

Air Operations
Exploitation Aériennes
Commission Regulation (EU) No 965/2012

Version Consolidée

Parties
DEF, ARO, ORO, CAT, SPA, NCC, NCO & SPO
(Avions uniquement)

Juin 2014

Amendé par :

Commission Regulation (EU) No 800/2013
Commission Regulation (EU) No 71/2014
Commission Regulation (EU) No 71/2014
Commission Regulation (EU) No 83/2014
Commission Regulation (EU) No 379/2014

Plus d'informations sur le site de l'EASA (<http://easa.europa.eu>) et EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) .



Contrat de licence Creative commons V3.0

Paternité - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage des Conditions Initiales à l'Identique 3.0 France

Cette oeuvre est sous licence Creative Commons Attribution 3.0 France. Pour accéder à une copie de cette licence, merci de vous rendre à l'adresse suivante <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr> ou envoyez un courrier à Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA.

Vous êtes libre :

- de reproduire, distribuer et communiquer cette création au public
- de modifier cette création

Selon les conditions suivantes:

- Vous devez citer le nom de l'auteur original et inclure la mention de bas de page faisant référence à la présente licence
- Vous n'avez pas le droit d'utiliser cette création à des fins commerciales.
- Si vous modifiez, transformez ou adaptez cette création, vous n'avez le droit de distribuer la création qui en résulte que sous un contrat identique à celui-ci.
 - A chaque réutilisation ou distribution, vous devez faire apparaître clairement aux autres les conditions contractuelles de mise à disposition de cette création.
 - Chacune de ces conditions peut être levée si vous obtenez l'autorisation du titulaire des droits.

Note : Vous n'êtes pas dans l'obligation de respecter la licence pour les éléments ou matériel appartenant au domaine public ou dans le cas où l'utilisation que vous souhaitez faire est couverte par une exception.

Mise en page:

Vincent DETROYAT

Vincent.detroyat@gmail.com

CLAUSE DE NON RESPONSABILITÉ

Cette version consolidée de l’AIR-OPS a été préparée dans le seul but de fournir aux lecteurs une version à jour et accommodante de la réglementation en vigueur à la date d’édition.

Le document a été préparé en combinant les textes officiels initiaux ainsi que les amendements publiés par l’Union Européenne. Toutefois, ce n’est pas une publication officielle et l’auteur n’accepte aucune responsabilité liée à l’utilisation de ce document.

Le format et le contenu ont été adoptés pour faciliter la lecture à destinations des personnes souhaitant connaître la réglementation de l’exploitation des avions uniquement. Les sections, parties, chapitres et paragraphes dédiés uniquement aux hélicoptères, ballons, planeurs, motoplanneurs ont été supprimés afin d’alléger le document.

RÈGLEMENT (UE) NO 965/2012

DE LA COMMISSION du 5 octobre 2012 déterminant les **Exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes** conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296, 25.10.2012, p.1)

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

Modifié par:

	Journal officiel		
	No	page	date
<u>Règlement (UE) no 800/2013 de la Commission du 14 août 2013</u>	L 227	1	24.8.2013
<u>Règlement (UE) no 71/2014 de la Commission du 27 janvier 2014</u>	L 23	27	28.1.2014
<u>Règlement (UE) no 83/2014 de la Commission du 29 janvier 2014</u>	L 28	17	31.1.2014
<u>Règlement (UE) no 379/2014 de la Commission du 7 avril 2014</u>	L 123	1	24.4.2014

LA COMMISSION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
vu le règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) no 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (1), et notamment son article 8, paragraphe 5, et son article 10, paragraphe 5, considérant ce qui suit:

- (1) Les exploitants et le personnel qui participe à l'exploitation de certains aéronefs sont tenus de satisfaire aux exigences essentielles pertinentes énoncées dans l'annexe IV du règlement (CE) no 216/2008.
- (2) Aux fins de la mise en œuvre du règlement (CE) no 216/2008, outre la surveillance qu'ils exercent sur les certificats qu'ils ont délivrés, les États membres procèdent à des enquêtes, y compris des inspections au sol, et prennent toute mesure, y compris l'immobilisation au sol d'un aéronef, pour empêcher la poursuite d'une infraction.
- (3) Conformément au règlement (CE) no 216/2008, la Commission devrait adopter les modalités d'exécution requises pour la mise en place des conditions permettant l'exploitation en toute sécurité des aéronefs.
- (4) Afin d'assurer une transition harmonieuse et de garantir un niveau élevé de sécurité de l'aviation civile dans l'Union européenne, les modalités d'exécution devraient refléter l'état de l'art, y compris les meilleures pratiques et le progrès scientifique et technique, en matière d'opérations aériennes. Il convient donc de tenir compte des exigences techniques et des procédures administratives arrêtées sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après l'«OACI») et des autorités conjointes de l'aviation (JAA — «Joint Aviation Authorities») européennes jusqu'au 30 juin 2009, ainsi que de la législation en vigueur relative à certaines spécificités nationales.
- (5) Il est nécessaire de ménager à l'industrie aéronautique et aux administrations des États membres un délai suffisant pour qu'elles s'adaptent au nouveau cadre réglementaire et reconnaissent, sous certaines conditions, la validité des certificats délivrés avant la mise en application du présent règlement.
- (6) Étant donné que le présent règlement constitue une modalité d'exécution visée à l'article 8, paragraphe 5, et à l'article 10, paragraphe 5, du règlement (CE) no 216/2008, l'annexe III du règlement (CEE) no 3922/91 du Conseil (2) et la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil (3) sont considérées comme abrogées conformément à l'article 69, paragraphes 3 et 5, du règlement (CE) no 216/2008. L'annexe III devrait cependant rester en vigueur temporairement jusqu'à l'expiration des périodes de transition prévues dans le présent règlement et pour les domaines dans lesquels aucune modalité d'exécution n'a encore été adoptée. De même, la directive 2004/36/CE devrait rester temporairement applicable jusqu'à l'expiration des périodes de transition prévues dans le présent règlement.

(7) L'Agence européenne de la sécurité aérienne a élaboré un projet de modalités d'exécution qu'elle a présenté à la Commission sous la forme d'un avis conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) no 216/2008.

(8) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 65 du règlement (CE) no 216/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit des règles détaillées concernant les opérations aériennes effectuées avec des avions, des hélicoptères, des ballons et des planeurs, notamment les inspections au sol des aéronefs d'exploitants dont la surveillance en matière de sécurité est assurée par un autre État membre, lorsque ces aéronefs ont atterri sur des aérodromes situés sur le territoire soumis aux dispositions du traité.

2. Le présent règlement établit également des règles détaillées relatives aux conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats d'exploitants d'aéronefs effectuant des opérations de transport aérien commercial visés à l'Article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) n° 216/2008, aux privilèges et responsabilités des titulaires de certificats ainsi qu'aux conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions par souci de sécurité.

3. Le présent règlement établit également des règles détaillées relatives aux conditions et procédures régissant la déclaration effectuée par les exploitants pour des exploitations spécialisées commerciales et l'exploitation d'aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales, y compris pour des exploitations spécialisées, et la surveillance de ces exploitants.

4. Le présent règlement établit également des règles détaillées relatives aux conditions dans lesquelles certaines exploitations spécialisées commerciales à haut risque sont soumises à autorisation par souci de sécurité, et aux conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des autorisations. 5. Le présent règlement ne s'applique pas aux opérations aériennes couvertes par l'Article 1^{er}, paragraphe 2, point a), du règlement (CE) n° 216/2008.

6. Le présent règlement ne s'applique pas aux opérations aériennes effectuées avec des ballons captifs et dirigeables, ni aux vols avec ballons captifs.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «exploitation à des fins de transport aérien commercial (CAT)», l'exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux;
- 2) «avion de classe de performances B», un avion à turbopropulseurs disposant d'une configuration maximale en sièges passagers (MOPSC) de 9 au maximum et d'une masse maximale au décollage de 5 700 kg ou moins;
- 3) «site d'intérêt public (PIS)», un site utilisé exclusivement pour des exploitations effectuées dans l'intérêt public;
- 4) «exploitation en classe de performances 1», une exploitation avec un niveau de performance tel que, en cas de défaillance du moteur critique, l'hélicoptère peut soit atterrir sur la distance utilisable pour le décollage interrompu, soit poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, selon le moment auquel survient la défaillance;

- 5) «navigation fondée sur les performances» (PBN) , navigation de surface fondée sur les exigences en matière de performances applicables aux aéronefs exploités sur une route ATS, conformément à une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.
- 6) “service de taxi aérien”, aux fins de l'établissement des limitations du temps de vol et du temps de service, une exploitation à des fins de transport aérien commercial non régulière et à la demande, effectuée au moyen d'un avion disposant d'une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers (MOPSC) inférieure ou égale à 19.
- 7) “exploitation spécialisée”, toute exploitation à des fins autres que le transport aérien commercial, consistant à utiliser un aéronef pour des activités spécialisées telles que l'agriculture, la construction, la photographie, les levés topographiques, l'observation, les patrouilles et la publicité aérienne;
- 8) “exploitation spécialisée commerciale à haut risque”, toute exploitation spécialisée commerciale effectuée au-dessus d'une zone où la sécurité des tiers au sol est susceptible d'être compromise en cas d'urgence ou, selon les critères de l'autorité compétente du lieu où l'exploitation est effectuée, toute exploitation spécialisée commerciale qui, en raison de sa nature particulière et de l'environnement local dans lequel elle a lieu, fait courir un risque important, en particulier aux tiers au sol;
- 9) “vol de découverte”, tout vol effectué contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, consistant en un voyage aérien de courte durée, proposé par un organisme de formation agréé ou un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, et visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres;
- 10) “vol de compétition”, toute activité de navigation aérienne consistant à utiliser un aéronef pour des courses ou des concours, ainsi que pour s'y exercer et pour rallier ou quitter un lieu de courses ou de concours;
- 11) “vol de parade”, toute activité de navigation aérienne consistant expressément à faire une démonstration ou donner un spectacle lors d'une manifestation ouverte au public, ainsi qu'à utiliser un aéronef pour s'y exercer et pour rallier ou quitter le lieu de la manifestation.

Des définitions supplémentaires sont établies à l'annexe I aux fins des annexes II à VIII.

