

ARRETE N° 00726 /MINT DU 07 JUIN 2005
fixant les conditions d'utilisation des avions 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 1er : Le présent arrêté fixe les conditions d'utilisation des avions 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 avions 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 avions, 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.

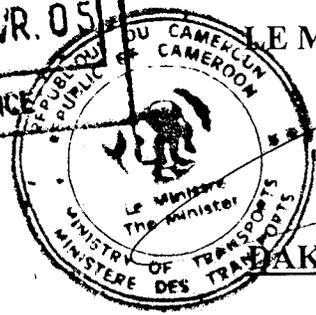
(2) Les organismes, services et personnes visés à l'alinéa 1^{er} ainsi que les services de l'Autorité Aéronautique sont dénommés ci-après « Services compétents ».

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.

SERVICES DU PREMIER MINISTRE
VISA
000840
19 AVR. 05
PRIME MINISTER'S OFFICE

YAOUNDE, LE 07 JUIN 2005

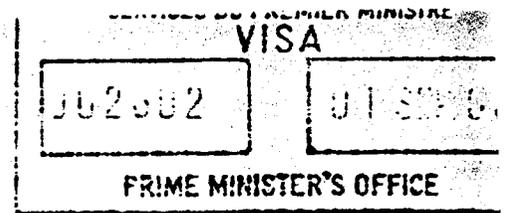


LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

AKOLE DAISSALA

ANNEXE A L'ARRETE N° 00726/MINT DU 07 JUIN 2005
FIXANT LES CONDITIONS D'UTILISATION
DES HELICOPTERES EN AVIATION GENERALE
ET EN TRAVAIL AERIEN

TABLE DE MATIERES



Chapitre 1 : Définitions et abréviations	
1.1 Définitions	4
1.2 Abréviations	8
Chapitre 2 : Application.....	11
Chapitre 3: Généralités.....	
3.1 Conformité aux lois et règlements	12
3.2 Responsabilité du Commandant de bord	12
3.3 Obligation d'informer en cas de force majeure	12
3.4 Obligation d'informer en cas d'accident	12
3.5 Recherches et sauvetage	12
3.6 Marchandises dangereuses	12
3.7 Alcool, médicaments et drogues	13
3.8 Agrément	13
3.9 Document de bord.....	14
3.10 Manuels à transporter.....	14
Chapitre 4 : Préparation et exécution des vols	
4.1 Installations et services d'exploitation.....	15
4.2 Minimums opérationnels d'aérodrome	15
4.3 Consignes	15
4.4 Aptitude au vol de l'avion et mesures de sécurité	15
4.5 Renseignements météorologiques	16
4.6 Limites imposées par les conditions météorologiques	16
4.7 Aérodrome de dégagement à destination	17
4.8 Réserves de carburant et de lubrifiant	17
4.9 Réserve d'oxygène	18
4.10 Emploi de l'oxygène	18
4.11 Instructions en cas d'urgence en vol	19
4.12 Observations météorologiques par les pilotes	19
4.13 Conditions de vol dangereuses	19
4.14 Aptitude physique des membres de l'équipage de conduite	19
4.15 Membres de l'équipage de conduite à leur poste	19
4.16 Procédures de vol aux instruments	20
4.17 Instruction du personnel – Généralités	20
4.18 Avitaillement en carburant avec passagers à bord	20
4.19 Embarquement et débarquement dans un avion « moteur tournant »	21
4.20 Vols d'instruction ou de contrôle en conditions simulées de pilotage sans visibilité	21
Chapitre 5 : Limites d'emploi relatives aux performances des avions	
5.1 Limitations de navigabilité et limitations opérationnelles	22
5.2 Restrictions d'occupants des avions	22
5.3 Plaques indicatrices et marquage des instruments	22



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

6.1	Tous avions – Tous vols	24
6.2	Tous avions en régime de vol à vue (VFR)	24
6.3	Tous avions - Survol de l'eau	25
6.4	Tous avions - Vols au-dessus de régions terrestres désignées	25
6.5	Tous avions - Vols à haute altitude	26
6.6	Tous avions volant selon les règles de vol aux instruments	26
6.7	Tous avions volant de nuit	26
6.8	Normes de Certification acoustique	26
6.9	Dispositif avertisseur de proximité du sol	26
6.10	Enregistreurs de bord	27
6.11	Indicateur du nombre de Mach	32
6.12	Emetteur de localisation d'urgence	32
6.13	Transpondeur signalant l'altitude-pression.....	32
6.14	Microphones	33
6.15	Avions qui doivent être équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS II)...	33

Chapitre 7 : Equipement de communications et de navigation de bord

7.1	Equipements de communications	34
7.2	Equipement de navigation	34

Chapitre 8 : Maintenance des avions

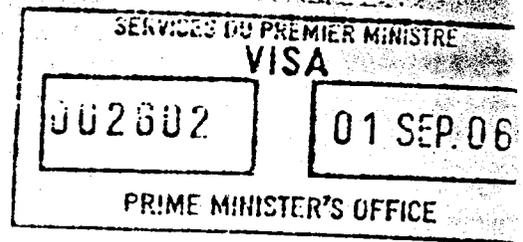
8.1	Responsabilité	37
8.2	Etat de maintenance	37
8.3	Renseignements sur le maintien de la navigabilité	38
8.4	Modifications et réparations	38
8.5	Certification de l'état de navigabilité de l'avion	38
8.6	Programme de maintenance	38

Chapitre 9 : Equipage de conduite des avions

9.1	Fonction des membres d'équipage	40
9.2	Qualifications	40
9.3	Composition de l'équipage de conduite	40
9.4	Personnel chargé de la fonction sécurité-sauvetage	41
9.5	Connaissance du matériel et des procédures	41
9.6	Titres et compétences exigés des membres d'équipage	41
9.7	Conditions d'expérience récente	42

Chapitre 10 : Activités particulières

10.1	Définition	43
10.2	Supervision et contrôle d'exploitation.....	43
10.3	Location	43
10.4	Certificat d'opérateur de travail aérien	43
10.5	Manuel d'activités particulières	44
10.6	Compétence des personnels navigants	46



Chapitre 1 :

1.1 Définitions

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

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

Aérodrome de dégagement : Aérodrome vers lequel un avion peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de dégagement suivants :

- *Aérodrome de dégagement au décollage :* Aérodrome de dégagement où un avion peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ ;
- *Aérodrome de dégagement en route :* Aérodrome où un avion peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route ;
- *Aérodrome de dégagement à destination :* Aérodrome de dégagement vers lequel un avion peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Note : L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être son aérodrome de dégagement en route ou à destination.

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

Altitude de décision ou hauteur de décision : Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision ou une approche avec le 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 (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH) : Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

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

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

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

Compte rendu matériel : Document de liaison entre l'équipage et le personnel de maintenance concernant l'état technique de l'avion, 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'avion 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 (IMC) : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

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

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

- **ELT automatique fixe [ELT(AF)] :** ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un avion ;
- **ELT automatique portatif [ELT(AP)] :** ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un avion mais qui peut être aisément enlevé de l'avion ;
- **ELT automatiquement largable [ELT(AD)] :** ELT qui est attaché de façon rigide à un avion et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu ;
- **ELT de survie [ELT(S)] :** ELT qui peut être enlevé d'un avion, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

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

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

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



Etat d'immatriculation : Etat sur le registre duquel l'avion est inscrit.

