d'équipage sont familiarisés avec l'hélicoptère et son équipement de bord, notamment le matériel de sécurité-sauvetage et les systèmes spéciaux, et d'autre part ont une connaissance pratique de son manuel de vol ou des documents équivalents.

9.4.2 Pour les activités particulières, les membres d'équipage doivent avoir une connaissance pratique du manuel nécessaire à la pratique de ces activités et être familiarisés avec les procédures de vol précisées dans ce manuel.

9.5 Titres et compétences exigés des membres d'équipage

Ce paragraphe ne s'applique :



- *qu'aux hélicoptères camerounais et aux hélicoptères étrangers dotés d'un document de navigabilité reconnu au Cameroun.*
- *Qu'aux titres aéronautiques camerounais et aux titres aéronautiques étrangers reconnus aux Cameroun.*

9.5.1 Généralités

9.5.1.1 Nul ne peut mettre en œuvre un hélicoptère s'il ne détient les titres aéronautiques appropriés, en état de validité, délivrés ou validés par l'Etat d'immatriculation.

9.5.1.2 Sauf accord international, nul ne peut exploiter contre rémunération un hélicoptère étranger au Cameroun, s'il ne détient les titres aéronautiques appropriés en état de validité, délivrés ou validés par le Cameroun.

9.5.2 Instruction

9.5.2.1 Pour se préparer seul à bord d'un hélicoptère à la délivrance ou au renouvellement d'une licence, un pilote doit remplir les conditions suivantes :

- a) être âgé de 16 ans révolus ;
- b) posséder le certificat d'aptitude physique et mentale requis ;
- c) posséder l'autorisation d'un instructeur habilité.

9.5.2.2 Un hélicoptère pour lequel un équipage minimal de conduite de deux pilotes est exigé ne peut être piloté par un pilote en cours de qualification que si l'autre pilote est un instructeur habilité.

9.6 Conditions d'expérience récente

9.6.1 Nul ne peut être commandant de bord d'un aérodyne transportant des passagers s'il n'a effectué aux commandes au moins trois décollages et trois atterrissages dans les trois mois précédents, sur un aérodyne de même catégorie, et lorsqu'une qualification de classe ou de type est exigée, de même classe ou type.

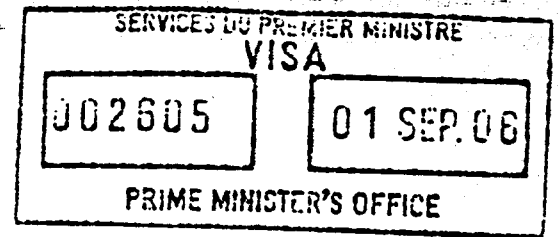
9.6.2 Nul ne peut être commandant de bord d'un aérodyne transportant des passagers en VFR de nuit s'il n'a effectué aux commandes au moins 5 atterrissages de nuit dans les 6 mois précédents. En outre, s'il n'est pas titulaire d'une qualification de vol VFR de nuit, le pilote doit avoir reçu l'autorisation d'un instructeur habilité pour transporter des passagers en circuit d'hélistation.

9.6.3 Nul ne peut être commandant en IFR, s'il n'a effectué aux commandes dans les 6 mois précédents au moins 6 heures de vol en IFR, dont 3 sur un aérodyne ou un entraîneur synthétique de même type et 6 approches, ou s'il satisfait à un contrôle d'un instructeur habilité.

9.6.4 Pour les avions certifiés de type FAR/JAR29 ou équivalents, certaines dispositions du chapitre 9 de l'arrêté relatif à l'utilisation des hélicoptères en transport aérien commercial sont applicables. Une instruction de l'Autorité aéronautique fixent lesdites dispositions.



Chapitre 10 : Activités particulières



10.1 Définition

10.1.1 Pour l'application de ce texte, les activités particulières concernées sont les suivantes :

- a) les traitements agricoles, phytosanitaires ou de protection sanitaire et les autres opérations d'épandage sur le sol ou de dispersion dans l'atmosphère ;
- b) le largage de charges de toute nature ;
- c) le transport de charge à l'élingue ;
- d) l'hélicoptère ; la lutte contre l'incendie ;
- e) les relevés, photographies, observations et surveillances aériennes nécessitant la mise en place des dispositifs spécifiques ;
- f) toute autre activité nécessitant une dérogation aux règles de la circulation aérienne générale, ainsi que la formation à ces activités.

10.1.2 Est considéré comme exploitant toute personne responsable de l'organisation ou de la pratique d'une telle activité.

10.2 Supervision et contrôle d'exploitation

L'exploitant doit exercer le contrôle de son exploitation. Il ne doit pas utiliser son hélicoptère en violation des règles admis pour son exploitation.

10.3 Location

10.3.1 L'exploitant utilisant un aéronef d'un autre exploitant doit obtenir préalablement à l'exploitation, l'approbation de l'Autorité aéronautique. Toute condition partie de cette approbation doit être incluse dans le contrat de location.