Article 3

Capacités de surveillance

1. Les États membres désignent en leur sein une ou plusieurs entités qui constituent l'autorité compétente, laquelle est investie des responsabilités de certification et de surveillance des personnes et des organismes visés par le règlement (CE) no 216/2008 et ses modalités d'exécution.
2. Si un État membre désigne plus d'une entité comme autorité compétente:
 - a) l'étendue des compétences de chaque autorité compétente est clairement définie en termes de responsabilités et de limites géographiques; et
 - b) une coordination est assurée entre lesdites entités pour assurer l'efficacité de la surveillance de tous les organismes et de toutes les personnes visés par le règlement (CE) no 216/2008 et ses modalités d'exécution, dans le cadre de leur mandat respectif.
3. Les États membres s'assurent que la ou les autorités compétentes disposent de la capacité nécessaire pour garantir la surveillance de toutes les personnes et de tous les organismes couverts par leur programme de surveillance, et disposent notamment des ressources suffisantes pour satisfaire aux exigences du présent règlement.
4. Les États membres veillent à ce que le personnel de l'autorité compétente n'effectue pas d'activité de surveillance s'il est avéré que cela pourrait entraîner directement ou indirectement un conflit d'intérêts, notamment lorsqu'il s'agit d'intérêts familiaux ou financiers.
5. Le personnel autorisé par l'autorité compétente à exécuter des tâches de certification et/ou de surveillance est habilité à s'acquitter au moins des tâches suivantes:

- a) examiner les dossiers, les données, les procédures et tout autre document utile pour l'exécution de la mission de certification et/ou de surveillance;
- b) faire des copies totales ou partielles de ces dossiers, données, procédures et autres documents;
- c) demander une explication orale sur place;
- d) pénétrer dans tout local, site d'exploitation ou moyen de transport concerné;
- e) effectuer des audits, des enquêtes, des évaluations, des inspections, y compris des inspections au sol et des inspections inopinées;
- f) prendre ou engager des mesures exécutoires si nécessaire.

6. Les tâches visées au paragraphe 5 sont exécutées conformément aux dispositions légales de l'État membre concerné.

Article 4

Inspections au sol

Les inspections au sol d'aéronefs d'exploitants dont la sécurité est soumise à la surveillance d'un autre État membre ou d'un pays tiers sont effectuées conformément à la sous-partie RAMP de l'annexe II.

Article 5

Opérations aériennes

1. Les exploitants n'exploitent un aéronef à des fins de transport aérien commercial (ci-après «CAT») qu'en se conformant aux exigences des annexes III et IV.

1 bis. Les exploitants effectuant des opérations de CAT au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation avec des avions de classe de performances B ou des hélicoptères à motorisation non complexe doivent respecter les dispositions applicables des annexes III et IV.

2. Les exploitants se conforment aux dispositions pertinentes de l'annexe V lorsqu'ils exploitent:

- a) des avions et des hélicoptères utilisés à des fins:
 - i) d'opérations reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN) ;
 - ii) d'opérations qui respectent les spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) ;
 - iii) d'opérations dans un espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit (RVSM) ;
 - iv) d'opérations par faible visibilité (LVO) ;
- b) des avions, hélicoptères, ballons et planeurs utilisés pour le transport de marchandises dangereuses (DG) ;
- c) des avions bimoteurs utilisés pour des opérations long-courrier (ETOPS) à des fins de transport aérien commercial;
- d) des hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial avec l'assistance de systèmes d'imagerie nocturne (NVIS) ;
- e) des hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial dans le cas d'opérations d'hélicoptère (HHO) ; et
- f) des hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial dans le cas de services médicaux d'urgence (SMUH) .

3. Les exploitants d'avions et hélicoptères à motorisation complexe utilisés à des fins non commerciales déclarent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de tels aéronefs et exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions des annexes III et VI. En cas d'exploitation spécialisée non commerciale, ils exploitent les aéronefs conformément aux dispositions des annexes III et VIII.
4. Les exploitants d'avions et hélicoptères à motorisation non complexe et de ballons et planeurs utilisés à des fins non commerciales, y compris pour des exploitations spécialisées, exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions de l'annexe VII.
5. Lorsqu'ils assurent une formation en vol à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union, les organismes de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et qui sont agréés conformément au règlement (UE) n o 1178/2011 exploitent:
 - a) les avions et hélicoptères à motorisation complexe conformément aux dispositions de l'annexe VI;
 - b) les avions et hélicoptères à motorisation non complexe et les ballons et planeurs conformément aux dispositions de l'annexe VII.
6. Les exploitants n'exploitent un aéronef à des fins d'exploitation spécialisée commerciale qu'en se conformant aux dispositions des annexes III et VIII.
7. Les vols ayant lieu immédiatement avant, pendant ou immédiatement après des exploitations spécialisées et qui sont directement liés à ces exploitations, sont effectués conformément aux paragraphes 3, 4 et 6, selon le cas. Sauf pour les opérations de parachutage, pas plus de six personnes indispensables à l'exécution de la mission, en dehors des membres de l'équipage, ne doivent se trouver à bord de l'aéronef.

Article 6

Dérogations

2. Par dérogation à l'Article 5, paragraphe 1, les aéronefs visés à l'Article 4, paragraphe 5, du règlement (CE) no 216/2008, lorsqu'ils sont exploités à des fins de CAT, ne peuvent l'être que dans les conditions établies dans la décision C(2009) 7633 de la Commission du 14 octobre 2009. Toute modification apportée à l'exploitation qui a une incidence sur les conditions établies dans ladite décision est notifiée à la Commission et à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») avant que ladite modification ne soit exécutée.

Un État membre non destinataire de la décision C(2009) 7633 qui a l'intention d'utiliser la dérogation prévue dans ladite décision notifie son intention à la Commission et à l'Agence avant que la dérogation ne soit effective. La Commission et l'Agence évaluent à quel point la modification ou l'utilisation prévue s'écartent des conditions établies dans la décision C(2009) 7633 ou ont une incidence sur l'évaluation initiale de sécurité effectuée dans le contexte de ladite décision. Si l'évaluation indique que la modification ou l'utilisation prévue ne correspond pas à l'évaluation initiale de sécurité effectuée pour la décision C(2009) 7633, l'État membre concerné soumet une nouvelle demande de dérogation conformément à l'Article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) no 216/2008.

3. Par dérogation à l'Article 5, paragraphe 1, les vols liés à l'introduction ou la modification du type d'aéronef, menés par des organismes de conception ou de production dans le cadre de leurs privilèges, continuent à être exécutés selon les conditions établies dans la législation nationale des États membres.

4. Nonobstant l'Article 5, dans le cas de l'exploitation en mer d'hélicoptères à des fins de CAT, les États membres peuvent continuer à exiger un agrément spécifique et à imposer des exigences supplémentaires en matière de procédures opérationnelles, d'équipements, de qualification et de formation de l'équipage conformément à leur législation nationale. Les États membres notifient à la Commission et à l'Agence les exigences supplémentaires qu'ils appliquent à ces agréments spécifiques. Ces exigences ne sont pas moins restrictives que celles des annexes III et IV.

4 bis. Par dérogation à l'Article 5, paragraphes 1 et 6, les exploitations d'aéronefs à motorisation non complexe suivantes peuvent être effectuées conformément à l'annexe VII:

- a) vols à frais partagés effectués par des particuliers, à condition que le coût direct soit réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote, et que le nombre de personnes supportant le coût direct ne dépasse pas six;
- b) vols de parade ou de compétition, à condition que la rémunération ou toute autre rétribution donnée pour ces vols soit limitée à la couverture des coûts directs et à une contribution proportionnée aux coûts annuels, ainsi qu'à des prix n'excédant pas un montant précisé par l'autorité compétente;
- c) vols de découverte, de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs, ou vols acrobatiques effectués soit par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et agréé conformément au règlement (UE) n° 1178/2011, ou par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, à condition que cet organisme exploite l'aéronef en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue, que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme et que les vols concernant des personnes non membres de l'organisme ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci.

5. Par dérogation au point [CAT.POL.A.300](#) a) de l'annexe IV, lorsque des avions monomoteurs sont utilisés à des fins de CAT, ils sont exploités, de nuit ou en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), dans les conditions énoncées dans les dérogations existantes accordées par les États membres en vertu de l'Article 8, paragraphe 2, du règlement (CEE) no 3922/91.

Toute modification apportée à l'exploitation de ces avions qui a une incidence sur les conditions énoncées dans lesdites dérogations est notifiée à la Commission et à l'Agence avant d'être exécutée. La Commission et l'Agence évaluent la modification proposée conformément à l'Article 14, paragraphe 5, du règlement (CE) no 216/2008.

6. L'exploitation d'hélicoptères à destination/au départ d'un site d'intérêt public (PIS) peut être effectuée en dérogeant au point [CAT.POL.H.225](#) de l'annexe IV lorsque la dimension du PIS, les obstacles présents ou l'hélicoptère ne permettent pas de respecter les exigences d'une exploitation en classe de performances 1. Cette exploitation est effectuée dans les conditions déterminées par les États membres. Les États membres notifient à la Commission et à l'Agence les conditions applicables.

7. Par dérogation au point [SPA.PBN.100](#) PBN de l'annexe V, l'exploitation d'avions à motorisation non complexe à des fins non commerciales dans un espace aérien désigné, sur des routes ou conformément à des procédures données pour lesquels des spécifications reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN) sont établies reste soumise aux conditions définies par la législation nationale des États membres jusqu'à l'adoption et la mise en application des modalités d'exécution s'y rapportant.

Article 7

Certificats de transporteur aérien

1. Les certificats de transporteur aérien (CTA) délivrés avant l'entrée en application du présent règlement par un État membre à des exploitants d'avions à des fins de CAT sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement s'ils ont été délivrés conformément au règlement (CEE) no 3922/91.

Toutefois, au plus tard le 28 octobre 2014:

- a) les exploitants adaptent leur système de gestion, leurs programmes de formation, leurs procédures et leurs manuels afin de se conformer aux annexes III, IV et V, selon le cas;
- b) les CTA sont remplacés par des certificats délivrés conformément à l'annexe II du présent règlement.

2. Les CTA délivrés à des exploitants d'hélicoptères à des fins de CAT par un État membre avant l'entrée en application du présent règlement sont convertis en CTA conformes au présent règlement en vertu d'un rapport de conversion établi par l'État membre qui a délivré le CTA, en concertation avec l'Agence.