Note : Dans le cas de l'immatriculation d'avions d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les Etats qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un Etat d'immatriculation.

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

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

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.

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

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

- a) pour le décollage exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin en fonction de la base des nuages ;
- b) pour l'atterrissage avec approche de précision, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) comme étant appropriées à la catégorie d'exploitation ;
- c) pour l'atterrissage avec approche utilisant 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, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin en fonction de la base des nuages.

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

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

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



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

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'avion 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 particulières. Dans le cas d'une approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de piste.

Pilote commandant de bord : Pilote désigné par l'exploitant, ou 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.



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

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 (RNP) : 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.

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

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

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

Type de 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 avions 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.

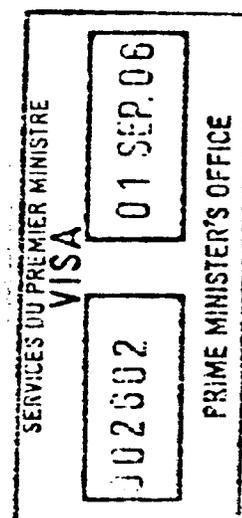
Vol de transport commercial : Vol de transport de passagers, de fret ou de la poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

1.2 Abréviations

ACAS	Système anticollision embarqué
ADREP	Compte rendu d'accident/incident
AGA	Aérodromes, routes aériennes et aides au sol

SERVICES DU PREMIER MINISTRE	
VISA	
002602	01 SEP. 08
PRIME MINISTER'S OFFICE	

AIG	Enquêtes et prévention des accidents
ASE	Erreur de système altimétrique
ATS	Service de la circulation aérienne
CADV	Commandes automatiques de vol
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
DA	Altitude de décision
DA/H	Altitude/hauteur de décision
DH	Hauteur de décision
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
FM	Modulation de fréquence
ft	Pied
g	Accélération de la pesanteur
GPWS	Dispositif avertisseur de proximité du sol
hPa	Hectopascal
IFR	Règles de vol aux instruments
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments
INS	Système de navigation par inertie
kg	Kilogramme
km	Kilomètre
km/h	Kilomètre(s) par heure
kt	Noeud
m	Mètre
MDA	Altitude minimale de descente
MDA/H	Altitude/hauteur minimale de descente
MDH	Hauteur minimale de descente
MHz	Mégahertz
MNPS	Spécifications de performances minimales de navigation
NAV	Navigation
NM	Mille marin
NI	Régime de la turbine haute pression
OCA	Altitude de franchissement d'obstacles
OCA/H	Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles
OCH	Hauteur de franchissement d'obstacles
RNP	Qualité de navigation requise

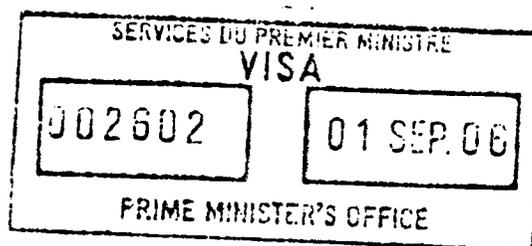


RVR	Portée visuelle de piste
RVSM	Minimum de séparation verticale réduit
SAR	Recherches et sauvetage
SI	Système international d'unités
TLS	Niveau de sécurité visé
TVE	Erreur verticale totale
UTC	Temps universel coordonné
VD	Vitesse de calcul en piqué
VFR	Règles de vol à vue
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue
VSO	Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé en configuration d'atterrissage
WXR	Conditions météorologiques

Symboles

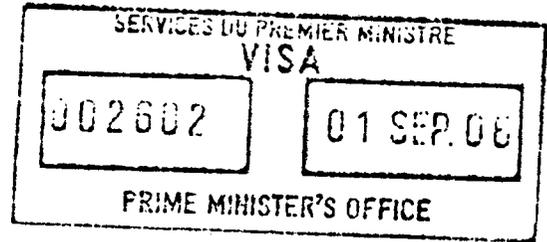
°C Degré Celsius

% Pour cent



Chapitre 2: **Application**

Les présentes exigences de sécurité sont applicables à l'exploitation des avions immatriculés au Cameroun ou utilisés 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'avion 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 lorsque les portes sont fermées. Le pilote commandant de bord est également responsable pendant le temps de vol de la conduite et de la sécurité de l'avion depuis le moment où celui-ci est prêt à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les moteurs 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'avion ou de personne 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

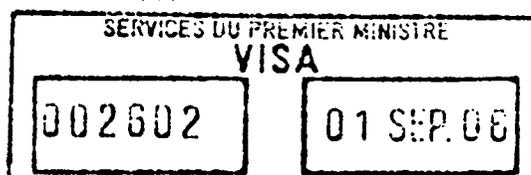
Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'avion se trouve impliqué et lors duquel des personnes sont tuées ou grièvement blessées ou lors duquel des dégâts importants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

3.5 Recherches et sauvetage

Le pilote commandant de bord doit disposer à bord de l'avion, 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 de 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 avion en étant sous l'influence de l'alcool, de médicament ou de drogues au point de risquer de compromettre la sécurité de l'avion 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 agrément délivré par l'Autorité Aéronautique.

3.8.2 L'agrément lié à l'aéronef 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 :

- a) avoir immatriculé camerounais l'avion devant être exploité en vertu de son certificat d'agrément;
- b) convaincre l'Autorité Aéronautique de sa capacité à assurer la sécurité de son avion.

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 avion 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 avion et, en ce qui concerne la maintenance, que l'accès soit permis dans tout organisme de maintenance entretenant son avion.

3.8.6 La demande de délivrance d'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'avion ;
- iii- Nom du (des) pilote(s) ;
- iv- Programme de maintenance devant être déposé auprès de l'Autorité Aéronautique en vue de son approbation.

Le dossier complet de la demande doit être déposé au moins trente (30) jours avant le début de l'utilisation de l'avion.

3.8.7 La poursuite de la validité de l'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 renouvelable.

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) avion(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.

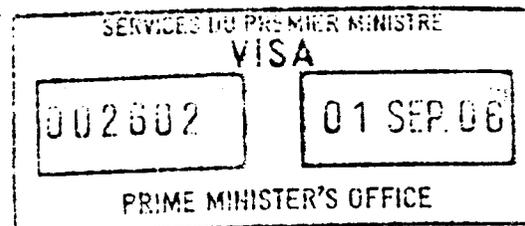
3.9.2 Chaque membre de l'équipage de conduite doit, sur chaque vol, transporter sa licence, avec les qualifications nécessaires au vol, toutes en cours de validité.

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 ordinaires dont il dispose que les aires et les installations et services à la surface disponibles et directement nécessaires à ce vol et à la sécurité de l'avion 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 Minimums opérationnels d'aérodrome

Le pilote commandant de bord ne peut effectuer ni décollage, ni atterrissage sur un aérodrome où les minimums opérationnels sont inférieures à ceux établis pour cet aérodrome par l'Etat sur le territoire duquel il est situé, sans 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'avion et mesures de sécurité

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

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

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

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

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

Lorsqu'un vol autre qu'un vol de caractère purement local effectué dans les conditions météorologiques de vol à vue doit être effectué conformément aux règles de vol à vue, il n'est entrepris que si les observations météorologiques récentes, 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, sont telles, au moment voulu, que le vol puisse s'effectuer conformément aux règles de vol à vue.