10.3.2 Dans les cas où l'exploitant est face à un besoin immédiat, urgent et inattendu, d'un aéronef de remplacement, on peut considérer que l'approbation exigée ci-dessus est donnée à condition que :

- a) le donneur soit un exploitant d'un Etat signataire de la convention de Chicago ;
- b) et le fait soit signalé immédiatement à l'Autorité Aéronautique.

10.4 Certificat d'Opérateur de Travail Aérien (COTA)

10.4.1 L'exploitant ne peut assurer des vols de travail aérien que s'il est détenteur d'un COTA délivré par l'Autorité aéronautique après avis des Administrations concernées par les activités sollicitées.

10.4.2 Le COTA autorise l'exploitant à effectuer des vols de travail aérien conformément aux conditions et restrictions qui y sont spécifiées.

10.4.3 Le postulant à un COTA doit :

- a) avoir immatriculé camerounais les hélicoptères devant être exploités en vertu du COTA ;
- b) démontrer à l'Autorité Aéronautique de sa capacité à assurer la sécurité de son exploitation.

10.4.4 Le postulant à un COTA ou une modification d'un COTA doit permettre à l'Autorité aéronautique d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation proposée.

10.4.5 L'exploitant doit permettre à l'Autorité Aéronautique d'avoir accès à son organisation et à ses aéronefs et en ce qui concerne la maintenance, que l'accès est permis à tout organisme ou unité de maintenance agréé afin de déterminer le maintien de la conformité aux dispositions relatives à l'arrêté sur l'agrément des organismes ou des unités de maintenance.

10.4.6 Le dossier de demande de délivrance, de modification et de renouvellement d'un Certificat d'Opérateur de Travail aérien doit être faite auprès de l'Autorité Aéronautique. Cette demande doit être accompagnée des renseignements et documents ci-après :

- a) raison sociale et adresse du siège social de l'exploitant ;
- b) description sommaire de l'exploitation envisagée, liste des aéronefs devant être utilisés, nature de l'exploitation, volume prévu d'activité (en heure de vol), bases d'exploitation et de maintenance ;
- c) description de l'organisation ;
- d) documents de maintenance et d'exploitation devant être déposés, auprès des services compétents.

Le dossier de demande complète doit être déposée au moins trente jours avant le début de l'exploitation envisagée, quinze jours pour une modification ou un renouvellement sauf cas particulier.

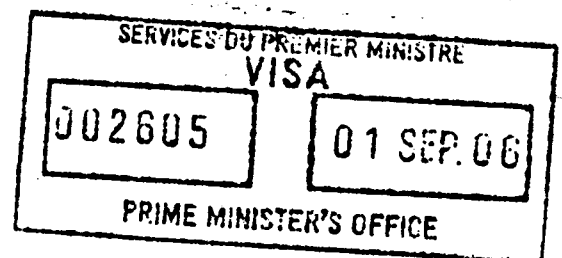
10.4.7 La validité du COTA est de deux ans renouvelables.

10.4.8 La poursuite de la validité du COTA dépend de ce que l'exploitant satisfait aux exigences de cette réglementation et de ses annexes sous la supervision de l'Autorité Aéronautique. En cas de suspension partielle ou totale, le COTA est rétabli lorsque l'Autorité aéronautique est assurée que l'exploitant a mis en œuvre les moyens et méthodes nécessaires pour supprimer les causes ayant entraîné sa suspension.

10.4.9 L'exercice d'une ou de plusieurs activités particulières est soumise à l'autorisation préalable de l'Autorité Aéronautique après avis des Administrations concernées.

10.4.10 Le certificat d'agrément contient les éléments suivants :

- a. identité de l'exploitant ;
- b. date d'émission;
- c. description des activités autorisées ;
- d. hélicoptère(s) dont l'utilisation est autorisée.



10.5 Manuel d'activités particulières

10.5.1 Mise à disposition du manuel

10.5.1.1 Un exploitant ne peut utiliser un hélicoptère dans le cadre de ses activités ou pour la formation de pilote à leur pratique que s'il a mis à la disposition du personnel intéressé un manuel d'activité particulière.

10.5.1.2 Le manuel doit être facilement utilisable. L'exploitant doit s'assurer qu'il est connu et mis en application par le personnel concerné.

10.5.1.3 Le manuel doit être à jour.

Note : Le manuel d'activité particulière est un document préparé par l'exploitant. Il est destiné à mettre à la disposition de l'exploitant et du personnel de l'exploitant, les règles et procédures à suivre, ainsi que toutes les informations et instructions nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

10.5.2 Dépôt

10.5.2.1 Le manuel est déposé par l'exploitant auprès de l'autorité aéronautique pour acceptation.

10.5.2.2 Par ce dépôt, l'exploitant informe l'autorité aéronautique de l'organisation et des procédures qu'il met en place en vue d'assurer d'une part que l'exploitation forme un ensemble cohérent et d'autre part que les instructions, consignes et informations données au personnel permettent de respecter la réglementation technique applicable, notamment en matière de sécurité.

10.5.3 Amendements

Les amendements doivent suivre la même procédure de dépôt que le manuel de base.