Le rapport de conversion décrit:

- a) les exigences nationales sur la base desquelles le CTA avait été délivré;
- b) l'étendue des privilèges qui étaient octroyés à l'exploitant;

c) les différences entre les exigences nationales sur la base desquelles le CTA a été délivré et les exigences des annexes III, IV et V, ainsi qu'une indication de la manière dont l'exploitant devra assurer la conformité totale auxdites annexes et du délai qui lui est accordé à cet effet.

Le rapport de conversion contient des copies de tous les documents nécessaires pour établir les éléments énoncés aux points a) à c) , y compris des copies des exigences et procédures nationales applicables.

Article 8

Limitations du temps de vol

1. Les opérations de transport aérien commercial effectuées au moyen d'avions sont soumises à la sous-partie FTL de l'annexe III.
2. Par dérogation au paragraphe 1, les services de taxi aérien, le service médical d'urgence et les opérations de transport aérien commercial monopilote effectués au moyen d'avions sont soumis aux dispositions de l'article 8, paragraphe 4, et de l'annexe III, sous-partie Q, du règlement (CEE) no 3922/91, ainsi qu'aux dérogations nationales correspondantes fondées sur des évaluations des risques en matière de sécurité effectuées par les autorités compétentes.
3. Les opérations de transport aérien commercial effectuées au moyen d'hélicoptères doivent être conformes aux dispositions nationales.
4. L'exploitation d'avions et hélicoptères à motorisation complexe à des fins non commerciales, y compris pour des exploitations spécialisées, ainsi que les exploitations spécialisées d'avions, d'hélicoptères, de ballons et de planeurs à des fins commerciales restent soumises à la législation nationale en matière de limitation du temps de vol jusqu'à l'adoption et l'application des règles de mise en œuvre correspondantes.

Article 8 bis

L'Agence effectue un examen continu de l'efficacité des dispositions concernant les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos figurant aux annexes II et III. L'agence présente un premier rapport sur les résultats de cet examen, le 18 février 2019 au plus tard.

Cet examen, auquel sont associés des experts scientifiques, se fonde sur des données opérationnelles collectées sur le long terme, avec l'aide des États membres, après la date d'application du présent règlement.

L'examen visé au premier alinéa évalue l'incidence des éléments suivants au moins sur la vigilance du personnel navigant:

- services d'une durée supérieure à 13 heures, aux horaires les plus favorables de la journée;
- services d'une durée supérieure à 10 heures, aux horaires les moins favorables de la journée;
- services d'une durée supérieure à 11 heures pour les membres d'équipage dont l'état d'acclimatation est inconnu;
- services comportant un nombre élevé d'étapes (supérieur à 6) ;
- services de garde, tels que réserves, suivis de services de vols; et
- horaires perturbateurs.

Article 9

Listes minimales d'équipements

Les listes minimales d'équipements (LME) approuvées par l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation avant l'entrée en application du présent règlement sont réputées approuvées conformément au présent règlement et peuvent continuer à être utilisées par l'exploitant.

Après l'entrée en vigueur du présent règlement, toute modification apportée à la LME visée au premier alinéa, pour laquelle une liste minimale d'équipements de référence (LMER) est dressée au titre des données d'adéquation opérationnelle conformément au règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission¹, s'effectue en application de la section 2, point ORO.MLR.105, de l'annexe III du présent règlement dans les meilleurs délais et au plus tard le 18 décembre 2017 ou deux ans après l'approbation des données d'adéquation opérationnelle, au dernier des termes échus.

Toute modification apportée à une LME visée au premier alinéa, pour laquelle aucune LMER n'a été dressée au titre des données d'adéquation opérationnelle, continue de s'effectuer selon la LMER acceptée par l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation, selon le cas.

Article 9 bis

Formation de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine

Les exploitants veillent à ce que les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine exerçant déjà leurs activités et ayant accompli une formation conformément aux sous-parties FC et CC de l'annexe III, laquelle n'incluait pas les matières obligatoires établies selon les données d'adéquation opérationnelle appropriées, suivent une formation couvrant ces matières obligatoires, entreprise au plus tard le 18 décembre 2017 ou deux ans après l'approbation des données d'adéquation opérationnelle, au dernier des termes échus.

Article 10

Entrée en vigueur

1. Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Il s'applique à compter du 28 octobre 2012.

2. Par dérogation au paragraphe 1, second alinéa, les États membres peuvent choisir de ne pas appliquer les dispositions des annexes I à V jusqu'au 28 octobre 2014.

Lorsqu'un État membre fait usage de cette possibilité, il en informe la Commission et l'Agence. Cette notification indique les motifs et la durée d'une telle dérogation et décrit le programme de mise en œuvre contenant les actions prévues ainsi que le calendrier qui s'y rapporte.

3. Par dérogation au paragraphe 1, second alinéa, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer:

- a) les dispositions de l'annexes II et III à l'exploitation d'avions et hélicoptères à motorisation complexe à des fins non commerciales jusqu'au 25 août 2016; et
- b) les dispositions des annexes II, V, VI et VII à l'exploitation d'avions, hélicoptères, planeurs et ballons à des fins non commerciales jusqu'au 25 août 2016.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

4. Par dérogation au paragraphe 1, second alinéa, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions des annexes II, III, VII et VIII aux exploitations spécialisées jusqu'au 21 avril 2017.

5. Par dérogation au paragraphe 1, second alinéa, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions des annexes II, III et IV aux:

- a) opérations de CAT au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation avec des avions de classe de performances B ou des hélicoptères à motorisation non complexe jusqu'au 21 avril 2017; et
- b) opérations de CAT avec des ballons et des planeurs jusqu'au 21 avril 2017.

¹ [JO L 224 du 21.8.2012, p. 1.](#)

6. Lorsqu'un État membre recourt à la dérogation prévue au paragraphe 5, point a) , les règles suivantes s'appliquent:

a) pour les avions, l'annexe III du règlement (CEE) n ° 3922/91 et les dérogations nationales correspondantes accordées conformément à l'Article 8, paragraphe 2, du règlement (CEE) n ° 3922/91;

b) pour les hélicoptères, les exigences nationales.

7. Lorsqu'un État membre recourt aux dérogations prévues aux paragraphes 3, 4 et 5, il en informe la Commission et l'Agence. Cette notification indique les motifs et la durée de la dérogation et décrit le programme de mise en oeuvre contenant les actions prévues ainsi que le calendrier correspondant.

ANNEXE I**Définitions des termes utilisés dans les annexes II à VIII**

Aux fins du présent règlement, les définitions suivantes s'appliquent:

- 1) la «distance accélération-arrêt utilisable (ASDA)» désigne la longueur de roulement utilisable au décollage, à laquelle s'ajoute le prolongement d'arrêt, à condition que ce prolongement d'arrêt soit déclaré utilisable par l'État où est situé l'aérodrome et puisse supporter la masse de l'avion dans les conditions d'exploitation;
- 2) les «moyens acceptables de conformité (AMC)» sont des normes non contraignantes adoptées par l'Agence pour illustrer des moyens permettant d'établir la conformité avec le règlement (CE) no 216/2008 et ses modalités d'exécution;
- 3) la «liste de vérification en vue de l'acceptation» est un document utilisé pour effectuer le contrôle de l'apparence des colis contenant des marchandises dangereuses, ainsi que des documents associés, afin de s'assurer que toutes les exigences prévues ont été respectées;
- 4) un «aérodrome adéquat» est un aérodrome sur lequel l'aéronef peut être exploité, compte tenu des exigences applicables en matière de performances et des caractéristiques de la piste;
- 5) aux fins de la classification des passagers:
 - a) le terme «adulte» désigne une personne âgée d'au moins 12 ans;
 - b) le terme «enfant» désigne une personne âgée d'au moins 2 ans mais de moins de 12 ans;
 - c) le terme «bébé» désigne une personne âgée de moins de 2 ans;
- 6) un «avion» est un aéronef motopropulsé à voilure fixe et plus lourd que l'air, sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur la voilure;
- 7) un «vol avec système d'imagerie nocturne (NVIS)» signifie, dans le cas d'opérations NVIS, qu'une partie d'un vol effectué selon les règles de navigation à vue (VFR) est exécutée de nuit et que l'un des membres d'équipage utilise des jumelles de vision nocturne (JVN) ;
- 8) un «aéronef» désigne un 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;
- 9) les «moyens de conformité alternatifs» constituent une alternative à des AMC existants ou proposent de nouveaux moyens d'établir la conformité avec le règlement (CE) no 216/2008 et ses modalités d'exécution pour lesquelles aucun AMC associé n'a été adopté par l'Agence;
- 10) l'«antigivrage», dans le cas de procédures au sol, désigne une procédure qui offre une protection contre la formation de givre ou de glace et l'accumulation de neige sur les surfaces traitées d'un aéronef pour un laps de temps limité (durée d'efficacité) ;
- 11) une «procédure d'approche avec guidage vertical (APV)» désigne une approche aux instruments qui utilise le guidage latéral et vertical, mais ne répond pas aux critères établis pour les opérations d'approche et d'atterrissage de précision, avec une hauteur de décision (DH) de 250 ft minimum et une portée visuelle de piste (RVR) d'au moins 600 m;
- 11 bis) la «masse à vide du ballon» est la masse déterminée par la pesée du ballon avec tout son équipement tel que spécifié dans le manuel de vol;
- 12) un «membre d'équipage de cabine» désigne un membre d'équipage disposant de qualifications appropriées, autres que celles de membre d'équipage de conduite ou d'équipage technique, à qui un exploitant confie des tâches liées à la sécurité des passagers et du vol pendant l'exploitation;

13) une «opération d'approche de catégorie I (CAT I)» désigne l'exécution d'une approche de précision aux instruments et d'un atterrissage à l'aide d'un système d'atterrissage aux instruments (ILS), d'un système d'atterrissage micro-ondes (MLS), d'un système d'atterrissage GLS [intégrant des données provenant de GNSS et de stations au sol (GNSS/GBAS)], d'un radar d'approche de précision (PAR), ou d'un GNSS doté d'un système satellitaire à précision augmentée par balises au sol (SBAS), avec une hauteur de décision (DH) de 200 ft minimum et une portée visuelle de piste (RVR) d'au moins 550 m pour les avions et 500 m pour les hélicoptères;

14) une «opération d'approche de catégorie II (CAT II)» désigne l'exécution d'une approche de précision aux instruments et d'un atterrissage à l'aide d'un ILS ou MLS avec:

a) une DH inférieure à 200 ft mais d'au moins 100 ft; et

b) une RVR d'au moins 300 m;