4.6.2 Vol effectué selon les règles de vol aux instruments

4.6.2.1 *Cas où il faut prévoir un aérodrome de dégagement à destination.* Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments n'est entrepris que si les renseignements disponibles indiquent que les conditions météorologiques à l'aérodrome d'atterrissage prévu et à un aérodrome de dégagement à destination au moins, sont, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de cet aérodrome.

4.6.2.2 *Cas où il n'y a pas à prévoir d'aérodrome de dégagement à destination.* Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments sans qu'il y ait à prévoir d'aérodrome de dégagement à destination n'est entrepris que si :

- a) une procédure normalisée d'approche aux instruments est prescrite pour l'aérodrome d'atterrissage prévu ; et si
- b) les renseignements météorologiques disponibles indiquent que, entre deux heures avant et deux heures après l'heure d'arrivée prévue, les conditions sont les suivantes :
 - i) base des nuages à 300 m (1000 ft) au moins au-dessus de l'altitude minimale spécifiée dans la procédure d'approche aux instruments ;



- ii) visibilité de 5,5 km au moins ou dépassant de 4 km la visibilité minimale spécifiée dans la procédure.

4.6.3 Minimums opérationnels d'aérodrome

4.6.3.1 Un vol ne doit être poursuivi en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu que si les renseignements météorologiques les plus récents indiquent que les conditions météorologiques à cet aérodrome ou à l'un au moins des aérodromes de dégagement à destination sont, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels spécifiés pour ces aérodromes.

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

4.6.3.3 Si la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle tombe au-dessous du minimum spécifié une fois que l'avion a franchi le repère de 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'aérodrome 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 avion ne doit pas poursuivre son approche vers un aérodrome au-delà du point auquel les conditions d'utilisation seraient inférieures aux minimums opérationnels spécifiés.

Note : « RVR de contrôle » signifie les valeurs communiquées d'un ou de plusieurs emplacements de communication de la RVR (toucher des roues, point médian et extrémité d'arrêt) qui sont utilisées pour déterminer si les minimums d'exploitation sont respectés ou non. Lorsque la RVR est utilisée, la RVR de contrôle est la RVR au point de toucher des roues sauf spécification contraire de l'Etat.

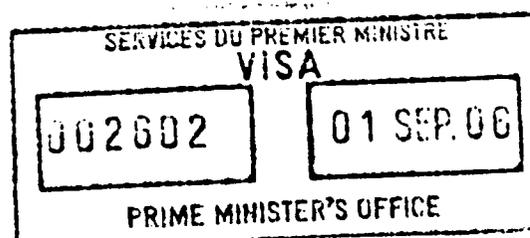
4.6.4 Vol en conditions givrante

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

4.7 Aérodromes de dégagement à destination

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

- a) si la durée de vol n'excède pas trois heures et les conditions météorologiques dominantes sont telles qu'on puisse admettre avec une certitude raisonnable qu'à l'heure d'arrivée prévue à l'aérodrome d'atterrissage prévu, ainsi que pendant un délai raisonnable avant et après ce moment, l'approche et l'atterrissage pourront être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue ;
- b) si l'aérodrome d'atterrissage prévu est isolé et qu'il n'y a pas d'aérodrome de dégagement à destination approprié.



4.8 Réserves de carburant et de lubrifiant

4.8.1 Les avions certifiés de type FAR/JAR25 ou des avions lourds FAR/JAR23 utilisés par un exploitant camerounais doivent pour ce qui concerne l'application de ce paragraphe se conformer aux dispositions réglementant les avions utilisés en transport aérien commercial.

4.8.2 Un vol ne doit être entrepris que si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus pour le vol, l'avion emporte une quantité de carburant et de lubrifiant suffisante pour effectuer ce vol avec sécurité et si, selon le cas, les dispositions spéciales suivantes sont observées.

4.8.2.1 Pour les vols effectués selon les règles de vol aux instruments, l'avion doit emporter une quantité de carburant et de lubrifiant lui permettant au moins :

- a) si, dans le cas prévu en 4.6.2.2, il n'y a pas à prévoir un aérodrome de dégagement à destination, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis de voler pendant 45 minutes ; ou
- b) s'il faut prévoir un aérodrome de dégagement à destination, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis l'aérodrome de dégagement, puis de voler pendant 45 minutes.

Note : Aucune disposition de 4.8 n'empêche de modifier le plan de vol d'un avion en cours de vol pour le dérouter vers un autre aérodrome, pourvu qu'à partir du moment où ce changement de plan est décidé il soit possible de satisfaire aux spécifications de ce même paragraphe.

4.9 Réserve d'oxygène

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

PRESSION ABSOLUE	METRES	PIEDS
700 hPa	3000	10000
620 hPa	4000	13000
378 hPa	7600	25000



4.9.1 Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que l'oxygène soit mis à la disposition de l'équipage et des passagers en quantité suffisante pour tous les vols effectués à des altitudes supérieures à 10000 ft.

4.9.2 Un vol à des altitudes auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments qu'occupent les passagers et l'équipage est inférieure à 700 hPa ne doit être entrepris qu'avec une réserve d'oxygène suffisante pour alimenter :

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

4.9.3 Dans le cas d'un avion pressurisé, un vol ne doit être entrepris que si l'avion est doté d'une réserve d'oxygène suffisante pour alimenter tous les membres d'équipage et tous les passagers, déterminée par les conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700

hPa. En outre, lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol supérieures à 25000 ft mais qu'il ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à l'altitude de vol de 13000 ft, la réserve d'oxygène doit être suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins 10 minutes.

4.10 Emploi de l'oxygène

4.10.1 Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité des vols, tous les membres de l'équipage de conduite doivent utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas où l'alimentation en oxygène est nécessaire.

4.10.2 Tous les membres d'équipage de conduite d'avions pressurisés volant au-dessus de l'altitude de 13000 ft doivent disposer à leur poste d'un masque à oxygène à pose rapide capable de fournir immédiatement de l'oxygène à la demande.

4.10.3 Les avions FAR/JAR 25 ou équivalents utilisés par un exploitant camerounais doivent pour ce qui concerne l'application de ce paragraphe se conformer aux dispositions réglementant les avions utilisés en transport aérien commercial.

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 avions doivent être signalées dès que possible.

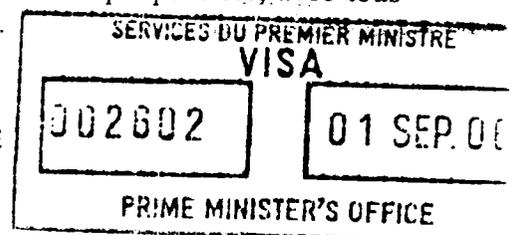
4.13 Conditions de vol dangereuses

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, avec tous les détails susceptibles d'être utiles pour la sécurité des autres avions.