10.5.4 Contrôle

L'Autorité Aéronautique peut imposer des modifications au manuel s'ils constatent que son contenu n'est pas conforme à la réglementation technique applicable à l'exploitation ou que les personnels de l'exploitant méconnaissent les dispositions nécessaires pour assurer les conditions de sécurité satisfaisantes.

10.5.5 Utilisation

10.5.5.1 Toute section du manuel utile au déroulement de la mission doit être présente à bord de l'hélicoptère.

10.5.5.2 L'exploitant et son personnel, notamment les équipages de conduite doivent utiliser le manuel pour l'exécution de leurs missions, se conformer aux consignes qu'il énonce et veiller à sa stricte application.

10.5.6 Modification

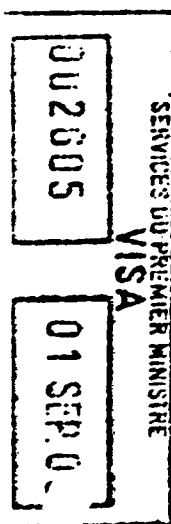
10.5.6.1 Toute modification de l'activité ayant une incidence sur le manuel doit faire l'objet d'un amendement. L'exploitant dispose d'un délai d'un mois, à partir de la date de la modification pour effectuer cet amendement.

10.5.6.2 L'exploitant doit réviser le manuel en fonction de l'évolution de la réglementation.

10.5.6.3 Il doit informer les services compétents lorsqu'il cesse d'utiliser un manuel. Si cette interruption est supérieure à plus de douze mois, l'exploitant doit entreprendre une nouvelle procédure de dépôt.

10.5.7 Rédaction

10.5.7.1 Le manuel ne doit pas être une simple copie des textes réglementaires. Il ne doit pas, sauf cas particulier, présenter ces textes sous leur forme originale mais les exprimer sous forme de consignes, d'instructions, élaborés par l'exploitant et adaptés à son exploitation et aux personnels chargés de l'exécution des tâches.



10.5.7.2 Le manuel doit comporter deux parties divisées en section et intitulées :

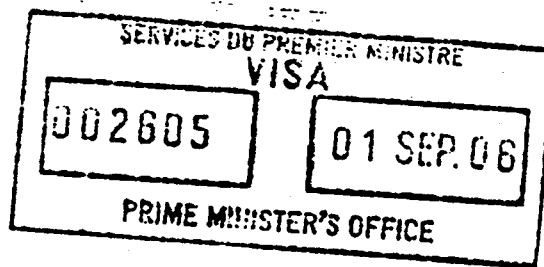
- Généralités
- Utilisation.

10.6 Compétence des personnels navigants

10.6.1 Les personnel navigant exerçant une activité particulière doivent avoir suivi les formations définies par l'exploitant, et portées au manuel d'activités particulières, pour l'exercice de ces activités.

10.6.2 Ils doivent avoir reçu une déclaration de niveau de compétence délivrée par l'un des organismes désignés par l'exploitant pour assurer cette formation et acceptés par l'autorité aéronautique.

10.6.3 La formation initiale doit intégrer les aspects relatifs à la gestion des ressources humaines et techniques dans le cadre de l'activité particulière considérée.



REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie

REPUBLIC OF CAMEROON
Peace - Work - Fatherland

CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFICAT D'OPERATEUR DE TRAVAIL AERIEN
AERIAL WORK OPERATOR CERTIFICATE

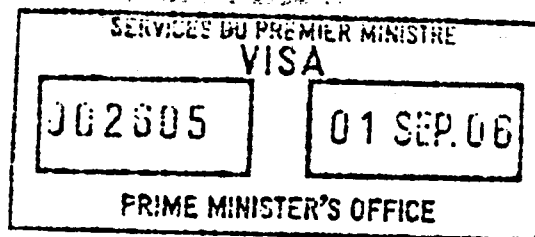
N° CMR - XXX'

L'Autorité Aéronautique atteste que l'opérateur de travail aérien concerné possède les capacités professionnelles et l'organisation pour assurer l'exploitation d'aéronefs conformément à la réglementation technique en vigueur. Le certificat d'opérateur de travail aérien est délivré conformément à l'arrêté n° du relatif à l'utilisation des hélicoptères en aviation générale et en travail aérien.

The Cameroon Civil Aviation Authority confirms that the aerial work operator in question has the professional ability and organisation to secure the operation of aircraft pursuant to the national regulations for the time being in force for the aviation activities specified in the certificate. The aerial work Operator certificate is delivered pursuant to the Arrêté n° Dated concerning the operation of helicopters in general aviation and aerial work.

Nom et adresse du détenteur / Name and address of the holder

Est agréé à la pratique / Is approved to operating :



Ce certificat peut être restreint, modifié ou révoqué lorsque les conditions de délivrance ne sont plus satisfaites.

This certificate may be restricted, varied or revoked when the conditions of issuance are no more satisfied.

Date d'émission / Date of issue

Date de modification / Date of variation

Date d'expiration / Date of expiry

Le Directeur Général
The General Director