15) une «opération d'approche de catégorie IIIA (CAT IIIA)» désigne l'exécution d'une approche de précision aux instruments et d'un atterrissage à l'aide d'un ILS ou MLS avec:

a) une DH inférieure à 100 ft; et

b) une RVR d'au moins 200 m;

16) une «opération d'approche de catégorie IIIB (CAT IIIB)» désigne l'exécution d'une approche de précision aux instruments et d'un atterrissage à l'aide d'un ILS ou MLS avec:

a) une DH inférieure à 100 ft ou pas de DH; et

b) une RVR inférieure à 200 m mais d'au moins 75 m;

17) une «catégorie A en ce qui concerne les hélicoptères» désigne un hélicoptère multimoteur disposant de caractéristiques d'isolation des moteurs et des systèmes spécifiées dans les codes de navigabilité applicables et pouvant être exploité sur la base des données de décollage et d'atterrissage fondées sur un concept de panne du moteur le plus défavorable, propre à assurer un atterrissage en sécurité sur une surface appropriée ou un niveau adéquat de performances permettant la poursuite du vol en sécurité ou l'interruption du décollage à la suite de la panne d'un moteur;

18) une «catégorie B en ce qui concerne les hélicoptères» désigne un hélicoptère monomoteur ou multimoteur qui ne satisfait pas aux normes de la catégorie A. Les hélicoptères de catégorie B ne présentent aucune garantie quant à la poursuite d'un vol en toute sécurité dans le cas d'une panne moteur et l'hypothèse d'un atterrissage non prévu;

19) les «spécifications de certification» (CS) sont des normes techniques adoptées par l'Agence qui indiquent des moyens de démontrer la conformité au règlement (CE) no 216/2008 et ses modalités d'exécution et qui peuvent être utilisées par un organisme à des fins de certification;

20) une «manœuvre à vue» désigne la phase visuelle d'une approche aux instruments visant à amener un aéronef en position pour l'atterrissage sur une piste/aire d'approche finale et de décollage (FATO) dont la position ne permet pas une approche directe;

21) un «prolongement dégagé» est une zone rectangulaire définie au sol ou sur l'eau sous le contrôle de l'autorité compétente et choisie ou aménagée de manière à constituer une aire convenable au-dessus de laquelle un avion peut exécuter une partie de sa montée initiale jusqu'à une hauteur spécifiée;

22) la «base des nuages» est la hauteur de la base des nuages les plus bas observés ou prévus à proximité d'un aéroport ou d'un site d'exploitation ou dans une zone d'exploitation spécifiée, qui est habituellement mesurée par rapport à l'altitude de l'aéroport ou, dans le cas d'opérations en mer, par rapport au niveau moyen de la mer;

23) un «partage de code» désigne des dispositions prises par un exploitant pour placer son code d'identification sur un vol effectué par un autre exploitant, et vendre et émettre des titres de transport pour ledit vol;

24) une «zone habitée» désigne, par rapport à une agglomération, une ville ou des habitations, toute zone utilisée dans une large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives;

25) une «piste contaminée» est une piste dont plus de 25 % de la surface se trouvant sur la longueur et la largeur utilisées est couvert par l'un des éléments suivants:

- a) une pellicule d'eau de plus de 3 mm (0,125 in) , ou de la neige fondue ou de la neige poudreuse en quantité équivalente à plus de 3 mm (0,125 in) d'eau;
- b) de la neige tassée formant une masse solide résistant à une nouvelle compression et restant compacte ou se cassant par fragments si l'on tente de l'enlever (neige compacte) ; ou
- c) de la glace, y compris de la glace mouillée;
- 26) la «réserve de route» désigne la quantité de carburant requise pour compenser des facteurs imprévus qui pourraient avoir une incidence sur la consommation de carburant jusqu'à l'aérodrome de destination;
- 27) une «approche finale en descente continue (CDFA) » est une technique, compatible avec les procédures d'approche stabilisée, consistant à effectuer le segment d'approche finale d'une procédure d'approche classique aux instruments en descente continue, sans palier, depuis une altitude/hauteur égale ou supérieure à l'altitude/hauteur du point d'approche finale jusqu'à un point situé à environ 15 m (50 ft) au-dessus du seuil de la piste d'atterrissage ou jusqu'au point où la manœuvre d'arrondi devrait commencer pour le type d'aéronef utilisé;
- 28) la «visibilité météo convertie (CMV) » est une valeur, équivalente à une RVR, dérivée de la visibilité météo rapportée;
- 29) un «membre d'équipage» est une personne qui se voit attribuer par un exploitant des tâches à exécuter à bord d'un aéronef;
- 30) les «phases critiques de vol», dans le cas d'avions, désignent le roulement au décollage, la trajectoire de décollage, l'approche finale, l'approche interrompue, l'atterrissage, y compris le roulage à l'atterrissage, et toute autre phase du vol que le pilote/commandant de bord désigne;
- 31) les «phases critiques de vol», dans le cas d'hélicoptères, désignent la circulation au sol, le vol stationnaire, le décollage, l'approche finale, l'approche interrompue, l'atterrissage, et toute autre phase du vol que le pilote/commandant de bord désigne.
- 32) une «piste humide» désigne une piste dont la surface n'est pas sèche, mais à laquelle l'humidité présente ne confère pas un aspect brillant;
- 33) le terme «marchandises dangereuses (DG) » désigne des Articles ou des substances de nature à présenter un danger pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement et qui figurent sur la liste des marchandises dangereuses des instructions techniques ou qui sont classés conformément à ces instructions;
- 34) un «accident concernant des marchandises dangereuses» désigne un événement associé et lié au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne causant des blessures graves ou la mort d'une personne ou des dommages matériels importants;
- 35) un «incident concernant des marchandises dangereuses» désigne:
- a) un événement, autre qu'un accident concernant des marchandises dangereuses, associé et lié au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne, ne survenant pas nécessairement à bord d'un aéronef, et causant des blessures à une personne, des dommages matériels, un incendie, des bris, des déversements, des fuites de fluides ou des radiations, ou se traduisant par tout autre signe de dégradation de l'intégrité de l'emballage;
- b) tout événement lié au transport de marchandises dangereuses qui met sérieusement en danger un aéronef ou ses occupants;
- 36) le «dégivrage», dans le cas de procédures au sol, désigne une procédure par laquelle on enlève d'un aéronef le givre, la glace, la neige ou la neige fondue, afin que les surfaces ne soient pas contaminées;
- 37) le «point défini après le décollage (PDAD) » désigne le point, dans la phase de décollage et de montée initiale, avant lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité, avec le moteur critique à l'arrêt, n'est pas assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé;
- 38) le «point défini avant l'atterrissage (PDAA) » désigne le point, dans la phase d'approche et d'atterrissage, après lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec le moteur critique à l'arrêt, n'est plus assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé;

- 39) la «distance DR» désigne la distance horizontale qu'un hélicoptère a parcourue depuis la fin de la distance de décollage utilisable;
- 40) un «contrat de location coque nue» est un contrat conclu entre entreprises aux termes duquel l'aéronef est exploité sur le certificat de transporteur aérien (CTA) du preneur ou, en cas d'exploitations commerciales à des fins autres que le CAT, sous la responsabilité du preneur;
- 41) la «masse à vide en ordre d'exploitation» désigne la masse totale de l'aéronef, à l'exclusion de tout carburant utilisable et de toute charge marchande, prêt pour un type spécifique d'exploitation;
- 42) une «piste sèche» désigne une piste ni mouillée ni contaminée. Cette appellation comprend les pistes en dur spécialement aménagées avec des rainures ou un revêtement poreux, et entretenues en vue de maintenir un coefficient de freinage «efficace comme sur piste sèche», et ce même en présence d'humidité;
- 43) un «aéronef ELA1» désigne un aéronef léger européen habité et renvoie aux aéronefs suivants:
- a) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 1 200 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe;
 - b) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM n'excédant pas 1 200 kg;
 - c) un ballon dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les ballons à air chaud, 1 050 m³ pour les ballons à gaz et 300 m³ pour les ballons à gaz captifs;
- 44) un «aéronef ELA2» désigne un aéronef léger européen habité et renvoie aux aéronefs suivants:
- a) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 2 000 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe;
 - b) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM n'excédant pas 2 000 kg;
 - c) un ballon;
 - d) un aéronef à voilure tournante très léger d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 600 kg, de conception simple, conçu pour deux occupants au maximum, sans moteur à turbine et/ou moteur fusée; restreint aux opérations en VFR de jour;
- 45) une «aire d'approche finale et de décollage en terrasse (ou FATO en terrasse)» désigne une FATO qui se trouve au moins à 3 m au-dessus de la surface environnante;
- 46) un «aérodrome de dégagement en route (ERA)» est un aérodrome adéquat sur la route pouvant être demandé au stade de la préparation du plan de vol;
- 47) un «système à vision augmentée (EVS)» désigne un dispositif électronique permettant d'afficher une image en temps réel de l'environnement extérieur grâce à des capteurs d'imagerie;
- 48) «l'aire d'approche finale et de décollage (FATO)» désigne une aire définie pour l'exploitation des hélicoptères, au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Dans le cas des hélicoptères de classe de performances 1, l'aire définie inclut l'aire utilisable de décollage interrompu;
- 49) l'«analyse des données de vol (FDM)» désigne l'utilisation proactive des données de vol numériques découlant des opérations de routine en vue d'améliorer la sécurité aérienne. Elle ne peut déboucher sur des sanctions;
- 50) un «entraîneur synthétique de vol (FSTD)» désigne un dispositif d'entraînement qui:
- a) dans le cas des avions, désigne un simulateur de vol (FFS), un système d'entraînement au vol (FTD), un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT), ou un système basique d'entraînement au vol aux instruments (BITD);
 - b) dans le cas des hélicoptères, désigne un simulateur de vol (FFS), un système d'entraînement au vol (FTD), ou un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT);
- 51) un «aérodrome ERA-carburant» désigne un aérodrome ERA choisi de manière à réduire la réserve de route;