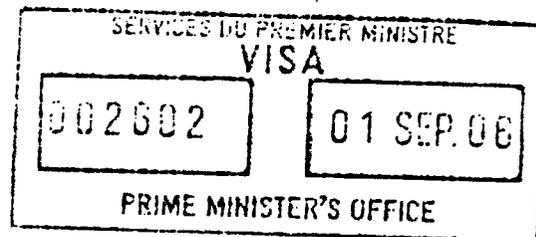
4.14 Aptitude physique des membres de l'équipage de conduite

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'aérodrome d'atterrissage convenable le plus proche lorsque l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exercer leurs fonctions est sensiblement diminuée par suite d'un amoindrissement de leurs facultés résultant de fatigue, de maladie ou d'un manque d'oxygène.



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 est en service dans le poste de pilotage doit être à son poste.

4.15.2 Croisière

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

Tous les avions exploités conformément aux règles de vol aux instruments doivent se conformer aux procédures de vol aux instruments approuvées par l'Etat dans lequel l'aérodrome est situé.

4.17 Instruction du personnel - Généralités

La conduite d'un avion sur l'aire de mouvement d'un aérodrome ne doit être assurée que par une personne qui:

- a) a reçu du propriétaire (du preneur, en cas de location) ou de son agent désigné l'autorisation nécessaire à cet effet ;
- b) possède la compétence voulue pour conduire l'avion au sol ;
- c) possède les qualifications nécessaires pour utiliser le radiotéléphone ;
- d) a reçu d'une personne compétente des instructions sur le plan de l'aérodrome, les itinéraires, la signalisation, le balisage, les signaux et instructions, expressions conventionnelles et

procédures de contrôle de la circulation aérienne (ATC), et est en mesure de se conformer aux normes opérationnelles qu'exige la sécurité des mouvements des avions sur l'aérodrome.

4.18 Avitaillement en carburant avec passagers à bord

4.18.1 Les membres d'équipage ou des personnes qualifiées, désignés par le commandant de bord peuvent assurer les opérations d'avitaillement en carburant d'un avion dans les stations où un personnel n'est pas prévu à cet effet. Ils doivent se conformer à des procédures fixées par l'Autorité Aéronautique.

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

4.18.3 Lorsque des opérations d'avitaillement sont en cours pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, des communications bilatérales doivent être assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol chargée de ces opérations et le pilote commandant de bord ou le personnel qualifié dont la présence est prescrite en 4.18.2.

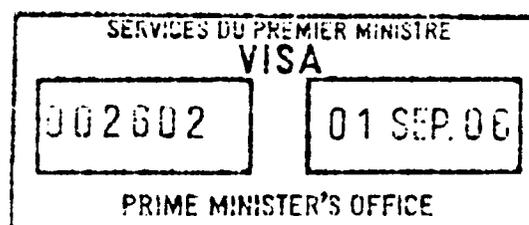
4.19 Embarquement et débarquement dans un avion « moteur tournant »

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 du côté du moteur tournant ;
- d) de nuit, l'embarquement doit se faire dans une zone éclairée.

4.20 Vol 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 un observateur n'est pas en fonction à bord.



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

5.1 Limitations de navigabilité et limitations opérationnelles

5.1.1 L'avion doit être utilisé :

- a) conformément à un règlement de son certificat de navigabilité ou de tout autre document similaire agréé (laissez-passer, autorisation de vol) ;
- 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 aéroport ou une piste où il n'existe aucun problème de bruit, par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel l'aéroport se trouve.

5.1.2 Les avions certifiés FAR/JAR 25 ou des avions lourds FAR/JAR23 ou équivalents par un exploitant camerounais, doivent être utilisés conformément à la réglementation technique applicable aux avions utilisés par un exploitant de transport aérien commercial.

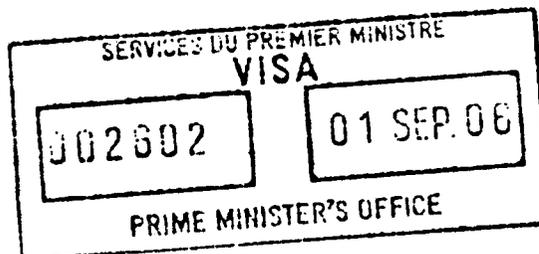
5.2 Restrictions d'occupants des avions

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 avion pour lequel un équipage minimal de deux pilotes qualifiés est exigé, si l'un des pilotes est en cours de qualification.

5.3 Plaques indicatrices et marquage des instruments

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'avion.



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

6.1 Tous avions – 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-dessus doivent être installés ou transportés, selon le cas, à bord des avions, suivant l'avion utilisé et les conditions dans lesquelles le vol doit s'effectuer. Les instruments et équipements prescrits, de même que leur installation, doivent être approuvés par l'Etat d'immatriculation.

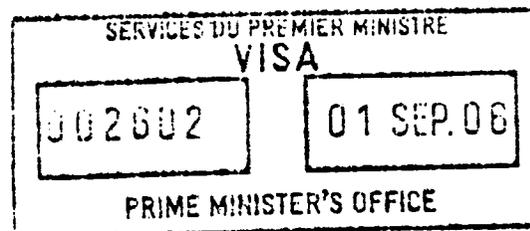
6.1.2 Instruments

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

6.1.3 Equipements

6.1.3.1 *Tous avions – Tous vols*

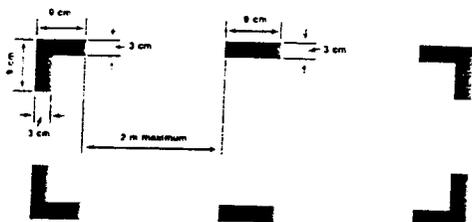
Tous les avions pour tous les vols, doivent être dotés :



- 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 de l'air dans l'avion; 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 avion intercepté ;
 - iv) signaux visuels que doivent utiliser les avions intercepteurs et les avions 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.

5.1.4 Indication des zones de pénétration de fuselage

6.1.4.1 Lorsque des zones de fuseiage permettant la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence sont marquées sur l'avion, 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 9cm x 3cm doivent être ajoutées de manière que la distance entre marques voisines ne dépasse pas 2 m.

6.2 Tous avions en régime de vol à vue (VFR)

6.2.1 Tous les avions volant en régime VFR doivent être dotés:

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

6.3 Tous avions - Survol de l'eau

6.3.1 Hydravions

Tous les hydravions, au cours de tous les vols, doivent être équipés :

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

Les amphibies utilisés comme hydravions sont rangés dans la catégorie hydravions.

6.3.2 Avions terrestres

6.3.2.1 Avions monomoteurs

Tous les avions terrestres monomoteurs qui survolent une étendue d'eau en croisière à une distance supérieure à celle à laquelle ils peuvent atteindre la côte en vol plané doivent être dotés d'un gilet de



sauvetage ou d'un dispositif individuel équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette.

Note : Les amphibies utilisés comme avions terrestres sont rangés dans la catégorie avions terrestres.

6.3.3 Tous avions - Vols à grande distance avec survol de l'eau

Tous les avions utilisés pour les vols à grande distance de l'eau doivent être dotés :

- a) lorsqu'ils survolent une étendue d'eau à plus de 93 km (50 NM) de tout point terrestre se prêtant à un atterrissage d'urgence,
 - d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette ;
- b) lorsqu'ils survolent une étendue d'eau en route à une distance par rapport à tout point terrestre se prêtant à un atterrissage d'urgence, supérieure à 185 km (100 NM), dans le cas des avions monomoteurs, ou supérieure à 370 km (200 NM), dans le cas des multimoteurs qui peuvent poursuivre leur vol avec un moteur hors fonctionnement,
 - i) de canots de sauvetage en nombre suffisant pour porter toutes les personnes se trouvant à bord, ces canots étant rangés de manière à pouvoir être facilement utilisés en cas d'urgence et dotés d'un équipement de sauvetage, y compris des moyens de subsistance appropriés aux circonstances ;
 - ii) un équipement pour effectuer les signaux pyrotechniques de détresse.

6.4 Tous avions - Vols au-dessus de régions terrestres désignées

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

6.5 Tous avions - Vols à haute altitude

6.5.1 Tous les avions 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.

6.5.2 Avions dont le premier certificat de navigabilité est délivré le 1^{er} janvier 1990 ou après cette date.

Les avions pressurisés destinés à voler à des altitudes auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa (25000 pieds) doivent être dotés d'un dispositif assurant que l'équipage de conduite soit averti de toute chute dangereuse de pression.

6.5.3 Avions dont le premier certificat de navigabilité est délivré avant le 1^{er} janvier 1990

Réservé



6.6 Tous avions volant selon les règles de vol aux instruments (IFR)

Tous les avions 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 de virage et d'attaque oblique (contrôleur de virage) ;
 - f) d'un indicateur d'assiette (horizon artificiel) ;
 - g) d'un indicateur de cap (gyroscope directionnel) ;
- Note : Les instruments e), f), g) ci-dessus peuvent être remplacés par des combinaisons d'instruments ou par des dispositifs à directeur de vol intégré, à condition que soient conservées les garanties de protection contre la panne totale inhérente à l'existence de trois instruments distincts.*
- h) d'un instrument indiquant si l'alimentation des instruments gyroscopiques est suffisante ;
 - i) d'un instrument indiquant, à l'intérieur du poste de pilotage, la température extérieure ;
 - j) d'un variomètre ;
 - k) d'une prise de pression statique de secours ou d'un dispositif équivalent ;
 - l) d'un équipement depuis la place pilote indiquant la température d'air extérieure ;
 - m) d'un récepteur VOR ;
 - n) d'un radiocompas automatique ;



6.7 Tous avions volant de nuit

Tous les avions volant de nuit doivent être dotés:

- a) de l'équipement spécifié en 6.6 ;
- b) des feux prescrits pour les avions en vol ou qui se déplacent sur l'aire de mouvement d'un aéroport ;
- c) d'un projecteur d'atterrissage ;
- d) d'un dispositif d'éclairage des instruments et appareils indispensables pour assurer la sécurité de l'avion ;
- e) d'un dispositif d'éclairage des cabines de passagers ;
- f) d'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage.

6.8 Normes de certification acoustique

Les avions doivent transporter un certificat de limitation de nuisance attestant leur certification acoustique. Le certificat de limitation de nuisance doit contenir une traduction en anglais.

6.9 Dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS)

6.9.1 Tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de 9 passagers et dont le certificat de navigabilité individuel a été émis pour la première fois le 1^{er} janvier 2004 ou après cette date doivent être dotés

d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.

6.9.2 A partir du 1^{er} janvier 2007, tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5700 kg ou qui sont autorisées à transporter plus de neuf passagers doivent être dotées d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.

6.9.3 Réserve

6.9.4 Réserve

6.9.5 Un dispositif avertisseur de proximité du sol doit donner automatiquement et en temps opportun à l'équipage de conduite un avertissement clair lorsque l'avion se trouve dans une situation dangereuse du fait de la proximité de la surface terrestre.

6.9.6 Le dispositif avertisseur de proximité du sol doit donner un avertissement au moins dans les situations suivantes:

- a) vitesse verticale de descente excessive ;
- b) perte excessive d'altitude après un décollage ou une remise des gaz ;
- c) marge de franchissement du relief insuffisante.

6.9.7 Réserve



6.10 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/conversations peuvent seulement être utilisés pour répondre aux spécifications relatives à l'équipement des avions en enregistreurs de bord comme cela est expressément indiqué en Annexe.

6.10.1 Enregistreurs de données de vol - types.

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

6.10.1.2 Les enregistreurs de données de vol Types II doivent enregistrer les paramètres nécessaires pour déterminer avec précision la trajectoire de vol, la vitesse, l'assiette, la puissance et la configuration des dispositifs servant à modifier la portance et la traînée de l'avion.

6.10.1.3 Les enregistreurs de données de vol par gravure sur feuille métallique et les enregistreurs de données analogiques en modulations de fréquences (FM) sont interdits.

6.10.1.4 L'utilisation des enregistreurs de données de vol sur pellicule photographiques est interdite.

6.10.1.5 Tous les avions 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.

6.10.1.5.1 A compter du 1^{er} janvier 2007, tous les avions 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.

6.10.1.5.2 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.

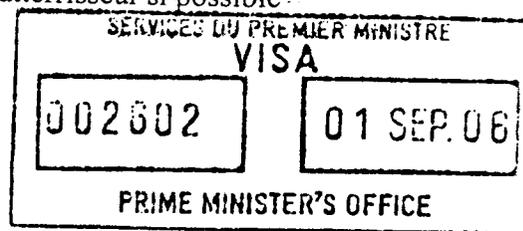
Note : Les communications par liaison de données comprennent, sans s'y limiter, la surveillance dépendante automatique (ADS), les communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC), les services d'information de vol par liaison de données (D-FIS) et les messages du contrôle d'exploitation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

6.10.1.6 Réserve

6.10.1.7 Les enregistreurs de données de vol Type IA doivent enregistrer les paramètres nécessaires pour déterminer avec précision la trajectoire de vol, la vitesse, l'assiette, la puissance des moteurs, la configuration de vol et le mode de conduite de l'avion. Les paramètres qui permettent de répondre aux exigences relatives aux enregistreurs de type IA figurent dans les paragraphes ci-dessous. Les paramètres non suivis d'un astérisque (*) doivent être obligatoirement enregistrés. En outre, les paramètres suivis d'un astérisque doivent être enregistrés si des systèmes de bord ou l'équipage de conduite utilisent une source de données sur ces paramètres pour la conduite de l'avion.