- 52) le «système d’atterrissage par GBAS (GLS)» est un système d’approche et d’atterrissage à l’aide d’informations de GNSS complétées par des informations provenant de stations au sol pour assurer le guidage de l’aéronef sur la base de sa position GNSS latérale et verticale. La référence d’altitude géométrique est utilisée pour sa pente d’approche finale;
- 53) le «personnel des services de secours au sol» désigne tout personnel des services de secours au sol (tels que policiers, pompiers, etc.) participant au service médical d’urgence par hélicoptère (SMUH) et dont les tâches sont, de quelque manière que ce soit, en rapport avec des opérations en hélicoptère;
- 54) une «immobilisation au sol» désigne l’interdiction formelle pour un aéronef de décoller et le fait de prendre les mesures requises pour l’en empêcher;
- 55) un «collimateur de pilotage tête haute (HUD)» est un système d’affichage présentant les informations de vol dans le champ de vision extérieur à l’avant du pilote sans réduire de manière significative la vision extérieure;
- 56) un «système d’atterrissage par guidage tête haute (HUDLS)» désigne l’ensemble du système embarqué assurant le guidage tête haute du pilote durant l’approche et l’atterrissage et/ou la procédure d’approche interrompue. Il comprend l’ensemble des capteurs, ordinateurs, sources d’alimentation, indications et commandes;
- 57) un «hélicoptère» désigne un aéronef plus lourd que l’air dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l’air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d’axes sensiblement verticaux;
- 58) un «membre d’équipage chargé des opérations d’hélicoptère (HHO)» est un membre d’équipage technique à qui l’on a attribué des tâches liées à l’utilisation d’un treuil;
- 59) le terme «héli-plateforme» désigne une FATO située sur une structure flottante ou fixe, en mer;
- 60) un «membre d’équipage du SMUH» désigne un membre d’équipage technique qui est embarqué dans un vol SMUH aux fins de porter secours à toute personne ayant besoin d’une assistance médicale transportée à bord de l’hélicoptère et qui assiste le pilote pendant la mission;
- 61) un «vol de service médical d’urgence par hélicoptère (SMUH)» est un vol effectué par un hélicoptère exploité sous agrément SMUH, dont le but est de faciliter l’assistance médicale d’urgence, lorsqu’un transport immédiat et rapide est essentiel, en transportant:
- a) du personnel médical;
 - b) des fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments) ; ou
 - c) des personnes malades ou blessées et d’autres personnes directement concernées;
- 62) une «base opérationnelle SMUH» désigne un aéroport sur lequel les membres d’équipage du SMUH et l’hélicoptère SMUH peuvent être mis en alerte pour des opérations SMUH;
- 63) un «site d’exploitation SMUH» est un site sélectionné par le commandant de bord lors d’un vol SMUH pour les opérations d’hélicoptère, l’atterrissage et le décollage;
- 64) un «vol HHO» est un vol effectué par un hélicoptère exploité sous agrément HHO, dont le but est de faciliter le transfert de personnes et/ou de marchandises par hélicoptère;
- 65) un «vol HHO en mer» est un vol effectué par un hélicoptère exploité sous agrément HHO, dont le but est de faciliter le transfert de personnes et/ou de marchandises par hélicoptère depuis ou vers un navire ou une structure en zone maritime ou vers la mer elle-même;
- 66) un «passager HHO» désigne une personne qui doit être transférée par hélicoptère;
- 67) un «site HHO» désigne une aire spécifique sur laquelle un hélicoptère effectue un transfert par treuil;
- 68) la «durée d’efficacité (HoT)» désigne la durée estimée pendant laquelle le liquide d’antigivrage empêchera la formation de glace et de givre et l’accumulation de neige sur les surfaces protégées (traitées) d’un avion;
- 69) un «environnement hostile» désigne:

a) un environnement dans lequel:

- i) un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface n'est pas adéquate;
- ii) les occupants de l'hélicoptère ne peuvent être protégés de manière adéquate contre les éléments naturels;
- iii) le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'exposition prévu; ou
- iv) il y a mise en danger inacceptable des personnes ou des biens au sol;

b) dans tous les cas, les zones suivantes:

- i) pour le survol de l'eau, les zones maritimes situées au nord du parallèle 45N ou au sud du parallèle 45S désignées par l'autorité de l'État concerné;
- ii) les parties de zone habitée dépourvues d'aires d'atterrissage forcé en sécurité;

70) le «point de décision à l'atterrissage (PDA)» désigne le point utilisé pour la détermination des performances à l'atterrissage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un moteur reconnue à ce point, l'atterrissage peut être poursuivi en sécurité ou interrompu;

71) la «distance d'atterrissage utilisable (LDA)» désigne la longueur de piste déclarée utilisable par l'État dans lequel se trouve l'aérodrome et adaptée au roulage au sol d'un avion lors de l'atterrissage;

72) un «avion terrestre» désigne un aéronef à voilure fixe conçu pour décoller et atterrir sur la terre ferme, ce qui inclut les avions amphibies exploités comme des avions terrestres;

73) une «exploitation locale d'hélicoptère» désigne une exploitation à des fins de transport aérien commercial d'hélicoptères ayant une masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) supérieure à 3 175 kg et une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers (MOPSC) permettant d'accueillir un maximum de 9 personnes, effectuée de jour, sur des routes navigables par repérage visuel au sol, dans une zone géographique locale définie, spécifiée dans le manuel d'exploitation;

74) les «procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP)» désignent des procédures appliquées à un aérodrome en vue d'assurer la sécurité des opérations lors des approches de catégorie I inférieures aux normes, de catégorie II hors normes, de catégories II et III et des décollages par faible visibilité;

75) un «décollage par faible visibilité (LVTO)» est un décollage sur une piste où la RVR est inférieure à 400 m mais au moins égale à 75 m;

76) une «opération de catégorie I inférieure aux normes (LTS CAT I)» désigne une opération d'approche et d'atterrissage aux instruments de catégorie I à l'aide d'une DH de catégorie I, avec une valeur de RVR inférieure à celle qui serait normalement associée à la DH applicable, mais qui n'est pas inférieure à 400 m;

77) la «configuration maximale approuvée en sièges passagers (MOPSC)» désigne la capacité maximale en sièges passagers d'un aéronef particulier, à l'exclusion des sièges des membres d'équipage, établie à des fins d'exploitation et spécifiée dans le manuel d'exploitation. Reposant sur la configuration maximale en sièges passagers établie lors du processus de certification mené pour le certificat de type (TC), le certificat de type supplémentaire (STC), ou une modification apportée au TC ou STC en fonction de l'aéronef particulier, la MOPSC peut compter un nombre égal ou inférieur de sièges en fonction des contraintes d'exploitation;

78) un «passager médical» désigne le personnel de santé transporté dans un hélicoptère durant un vol SMUH, comprenant, mais sans s'y limiter, les médecins, et le personnel infirmier et paramédical;

79) la «nuit» désigne la période située entre la fin du crépuscule civil du soir et le début de l'aube civile ou toute autre période similaire entre le coucher et le lever du soleil tel que prescrit par l'autorité compétente, définie par l'État membre;

80) des «jumelles de vision nocturne (JVN)» consistent en un dispositif binoculaire à intensification de la lumière, qui se porte sur la tête et améliore l'aptitude à conserver des références visuelles de surface pendant la nuit;

81) un «système d'imagerie nocturne (NVIS)» désigne l'intégration de tous les éléments requis pour utiliser de manière efficace et sûre des JVN pendant des opérations en hélicoptère. Le système inclut au moins: des JVN, un éclairage NVIS, des composants de l'hélicoptère, une formation et le maintien de la navigabilité;

82) un «environnement non hostile» est un environnement dans lequel:

- a) un atterrissage forcé peut être accompli en sécurité;
- b) les occupants de l'hélicoptère peuvent être protégés contre les éléments naturels; et
- c) le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage sont appropriés au temps d'exposition prévu;

Dans tous les cas, les parties de zone habitée pourvues d'aires d'atterrissage forcé en sécurité sont considérées comme non hostiles;

83) une «opération d'approche classique (NPA)» désigne une approche aux instruments avec une hauteur minimale de descente (MDH), ou une DH dans le cas d'un vol selon la technique CDF, qui n'est pas inférieure à 250 ft et une RVR/CMV d'au moins 750 m pour les avions et 600 m pour les hélicoptères;

84) un «membre d'équipage NVIS» est un membre d'équipage technique qui participe à un vol NVIS;

85) un «vol NVIS» désigne un vol effectué de nuit en conditions météorologiques de vol à vue (VMC) et pendant lequel l'équipage de conduite utilise des JVN dans un hélicoptère exploité sous agrément NVIS;

86) des «opérations en mer» sont des opérations dont une partie importante du vol est régulièrement effectuée au-dessus de zones maritimes, au départ ou à destination de lieux situés en mer;

87) un «site d'exploitation» est un site, autre qu'un aérodrome, choisi par l'exploitant ou le pilote/commandant de bord, en vue d'opérations d'atterrissage, de décollage et/ou de chargement externe;

88) les «opérations en classe de performances 1» sont celles avec un niveau de performance tel que, en cas de défaillance du moteur critique, l'hélicoptère peut soit atterrir dans la distance utilisable pour le décollage interrompu, soit poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, selon le moment auquel survient la défaillance;

89) les «opérations en classe de performances 2» sont des opérations telles que, en cas de défaillance du moteur critique, le niveau de performance disponible permet à l'hélicoptère de poursuivre son vol en sécurité sauf lorsque cette défaillance intervient tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auquel cas un atterrissage forcé peut s'avérer nécessaire;

90) les «opérations en classe de performances 3» sont des opérations telles que, en cas de défaillance d'un moteur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé peut s'avérer nécessaire avec un hélicoptère multimoteur mais sera inévitable avec un hélicoptère monomoteur;

91) le «contrôle opérationnel» couvre la responsabilité de commencer, poursuivre, terminer ou dérouter un vol dans l'intérêt de la sécurité;

92) une «opération de catégorie II hors normes (OTS CAT II)» désigne une opération d'approche et d'atterrissage de précision aux instruments à l'aide d'ILS ou de MLS sur une piste dépourvue de tout ou partie des éléments du système d'éclairage prévus pour les approches de précision de catégorie II, et avec:

- a) une DH inférieure à 200 ft mais d'au moins 100 ft; et
- b) une RVR d'au moins 350 m;

93) les «avions de classe de performances A» comprennent les avions multimoteurs à turbopropulseurs disposant d'une MOPSC supérieure à neuf ou d'une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg, ainsi que tous les avions multimoteurs à turboréacteurs;

94) les «avions de classe de performances B» sont des avions à turbopropulseurs disposant d'une MOPSC de neuf au maximum et d'une masse maximale au décollage de 5 700 kg ou moins;

- 95) les «avions de classe de performances C» sont des avions dotés de moteurs à pistons, disposant d'une MOPSC supérieure à neuf ou d'une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg;
- 96) le «pilote commandant de bord» fait référence au pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité. Dans le cas des exploitations à des fins de transport aérien commercial, le «pilote commandant de bord» est appelé «commandant de bord»;
- 97) le «principal établissement» désigne le siège social ou le siège principal d'un organisme au sein duquel sont exercées les principales fonctions financières, ainsi que le contrôle opérationnel des activités visées par le présent règlement;
- 98) la «hiérarchisation des inspections au sol» désigne le fait d'accorder une attention particulière à une proportion appropriée du nombre total des inspections au sol effectuées par une autorité compétente ou en son nom sur une base annuelle, conformément aux dispositions de la partie ARO;
- 99) un «site d'intérêt public (PIS) » désigne un site utilisé exclusivement pour des opérations effectuées dans l'intérêt public;
- 100) une «inspection au sol» consiste en l'inspection d'un aéronef, le contrôle des qualifications des membres d'équipage de conduite et de cabine et de la documentation de vol en vue de vérifier la conformité avec les exigences applicables;
- 101) un «intervalle de rectification» désigne une limitation de la durée des opérations avec des équipements en panne;
- 102) la «distance utilisable pour le décollage interrompu (RTODAH) » est la longueur de l'aire d'approche finale et de décollage déclarée disponible et utilisable permettant aux hélicoptères exploités en classe de performances 1 de mener à bien un décollage interrompu;
- 103) la «distance nécessaire pour le décollage interrompu (RTODRH) » est la distance horizontale nécessaire entre le début du décollage et le point auquel l'hélicoptère s'immobilise à la suite d'une défaillance d'un moteur et de l'interruption du décollage au point de décision au décollage;
- 104) la «portée visuelle de piste (RVR) » est la distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe;
- 105) un «atterrissage forcé en sécurité» est un atterrissage ou amerrissage inévitable, dont on peut raisonnablement espérer qu'il n'entraînera pas de blessures corporelles chez les occupants de l'aéronef ou chez des personnes à la surface;
- 106) un «hydravion» désigne un aéronef à voilure fixe conçu pour décoller et atterrir sur l'eau, ce qui inclut les avions amphibies exploités comme des hydravions;
- 107) des «pistes distinctes» désignent des pistes du même aéroport formant des terrains d'atterrissage séparés. Ces pistes peuvent se confondre ou se croiser de manière que, si l'une des pistes est bloquée, ce blocage n'empêche pas les opérations planifiées sur l'autre piste. Chaque piste possède une procédure d'approche séparée fondée sur une aide à la navigation distincte;
- 108) un «vol VFR spécial» est un vol VFR autorisé par le contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions VMC;
- 109) une «approche stabilisée (SAp) » est une approche effectuée d'une manière contrôlée et appropriée en termes de configuration, d'énergie et de maîtrise de la trajectoire de vol depuis un point ou une altitude/hauteur prédéterminés jusqu'à un point situé à 50 ft au-dessus du seuil ou, s'il est situé plus haut, jusqu'au point où la manœuvre d'arrondi est lancée;
- 110) un «aéroport de dégagement au décollage» est un aéroport de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aéroport de départ;
- 111) le «point de décision au décollage (PDD) » désigne le point utilisé dans la détermination des performances de décollage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un moteur reconnue à ce point, le décollage peut soit être interrompu soit être poursuivi en sécurité;
- 112) la «distance utilisable au décollage (TODA) », dans le cas des avions, désigne la longueur de roulement au décollage utilisable, à laquelle s'ajoute le prolongement dégagé éventuel;

- 113) la «distance utilisable au décollage (TODAH) », dans le cas des hélicoptères, désigne la longueur de l'aire d'approche finale et de décollage, à laquelle s'ajoute le prolongement dégagé pour hélicoptères, déclarée disponible et utilisable par les hélicoptères pour mener à bien le décollage;
- 114) la «distance nécessaire au décollage (TODRH) », dans le cas des hélicoptères, désigne la distance horizontale nécessaire entre le début du décollage et le point où la vitesse de sécurité au décollage (VSD), une hauteur définie au-dessus de la surface de décollage et une pente de montée positive sont atteintes, à la suite d'une défaillance du moteur critique au PDD, les moteurs restants fonctionnant dans les limites approuvées;
- 115) la «trajectoire de décollage» désigne la trajectoire verticale et horizontale, avec le moteur critique à l'arrêt, depuis un point défini à 1 500 ft au-dessus de la surface pour le décollage des avions et à 1 000 ft au-dessus de la surface pour les hélicoptères;
- 116) la «masse au décollage» est la masse comprenant l'ensemble des éléments et personnes transportés au début du décollage pour les hélicoptères et du roulement au décollage pour les avions;
- 117) la «longueur de roulement au décollage utilisable (TORA) » désigne la longueur de piste déclarée utilisable par l'État dans lequel se trouve l'aérodrome et adaptée au roulage au sol d'un avion lors du décollage;
- 117 bis) un «spécialiste affecté à une tâche particulière» est une personne désignée par l'exploitant ou par un tiers, ou agissant en qualité d'entreprise, qui exécute des tâches au sol directement liées à une tâche spécialisée ou qui exécute des tâches spécialisées à bord ou depuis l'aéronef;
- 118) un «membre d'équipage technique» désigne un membre d'équipage participant à des opérations de transport aérien commercial de type SMUH, HHO ou NVIS, qui n'est pas un membre d'équipage de conduite ou de cabine, auquel l'exploitant attribue des tâches dans l'aéronef ou au sol en vue d'assister le pilote pendant les opérations SMUH, HHO ou NVIS, lesquelles peuvent demander d'utiliser des équipements embarqués spécialisés;
- 119) les «instructions techniques (IT) » désignent la version applicable la plus récente des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, y compris le supplément et tout addendum, approuvée et publiée par l'Organisation de l'aviation civile internationale;
- 120) la «charge marchande» désigne la masse totale des passagers, des bagages, du fret et des équipements spécialisés embarqués et, excepté pour les ballons, du lest;
- 121) un «vol NVIS non assisté» désigne, dans le cas d'opérations NVIS, la partie d'un vol VFR effectuée de nuit sans qu'un membre d'équipage utilise des JVN;
- 122) une «entreprise» est toute personne physique ou morale, poursuivant ou non un but lucratif, ou bien tout organisme officiel doté ou non de la personnalité juridique;
- 123) «V1» désigne la vitesse maximale au décollage à laquelle le pilote doit prendre la première action pour arrêter l'avion dans la distance d'accélération-arrêt. V1 désigne également la vitesse minimale au décollage, à la suite d'une panne du moteur critique à VEF, à laquelle le pilote peut poursuivre le décollage et atteindre la hauteur requise au-dessus de l'aire de décollage dans la distance pour le décollage;
- 124) «VEF» désigne la vitesse à laquelle le moteur critique est supposé tomber en panne pendant le décollage;
- 125) «l'approche à vue» est une approche au cours de laquelle la procédure d'approche aux instruments n'est pas exécutée ou est interrompue et où l'approche est effectuée à l'aide de références visuelles du terrain;
- 126) un «aérodrome accessible selon le temps» désigne un aérodrome adéquat où, pendant le temps d'utilisation prévu, les observations ou prévisions météorologiques, ou toute combinaison de celles-ci, indiquent que les conditions météorologiques seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels requis pour l'aérodrome et où les informations sur l'état de la surface de la piste indiquent que l'avion pourra se poser en toute sécurité.
- 127) un «contrat de location avec équipage» est un contrat conclu:

— en cas d'opérations de CAT, entre transporteurs aériens aux termes duquel l'aéronef est exploité sur le CTA du loueur, ou

— en cas d'exploitations commerciales à des fins autres que le CAT, entre transporteurs aériens aux termes duquel l'aéronef est exploité sous la responsabilité du loueur;

128) une «piste mouillée» désigne une piste dont la surface est couverte d'eau, ou d'une substance équivalente, en quantité moindre que celle spécifiée dans la définition de la «piste contaminée», ou lorsque l'humidité présente en surface suffit à rendre la piste réfléchissante, mais sans présence de flaques importantes.

ANNEXE V

AGRÉMENTS SPÉCIFIQUES

[PARTIE SPA]

SOUS-PARTIE SPA.GEN

EXIGENCES GÉNÉRALES

SPA.GEN.100 Autorité compétente

a) L'autorité compétente pour délivrer un agrément spécifique est:

- 1) pour l'exploitant d'aéronefs à des fins commerciales, l'autorité de l'État membre dans lequel il a son principal établissement;
- 2) pour l'exploitant d'aéronefs à des fins non commerciales, l'autorité de l'État dans lequel il est établi ou réside.

b) Nonobstant le point a) 2) , dans le cas de l'exploitant d'aéronefs à des fins non commerciales utilisant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers, les exigences applicables au titre de la présente annexe pour l'agrément des opérations suivantes ne s'appliquent pas si lesdits agréments sont délivrés par un État d'immatriculation tiers:

- 1) navigation fondée sur les performances (PBN) ;
- 2) spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) ;
- 3) espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit (RVSM) .

SPA.GEN.105 Demande d'agrément spécifique

a) L'exploitant qui introduit une demande d'agrément spécifique fournit à l'autorité compétente les documents exigés dans la sous-partie applicable, ainsi que les informations suivantes:

- 1) le nom, l'adresse et l'adresse postale du postulant;
- 2) une description de l'exploitation prévue.

b) L'exploitant fournit les preuves suivantes à l'autorité compétente:

- 1) conformité avec les exigences de la sous-partie applicable;
- 2) prise en compte des éléments appropriés définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) no 748/2012.

c) L'exploitant conserve des archives relatives aux dispositions des points a) et b) , pour au moins la durée de l'exploitation soumise à agrément spécifique ou, le cas échéant, conformément aux exigences de l'annexe III (partie ORO) .

SPA.GEN.110 Privilèges d'un exploitant titulaire d'un agrément spécifique

L'étendue des activités pour l'exercice desquelles un exploitant dispose d'un agrément est documentée et définie:

- a) pour les exploitants titulaires d'un certificat de transporteur aérien (CTA) , dans les spécifications techniques du CTA;
- b) pour tous les autres exploitants, sur la liste des agréments spécifiques.

² (1) JO L 295 du 12.11.2010, p. 35.

⁶ JO L 336 du 20.12.2011, p. 20.