6.10.1.7.1 Les paramètres ci-après répondent aux exigences en matière de trajectoire de vol et de vitesse :

- Altitude-pression
- Vitesse indiquée ou vitesse corrigée
- Condition "en vol"/"au sol" et capteur air/sol de chaque atterrisseur si possible
- Température totale ou température ambiante extérieure
- Cap (référence primaire de l'équipage)
- 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
- Vitesse sol*
- Hauteur radioaltimétrique*



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

- Assiette en tangage

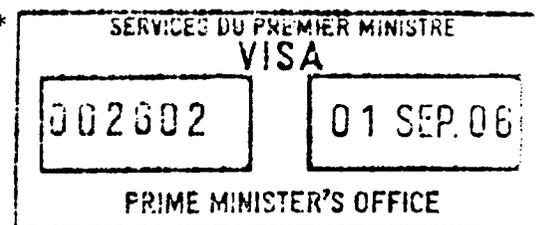
- Assiette en roulis
- Angle de lacet ou de glissade*
- Angle d'attaque*

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

- Poussée/puissance moteur : poussée/puissance propulsive de chaque moteur, position de la manette de poussée/ du levier de puissance
- Etat de l'inverseur de poussée*
- Commande de poussée*
- Poussée cible*
- Position des vannes de prélèvement moteur*
- Paramètres moteur supplémentaires* : EPR, N1, niveau de vibration indiqué, N2, EGT, TLA, débit carburant, position du levier d'arrêt carburant, N3

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

- Position du compensateur de tangage
- Volets* : position des volets (becs) de bord de fuite, sélection (commande du poste de pilotage)
- Becs* : position des volets (becs) de bord d'attaque, sélection (commande du poste de pilotage)
- Train d'atterrissage* : trains d'atterrissage, sélection (commande du poste de pilotage)
- Position du compensateur de lacet*
- Position du compensateur de roulis*
- Position de la commande de compensation - tangage*
- Position de la commande de compensation - roulis*
- Position de la commande de compensation - lacet*
- Déporteurs sol et aérofreins* : position des déporteurs sol, sélection des déporteurs sol, position des aérofreins, sélection des aérofreins
- Sélection des systèmes de dégivrage et/ou d'antigivrage*
- Pression hydraulique (chaque circuit)*
- Quantité de carburant*
- Etat bus électrique c.a.*
- Position vanne de prélèvement GAP*
- Centrage calculé*



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

- Avertissements
- Gouvernes primaires et entrée pilote correspondantes : axe de tangage, axe de roulis, axe de lacet
- Passage des radiobornes
- Sélection des fréquences de chaque récepteur de navigation
- Manipulation transmission radio et référence de synchronisation CVR/FDR,
- Mode et état d'enclenchement pilote automatique/automanette/CADV*
- Calage barométrique* : pilote, copilote
- Altitude sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)*
- Vitesse sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)*
- Trajectoire de vol sélectionnée (tous modes de fonctionnement sélectionnables par le pilote)* : route/DSTRK, angle de la trajectoire

002802

01 SEP. 00

- Hauteur de décision sélectionnée*
- Configuration des affichages EFIS* : pilote, copilote
- Configuration de l'affichage multifonction/moteurs/alertes*
- Etat GPWS/TAWS/GCAS* : sélection du mode d'affichage du relief, y compris état fenêtre flash, alertes (mise en garde et avertissements) et avis liés au relief, position de l'interrupteur (marche/arrêt)
- Avertissement pression basse* : pression hydraulique, pression pneumatique
- Panne ordinateur*
- Perte de pression cabine*
- TCAS/ACAS (système d'alerte et d'évitement des abordages/système anticollision embarqué)*
- Détection givrage*
- Avertissement moteur (chaque moteur) - vibration*
- Avertissement moteur (chaque moteur) - température excessive*
- Avertissement moteur (chaque moteur) - pression d'huile basse*
- Avertissement moteur (chaque moteur) - survitesse*
- Avertissement de cisaillement du vent*
- Protection décrochage, intervention vibreur et poussoir de manche*
- Toutes forces exercées sur les commandes de vol du poste de pilotage* : volant, manche, palonnier
- Ecart vertical* : alignement de descente ILS*,
- Site MLS, trajectoire d'approche GNSS
- Distance DME 1 et 2*
- Référence du système de navigation primaire* : GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Loran C, ILS
- Freins* : pression des freins gauches et droits, position des pédales correspondantes
- Date*
- Marqueur d'événement*
- Affichage tête haute en service*
- Affichage paravisuel en marche*

Note : Le nombre de paramètres à enregistrer dépend de la complexité de l'avion. 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'avion par des systèmes de bord ou par l'équipage de conduite;*

6.10.2 Enregistreurs de données de vol - durée d'enregistrement

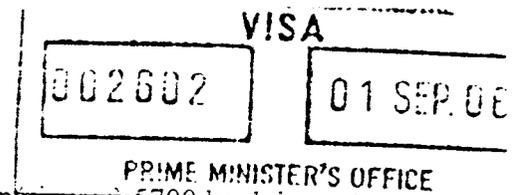
Tous les enregistreurs de données de vol Types I et II doivent pouvoir conserver les éléments enregistrés au cours des 25 dernières heures de fonctionnement au moins.

6.10.3 Enregistreurs de données de vol - Avions pour lesquels le premier certificat de navigabilité a été délivré à compter du 1er janvier 1989

6.10.3.1 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 27000 kg doivent être équipés d'un enregistreur de données de vol de type I.

6.10.3.2 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg et inférieure à 27000 kg doivent être équipés d'un enregistreur de type II.

6.10.4 Enregistreurs de données de vol - Avions dont le premier certificat de navigabilité aura été délivré après le 1^{er} janvier 2005



Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg doivent être équipés d'un enregistreur de type IA.

6.10.5 Enregistreurs de Conversation de poste de pilotage - Avions pour lesquels le premier certificat de navigabilité a été délivré à compter du 1er janvier 1987

6.10.5.1 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 27000 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".

6.10.5.2 Sauf dérogation de l'Autorité Aéronautique, tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg et inférieure ou égale à 27000 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".

6.10.6 Enregistreur de conversation de poste de pilotage - durée d'enregistrement

6.10.6.1 Un enregistreur de conversation de poste de pilotage doit conserver les éléments enregistrés au cours des 30 dernières minutes de fonctionnement au moins.

6.10.6.2 Sauf dérogation de l'Autorité Aéronautique, un enregistreur de conversation de poste de pilotage installé dans un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg, et 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 heures de fonctionnement au moins.

6.10.6.3 Un enregistreur de conversation de poste de pilotage installé dans un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg, et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré à compter du 1er janvier 2003, doit être capable de conserver les éléments enregistrés au cours des deux heures de fonctionnement au moins.

6.10.7 Enregistreurs 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 répondent aux normes ED55 et ED56A de l'Organisation européenne pour l'équipement électronique de l'aviation civile (EUROCAE).

6.10.8 Enregistreurs de bord - Utilisation

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

6.10.8.2 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 close.

Note : La décision quant à la nécessité de retirer de l'avion 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'événement, y compris l'incidence sur l'exploitation.

6.10.9 Enregistrements provenant des enregistreurs de bord

En cas d'accident ou d'incident survenu à un avion, 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.

6.10.10 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 conversation de poste de pilotage doivent être conduites pour s'assurer du maintien de l'état de fonctionnement des enregistreurs.

6.11 Indicateur du nombre de Mach

Tous les avions avec limitation de vitesse en nombre de Mach doivent être dotés d'un indicateur de nombre de Mach.

6.12 Emetteur de localisation d'urgence (ELT)

6.12.1 Sauf dans les cas prévus en 6.12.2. jusqu'au 1^{er} janvier 2005, tous les avions utilisés pour des vols à grande distance avec survol de l'eau comme il est indiqué en 6.3.3 b) ou pour des vols au-dessus de régions terrestres désignées comme il est indiqué en 6.4 doivent être dotés d'un ELT.