SPA.GEN.115 Modifications apportées à un agrément spécifique

Lorsque les conditions d'un agrément spécifique subissent des modifications, l'exploitant fournit les documents pertinents à l'autorité compétente et obtient son autorisation préalable en vue de l'exploitation.

SPA.GEN.120 Maintien de la validité d'un agrément spécifique

Les agréments spécifiques sont délivrés pour une durée illimitée et restent valides dans la mesure où l'exploitant maintient la conformité aux exigences associées à l'agrément spécifique et prend en compte les éléments appropriés définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) no 748/2012.

SOUS-PARTIE SPA.PBN

EXPLOITATION REPOSANT SUR UNE NAVIGATION FONDÉE SUR LES PERFORMANCES (PBN)

SPA.PBN.100 Exploitation PBN

Un aéronef n'est exploité dans un espace aérien désigné, sur des routes ou conformément à des procédures données pour lesquels des spécifications reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN) sont établies, que si l'exploitant s'est vu délivrer un agrément par l'autorité compétente aux fins de mener de telles opérations. Aucun agrément spécifique n'est requis pour des opérations dans l'espace aérien désigné fondées sur la spécification RNAV5 (navigation de surface de base, B-RNAV) .

SPA.PBN.105 Agrément d'exploitation PBN

Pour obtenir un agrément d'exploitation PBN de la part de l'autorité compétente, l'exploitant fournit la preuve:

- a) qu'il a obtenu l'agrément de navigabilité applicable du système RNAV;
- b) qu'un programme de formation des membres de l'équipage de conduite participant à ces opérations a été établi;
- c) que des procédures opérationnelles ont été établies, qui définissent:
 - 1) les équipements devant être emportés à bord, y compris leurs limites opérationnelles et les inscriptions appropriées sur la liste minimale d'équipements (LME) ;
 - 2) les exigences en matière de composition et d'expérience de l'équipage de conduite;
 - 3) les procédures normales;
 - 4) les procédures d'urgence;
 - 5) la surveillance et les comptes rendus d'incidents;
 - 6) la gestion électronique des données de navigation.

SOUS-PARTIE SPA.MNPS

EXPLOITATION SELON LES SPÉCIFICATIONS DE PERFORMANCES MINIMALES DE NAVIGATION (MNPS)**SPA.MNPS.100 Exploitation MNPS**

Un aéronef n'est exploité dans un espace aérien désigné soumis aux spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) conformément aux procédures supplémentaires régionales selon lesquelles les spécifications de performances minimales de navigation sont établies, que si l'exploitant s'est vu délivrer un agrément par l'autorité compétente aux fins de mener de telles opérations.

SPA.MNPS.105 Agrément d'exploitation MNPS

Pour obtenir un agrément d'exploitation MNPS de l'autorité compétente, l'exploitant fournit la preuve:

- a) que l'équipement de navigation répond aux performances requises;
- b) que les données affichées, témoins et commandes de navigation sont visibles et utilisables par chaque pilote qui occupe son poste de service;
- c) qu'un programme de formation des membres de l'équipage de conduite participant à ces opérations a été établi;
- d) que des procédures opérationnelles ont été établies, qui définissent:
 - 1) les équipements devant être emportés à bord, y compris leurs limites opérationnelles et les inscriptions appropriées dans la LME;
 - 2) les exigences en matière de composition et d'expérience de l'équipage de conduite;
 - 3) les procédures normales;
 - 4) les procédures d'urgence, y compris celles spécifiées par l'autorité responsable de l'espace aérien concerné;
 - 5) la surveillance et les comptes rendus d'incidents.

SOUS-PARTIE SPA.RVSM

OPÉRATIONS DANS UN ESPACE AÉRIEN AVEC MINIMUM DE SÉPARATION VERTICALE RÉDUIT (RVSM)

SPA.RVSM.100 Opérations RVSM

Les aéronefs ne sont exploités dans un espace aérien désigné auquel s'applique un minimum de séparation verticale réduit de 300 m (1 000 ft) entre le niveau de vol (FL) 290 et le niveau FL 410 inclus que si l'exploitant s'est vu délivrer un agrément par l'autorité compétente pour mener de telles opérations.

SPA.RVSM.105 Agrément d'exploitation RVSM

Pour obtenir un agrément d'exploitation RVSM de l'autorité compétente, l'exploitant fournit la preuve:

- a) que l'agrément de navigabilité RVSM a été obtenu;
- b) que des procédures de surveillance et de compte rendu des erreurs de maintien d'altitude ont été établies;
- c) qu'un programme de formation des membres de l'équipage de conduite participant à ces opérations a été établi;
- d) que des procédures opérationnelles ont été établies, qui définissent:
 - 1) les équipements devant être emportés à bord, y compris leurs limites opérationnelles et les inscriptions appropriées dans la LME;
 - 2) les exigences en matière de composition et d'expérience de l'équipage de conduite;
 - 3) la planification des vols;
 - 4) les procédures prévol;
 - 5) les procédures avant l'entrée dans l'espace aérien RVSM;
 - 6) les procédures en vol;
 - 7) les procédures après vol;
 - 8) comptes rendus d'incidents;
 - 9) procédures opérationnelles régionales spécifiques.

SPA.RVSM.110 Exigences en matière d'équipement RVSM

Les aéronefs exploités en espace aérien RVSM sont équipés:

- a) de deux systèmes de mesure d'altitude indépendants;
- b) d'un système avertisseur d'altitude;
- c) d'un système automatique de contrôle de l'altitude;
- d) d'un transpondeur de radar secondaire (SSR) transmettant l'altitude-pression, qui peut être raccordé au système de mesure d'altitude utilisé pour le contrôle de l'altitude.

SPA.RVSM.115 Erreurs de maintien d'altitude RVSM

a) L'exploitant établit des comptes rendus des événements enregistrés ou communiqués en matière d'erreurs de maintien d'altitude, qui sont provoquées par une défaillance des équipements de l'aéronef ou qui sont de nature opérationnelle, et sont supérieures ou égales à:

- 1) une erreur verticale totale (TVE) de ± 90 m (± 300 ft) ;
- 2) une erreur du système d'altimétrie (ASE) de ± 75 m (± 245 ft) ; et

3) un écart par rapport à l'altitude attribuée (AAD) de ± 90 m (± 300 ft) .

b) Des comptes rendus de ces événements sont envoyés à l'autorité compétente dans les 72 heures. Les comptes rendus incluent une analyse initiale des facteurs à l'origine des erreurs et des mesures prises pour éviter que ces événements ne se répètent.

c) Lorsque des erreurs de maintien d'altitude sont enregistrées ou reçues, l'exploitant prend des mesures immédiates pour remédier aux conditions qui ont provoqué les erreurs et fournit sur demande des comptes rendus de suivi à l'autorité compétente.

SOUS-PARTIE SPA.LVO

OPÉRATIONS PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVO)**SPA.LVO.100 Opérations par faible visibilité**

L'exploitant n'effectue les opérations par faible visibilité (LVO) suivantes que s'il est agréé par l'autorité compétente:

- a) opération de décollage par faible visibilité (LVTO) ;
- b) opération de catégorie I inférieure aux normes (LTS CAT I) ;
- c) opération de catégorie II (CAT II) ;
- d) opération de catégorie II hors normes (OTS CAT II) ;
- e) opération de catégorie III (CAT III) ;
- f) opération d'approche à l'aide de systèmes à vision augmentée (EVS) pour laquelle un crédit opérationnel est appliqué pour réduire les minimums de portée visuelle de piste (RVR) d'un facteur ne dépassant pas le tiers de la RVR publiée.

SPA.LVO.105 Agrément LVO

Pour obtenir un agrément LVO de l'autorité compétente, l'exploitant démontre qu'il satisfait aux exigences de la présente sous-partie.

SPA.LVO.110 Exigences opérationnelles générales

- a) L'exploitant n'effectue des opérations LTS CAT I que si:
 - 1) chaque aéronef concerné est certifié pour une exploitation dans le cadre d'opérations CAT II; et
 - 2) l'approche est exécutée:
 - i) en étant automatiquement couplée à un système d'atterrissage automatique qui doit être agréé pour des opérations CAT IIIA; ou
 - ii) à l'aide d'un système d'atterrissage par guidage tête haute (HUDLS) jusqu'à au moins 150 ft au-dessus du seuil.
- b) L'exploitant n'effectue des opérations CAT II, OTS CAT II ou CAT III que si:
 - 1) chaque aéronef concerné est certifié pour des opérations ayant une hauteur de décision (DH) inférieure à 200 ft, ou aucune DH, et est équipé conformément aux exigences de navigabilité applicables;
 - 2) un système d'enregistrement de la réussite ou de l'échec de l'approche et/ou de l'atterrissage automatique est établi et maintenu afin de contrôler la sécurité globale de l'exploitation;
 - 3) la DH est déterminée au moyen d'un radio-altimètre;
 - 4) l'équipage de conduite se compose au moins de deux pilotes;
 - 5) toute annonce de hauteur en dessous de 200 ft au-dessus du seuil de l'aérodrome est déterminée par un radio-altimètre.
- c) L'exploitant n'effectue des opérations d'approche à l'aide d'un EVS que si:
 - 1) l'EVS est certifié aux fins de la présente sous-partie et combine les images obtenues par capteurs à infrarouge et les informations de vol sur le HUD;
 - 2) dans le cas d'opérations avec une RVR inférieure à 550 m, l'équipage de conduite est constitué d'au moins deux pilotes;
 - 3) pour les opérations CAT I, la référence visuelle naturelle aux repères de la piste est atteinte au moins à 100 ft au-dessus du seuil de l'aérodrome;

4) pour les procédures d'approche avec guidage vertical (APV) et les opérations d'approche classique (NPA) effectuées avec la technique CDFA, la référence visuelle naturelle aux repères de la piste est atteinte au moins à 200 ft au-dessus du seuil de l'aérodrome et les exigences suivantes sont satisfaites:

- i) l'approche est exécutée en utilisant un mode de guidage de trajectoire vertical approuvé;
- ii) le segment d'approche allant du repère d'approche finale (FAF) jusqu'au seuil de la piste est direct et l'angle entre la trajectoire d'approche finale et l'axe de la piste ne dépasse pas 2σ ;
- iii) la trajectoire de l'approche finale est publiée et ne dépasse pas $3,7\sigma$;
- iv) les composantes transversales du vent maximales établies lors de la certification de l'EVS ne sont pas dépassées.