6.12.2 Tous les avions dont le certificat de navigabilité a été émis pour la première fois après le 1^{er} janvier 2002 et qui sont utilisés pour des vols à grande distance avec survol de l'eau comme il est indiqué en 6.3.3 b) ou pour des vols au-dessus de régions terrestres désignées comme il est indiqué en 6.4 doivent être dotés d'un ELT automatique.

6.12.3 A compter du 1^{er} janvier 2005, tous les avions utilisés pour des vols à grande distance avec survol de l'eau comme il est indiqué en 6.3.3 b) ou pour des vols au-dessus de régions terrestres désignées comme il est indiqué en 6.4 doivent être dotés d'un ELT automatique.

6.12.4 L'équipement ELT placé à bord en application de 6.12.1, 6.12.2 et 6.12.3 fonctionne conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 10 de l'OACI, Volume III.

6.13 Transpondeur signalant l'altitude-pression

6.13.1 Sauf dérogation de l'Autorité aéronautique, tous les avions certifiés transport doivent être équipés d'un transpondeur signalant l'altitude pression fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes de l'Annexe 10 de l'OACI, volume IV.

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



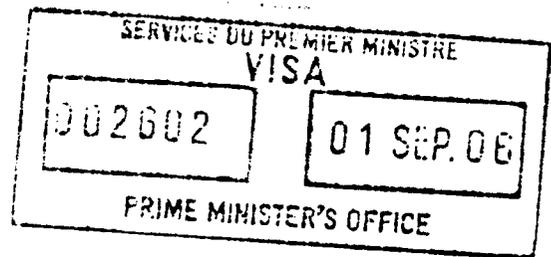
6.14 Microphones

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.

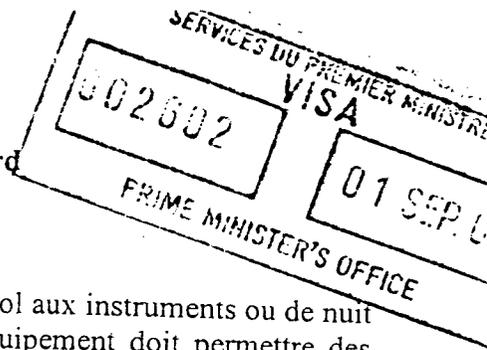
6.15 Avions qui doivent être équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS II)

6.15.1 Réserve

6.15.2 Tout avion à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 15000 kg ou qui est autorisé à transporter plus de 30 passagers et dont le premier certificat de navigabilité a été délivré après le 1^{er} janvier 2007 doit être équipé d'un système anticollision embarqué (ACAS II).



Chapitre 7: Equipement de communications et de navigation de bord



7.1 Equipements de communications

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

7.1.3 Les avions 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 avions appelés à être utilisés pour des vols auxquels s'appliquent les dispositions de 6.3.3 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 avion doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permet d'évoluer conformément:

- a) à son plan de vol ; et
- b) 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'avion 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 Pour les vols qui se déroulent au-dessus de régions définies de l'espace aérien où des spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) sont prescrites par accord régional de navigation aérienne, les avions doivent être dotés d'un équipement de navigation qui:

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

7.2.4 Pour les vols dans des parties de l'espace aérien où, par accord régional de navigation aérienne, un minimum de séparation verticale réduit (RVSM) de 300 m (1000 ft) est appliqué entre le niveau de vol 290 et le niveau de vol 410 inclus, tout avion:

- a) doit être doté d'un équipement capable:
 - i) d'indiquer à l'équipage de conduite le niveau de vol que suit l'avion ;
 - ii) de tenir automatiquement un niveau de vol sélectionné ;
 - iii) de donner l'alerte à l'équipage de conduite en cas d'écart par rapport au niveau de vol sélectionné. Le seuil d'alerte ne doit pas être supérieur à + ou - 90 m (300 ft) ;
 - iv) d'indiquer automatiquement l'altitude-pression ;
- b) doit être autorisé par l'Etat d'immatriculation à voler dans l'espace aérien dont il s'agit.

7.2.5 Avant de donner l'approbation RVSM prescrite en 7.2.4 b), l'Autorité Aéronautique doit s'assurer que :

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

7.2.6 L'Autorité Aéronautique, en consultation avec l'Etat d'immatriculation, s'il y a lieu, doit s'assurer qu'en ce qui concerne les avions visés en 7.2.4, des dispositions appropriées ont été mises en place pour :

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

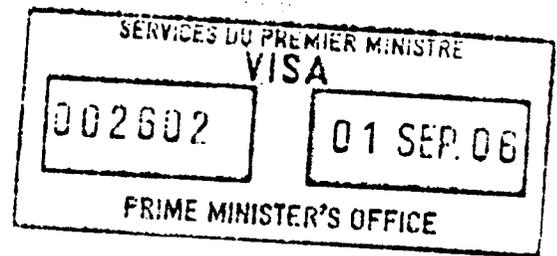
7.2.7 L'Autorité Aéronautique doit établir des procédures veillant à ce que des mesures appropriées soient prises à l'égard des aéronefs et des exploitants dont on constate qu'ils utilisent l'espace aérien RVSM sans une approbation valide lorsqu'elle a délivré des approbations RVSM à des exploitants assurant des services en direction et en provenance des Etats qui ont la responsabilité d'un espace aérien où le RVSM a été mis en œuvre.

Note : Les dispositions et procédures en question doivent porter à la fois sur la situation où un aéronef a volé sans approbation dans l'espace aérien RVSM et sur la situation où on constate qu'un exploitant camerounais utilise l'espace aérien d'un autre Etat sans avoir obtenu au préalable l'approbation nécessaire.



7.2.8 Tout avion 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 à celles de 7.2.2 7.2.3 et 7.2.4 si elles s'appliquent.

7.2.9 Pour les vols où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, les avions doivent être dotés d'un équipement radio capable de recevoir des signaux propres à les guider jusqu'à un point à partir duquel ils peuvent effectuer un atterrissage à vue. L'équipement dont ils doivent être dotés leur permettra d'obtenir ce guidage à chacun des aérodromes où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, ainsi qu'à tout aérodrome de dégagement désigné.



Chapitre 8: Maintenance des avions

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

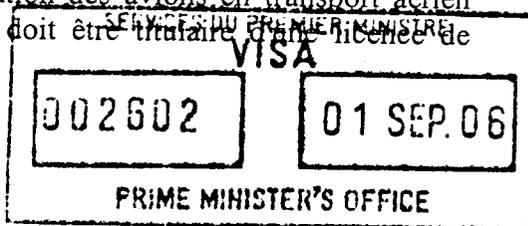
8.1 Responsabilités

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

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

8.1.2 L'avion 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 (Compte rendu matériel) n'est pas délivrée par un organisme conformément à 8.7 de l'arrêté relatif aux conditions d'utilisation des avions 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'avion et de tous les ensembles à vie limitées;
- 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'avion;
- d) temps de service (heures, temps calendaires et cycles selon le cas) depuis la dernière révision de l'avion ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposées;
- e) situation actuelle de conformité de l'avion 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 avion 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 avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg ou, si l'avion 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'avion

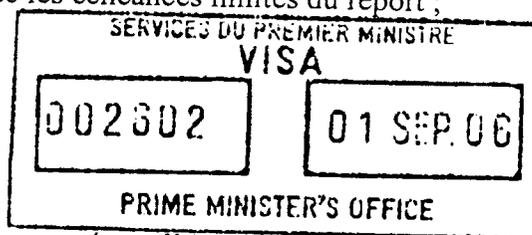
8.5.1 Qualification nécessaire pour certifier de l'état de navigabilité d'un avion

Toute personne à qui incombe la responsabilité de certifier qu'un avion donné est en état de navigabilité doit avoir les qualifications exigées par la réglementation en vigueur.

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 avion, la personne responsable de cette remise en service doit porter sur une fiche de maintenance, 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.



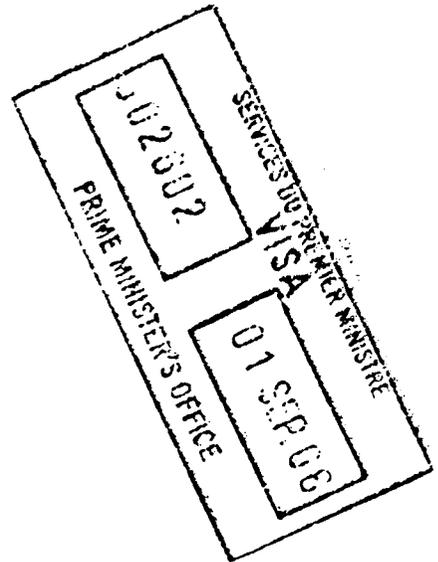
8.6 Programme de maintenance

8.6.1 Le programme d'inspection ou de maintenance accepté par l'Autorité Aéronautique ou l'Etat d'immatriculation selon le cas, doit être proposé par le propriétaire.

8.6.2 Le programme de maintenance 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'avion autant qu'un désassemblage n'est pas nécessaire.

- ii. *Une inspection détaillée consiste en un examen complet d'un sous-ensemble d'avion avec tous les désassemblages nécessaires.*
- d) être tenu à jour.





Chapitre 9: Equipage de conduite des avions

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

9.2.1 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.

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

Note : Une formation appropriée, à la satisfaction de l'Autorité Aéronautique, donnant la compétence nécessaire en matière d'utilisation de l'équipement ACAS II et d'évitement des collisions peut être attestée par :

- a) *la possession d'une qualification de type pour un équipage de l'ACAS II pourvu que le programme de formation menant à cette qualification comprenne le fonctionnement et l'utilisation de l'ACAS II ;*
- b) *la possession d'un document délivré par un organisme de formation ou un instructeur approuvé par l'Autorité Aéronautique pour former les pilotes à l'utilisation de l'ACAS II, et précisant que le titulaire a été formé en conformité avec les lignes directrices figurant dans les Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS-OPS – Volume I) ;*
- c) *un briefing complet avant le vol donné par un pilote formé à l'utilisation de l'ACAS II en conformité avec les lignes directrices figurant dans les Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS-OPS Volume I)).*

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'avion, les caractéristiques de vol et la nature des opérations prévues.

Pour les avions 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 avions exploités par une entreprise de transport aérien.

9.4 Personnel chargé de la fonction sécurité-sauvetage

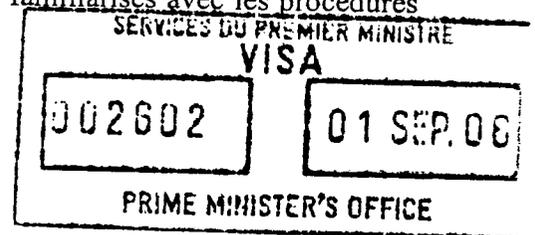
9.4.1 Le transport de passagers à bord d'un avion nécessite un nombre minimal de personnes chargées de la fonction sécurité-sauvetage, hors équipage de conduite, égal à un, si le nombre de passagers est compris entre 20 et 50 inclus, au-delà une personne supplémentaire par tranche complète ou incomplète de 50 passagers.

9.4.2 Pour pouvoir exercer la fonction sécurité-sauvetage, les personnes doivent être capables d'effectuer les manœuvres d'utilisation des issues, normales et de secours, des dispositifs d'évacuation, de flottabilité et de survie, et d'assurer la mise en œuvre des équipements de sécurité.

9.5 Connaissance du matériel et des procédures

9.5.1 Un vol ne peut être entrepris que si, d'une part les membres d'équipage sont familiarisés avec l'avion 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.

9.5.2 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.



9.6 Titres et compétences exigés des membres d'équipage

Note : Ce paragraphe ne s'applique :

- a) qu'aux avions camerounais et aux avions étrangers dotés d'un document de navigabilité reconnu au Cameroun.
- b) qu'aux titres aéronautiques camerounais et aux titres aéronautiques étrangers reconnus au Cameroun.

9.6.1 Généralités

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

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

9.6.2 Instruction

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

- a) être âgé de 15 ans révolus ;
- b) posséder le certificat d'aptitude physique et mentale requis ;
- c) posséder l'autorisation d'un instructeur habilité.

9.6.2.2 Un avion 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.

9.7 Conditions d'expérience récente

9.7.1 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.

9.7.2 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'aérodrome.

9.7.3 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 de même type ou classe et 6 approches, ou s'il satisfait à un contrôle d'un instructeur habilité.

9.7.4 Pour les avions certifiés de type FAR/JAR25 ou les avions lourds FAR/JAR23 ou équivalents, certaines dispositions du chapitre 9 de l'arrêté relatif à l'utilisation des avions sont applicables. Une instruction de l'Autorité aéro-nautique fixe 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) 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 avion en violation des règles admises 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 ; et
- b) le fait soit signalé immédiatement à l'Autorité Aéronautique.

10.4 Certificat d'Opérateur de Travail Aérien

10.4.1 L'exploitant ne peut assurer des vols de travail aérien que s'il est détenteur d'un Certificat d'Opérateur de travail Aérien (COTA) délivré par l'Autorité Aéronautique après avis des Administrations concernées par les activités sollicités.

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

0.4.3 Le postulant à un COTA doit :



- a) avoir immatriculé camerounais les avions devant être exploités en vertu du COTA ;
- b) convaincre 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 la demande de délivrance, de modification et de renouvellement d'un COTA doit être fait 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 complet de demande doit être déposé 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 soumis à l'autorisation préalable de l'Autorité Aéronautique après avis des Administrations concernés.

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) avion(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 avion dans le cadre de ses activités ou pour la formation le pilote à leur pratique que s'il a mis à la disposition du personnel intéressé un manuel d'activité particulière.

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

10.5.3 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.

10.5.4 Dépôt

10.5.4.1 Le manuel est déposé par l'exploitant auprès de l'Autorité Aéronautique pour acceptation.

10.5.4.2 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.

10.5.5 Amendements

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

10.5.6 Contrôle

Les services compétents de l'aviation civile peuvent 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.

10.5.7 Utilisation

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

10.5.7.2 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.

10.5.8 Modification

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

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

10.5.8.3 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.



10.5.9 Rédaction

10.5.9.1 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.

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

- a) Généralités
- b) Utilisation.

10.6 Compétence des personnels navigants

10.6.1 Les personnels navigants 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 avions 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 airplanes 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