SPA.LVO.115 Exigences liées à l'aérodrome

- a) L'exploitant n'utilise pas un aérodrome pour des opérations LVO lorsque la visibilité est inférieure à 800 m, sauf:
 - 1) si l'aérodrome a été agréé pour de telles opérations par l'État dans lequel il se trouve; et
 - 2) des procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) ont été établies.
- b) Si l'exploitant sélectionne un aérodrome sur lequel le terme LVP n'est pas utilisé, l'exploitant s'assure que des procédures équivalentes satisfaisant aux exigences des LVP sont utilisées sur l'aérodrome en question. Cette situation est clairement indiquée dans le manuel d'exploitation ou dans un manuel de procédures, avec des indications à l'équipage de conduite sur la manière de déterminer si des LVP équivalentes sont appliquées.

SPA.LVO.120 Formation et qualifications de l'équipage de conduite

L'exploitant s'assure que, avant d'effectuer une LVO:

- a) chaque membre de l'équipage de conduite:
 - 1) satisfait aux exigences du manuel d'exploitation en matière de formation et de contrôle, et notamment d'entraînements sur entraîneurs synthétiques de vol (FSTD), en ce qui concerne l'exécution de vols dans les valeurs limites de RVR/visibilité et de DH propres à la nature de l'exploitation et au type d'aéronef;
 - 2) est qualifié conformément aux normes prévues dans le manuel d'exploitation;
- b) la formation et le contrôle sont exécutés conformément à un plan de cours détaillé.

SPA.LVO.125 Procédures opérationnelles

- a) L'exploitant établit des procédures et des consignes à utiliser dans le cadre des LVO. Ces procédures et consignes sont incluses dans le manuel d'exploitation ou dans le manuel de procédures et indiquent les tâches des membres d'équipage de conduite pendant les opérations de roulage au sol, de décollage, d'approche, d'arrondi, d'atterrissage, de roulage à l'atterrissage, et d'approche interrompue, selon le cas.
- b) Avant de commencer une LVO, le pilote/commandant de bord a la certitude que:
 - 1) l'état des équipements visuels et non visuels est satisfaisant;
 - 2) des LVP adéquates sont appliquées en fonction des informations reçues des services de la circulation aérienne (ATS);
 - 3) les membres d'équipage de conduite sont dûment qualifiés.

SPA.LVO.130 Équipement minimum

- a) L'exploitant inclut, dans le manuel d'exploitation ou le manuel de procédures, selon le cas, l'équipement minimum qui doit être en état de fonctionnement au début d'une LVO, conformément au manuel de vol de l'aéronef ou à tout autre document approuvé.
- b) Le pilote/commandant de bord a la certitude que l'état de l'aéronef et des systèmes embarqués pertinents est adéquat pour l'opération spécifique à effectuer.

SOUS-PARTIE SPA.ETOPS

EXPLOITATION LONG-COURRIER D'AVIONS BIMOTEURS (ETOPS)**SPA.ETOPS.100 ETOPS**

Dans le cadre d'une exploitation à des fins de transport aérien commercial, les avions bimoteurs ne sont exploités au-delà d'une distance limite déterminée conformément au point CAT.OP.MPA.140 que si l'exploitant s'est vu délivrer un agrément d'exploitation ETOPS par l'autorité compétente.

SPA.ETOPS.105 Agrément d'exploitation ETOPS

Pour obtenir un agrément d'exploitation ETOPS de l'autorité compétente, l'exploitant fournit la preuve:

- a) que la combinaison avion/moteur possède un agrément de type ETOPS en termes de conception et de fiabilité, pour l'exploitation prévue;
- b) qu'un programme de formation des membres de l'équipage de conduite et de tout le personnel d'exploitation participant à ces opérations a été établi et que les membres de l'équipage de conduite et tout le personnel d'exploitation impliqués sont dûment qualifiés pour effectuer les opérations prévues;
- c) que l'organisation et l'expérience de l'exploitant sont adéquates pour effectuer l'opération prévue;
- d) que des procédures opérationnelles ont été établies.

SPA.ETOPS.110 Aéroport de décollage en route ETOPS

- a) Un aéroport de décollage en route ETOPS est considéré comme adéquat si, au moment prévu de son utilisation, l'aéroport est disponible et équipé des services auxiliaires nécessaires, tels que des services de la circulation aérienne (ATS), un éclairage suffisant, des moyens de communication, des services météo, des aides à la navigation et des services de secours, et propose au moins une procédure d'approche aux instruments.
- b) Avant d'effectuer un vol ETOPS, l'exploitant s'assure qu'un aéroport de décollage en route ETOPS est disponible, dans le temps de déroutement approuvé de l'exploitant, ou dans un temps de déroutement fondé sur l'état opérationnel de l'avion en fonction de la LME, le temps le plus court étant retenu.
- c) L'exploitant fait figurer au plan de vol exploitation et au plan de vol ATS tout aéroport de décollage en route ETOPS requis.

SPA.ETOPS.115 Minimums applicables à la préparation du vol pour un aéroport de décollage en route ETOPS

- a) L'exploitant ne sélectionne un aéroport comme aéroport de décollage en route ETOPS que si les observations ou prévisions météorologiques pertinentes, ou toute combinaison de celles-ci, indiquent que, pour la période comprise entre l'heure estimée d'arrivée et une heure après l'heure d'arrivée la plus tardive possible, les conditions météorologiques seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels de préparation du vol calculés par addition des valeurs supplémentaires du tableau 1.
- b) L'exploitant indique dans le manuel d'exploitation la méthode pour établir les minimums opérationnels pour l'aéroport de décollage en route ETOPS prévu.

Tableau 1

Minimums de préparation des vols pour un aéroport de décollage en route ETOPS

Type d'approche	Minimums de préparation des vols
-----------------	----------------------------------

Air OPS - July 14	EXPLOITATION LONG-COURRIER D'AVIONS BIMOTEURS (ETOPS)	23
-------------------	---	----

Approche de précision	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m <u>(1)</u>
Approche classique ou Manœuvre à vue	MDA/H + 400 ft <u>(1)</u> RVR/VIS + 1 500 m
(*) VIS: visibilité; MDA/H: altitude/hauteur minimale de descente	

SOUS-PARTIE SPA.DG

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES**SPA.DG.100 Transport de marchandises dangereuses**

Sauf exception prévue à l'annexe IV (partie CAT) , à l'annexe VI (partie NCC) , à l'annexe VII (partie NCO) et à l'annexe VIII (partie SPO) , l'exploitant ne transporte des marchandises dangereuses par air que s'il a été agréé par l'autorité compétente.

SPA.DG.105 Agrément pour le transport des marchandises dangereuses

Pour obtenir l'agrément pour le transport de marchandises dangereuses, l'exploitant, conformément aux instructions techniques:

- a) établit et maintient un programme de formation destiné à l'ensemble du personnel concerné et démontre à l'autorité compétente qu'une formation adéquate a été dispensée à tout le personnel;
- b) établit des procédures opérationnelles destinées à garantir la sécurité de manipulation des marchandises dangereuses à toutes les étapes du transport aérien, qui contiennent des informations et des instructions concernant:
 - 1) la politique mise en œuvre par l'exploitant en matière de transport de marchandises dangereuses;
 - 2) les exigences relatives à l'acceptation, la manutention, le chargement, l'arrimage et la séparation des marchandises dangereuses;
 - 3) les actions prises dans le cas d'un accident ou d'un incident de l'aéronef lorsque des marchandises dangereuses sont transportées;
 - 4) la réaction aux situations d'urgence liées à des marchandises dangereuses;
 - 5) la suppression de toute contamination possible;
 - 6) les tâches de tout le personnel concerné, particulièrement en ce qui concerne l'assistance au sol et la manutention de l'aéronef;
 - 7) l'inspection visant à déceler des dégâts, des fuites ou une contamination;
 - 8) les comptes rendus d'accidents et d'incidents concernant des marchandises dangereuses.

SPA.DG.110 Informations et documentation relatives aux marchandises dangereuses

Conformément aux instructions techniques, l'exploitant:

- a) fournit au pilote/commandant de bord des informations écrites:
 - 1) relatives aux marchandises dangereuses qui seront transportées dans l'aéronef;
 - 2) à utiliser pour réagir à des situations d'urgence en vol;
- b) utilise une liste de vérification en vue de l'acceptation;
- c) assure que les marchandises dangereuses sont accompagnées des documents de transport requis, complétés par la personne qui fait transporter les marchandises dangereuses par voie aérienne, sauf lorsque les informations applicables aux marchandises dangereuses sont fournies sous forme électronique;
- d) assure que lorsqu'un document de transport de marchandises dangereuses est fourni sous forme écrite, une copie du document est conservée au sol où il sera possible d'y accéder dans un délai raisonnable jusqu'à ce que les marchandises aient atteint leur destination finale;
- e) assure qu'une copie des informations fournies au pilote/commandant de bord est conservée au sol et que ladite copie, ou les informations qu'elle contient, sont aisément accessibles pour l'aérodrome du dernier point de départ et celui du prochain point d'arrivée prévu, jusqu'à la fin du vol auquel se rapportent les informations;

- f) conserve la liste de vérification en vue de l'acceptation, le document de transport et les informations transmises au pilote/commandant de bord pendant au moins trois mois après la fin du vol;
- g) conserve les dossiers de formation de tout le personnel pendant au moins 3 ans.

ANNEXE VII

EXPLOITATION D'AÉRONEFS À MOTORISATION NON COMPLEXE À DES FINS NON COMMERCIALES

[PARTIE NCO]
SOUS-PARTIE NCO.GEN

EXIGENCES GÉNÉRALES

NCO.GEN.100 Autorité compétente

- a) L'autorité compétente est l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'aéronef est immatriculé.
- b) Si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers, l'autorité compétente est l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant est établi ou réside.

NCO.GEN.101 Moyens de mise en conformité

Des moyens de conformité alternatifs à ceux adoptés par l'Agence peuvent être utilisés par un exploitant pour assurer la conformité avec le règlement (CE) no 216/2008 et ses modalités d'exécution.

NCO.GEN.103 Vols d'introduction

Les vols d'introduction visés à l'Article 6, paragraphe 5, point c), du présent règlement, lorsqu'ils sont exécutés conformément à la présente annexe, doivent:

- a) commencer et s'achever sur le même aérodrome ou site d'exploitation, sauf dans le cas de ballons et de planeurs;
- b) être exploités en VFR de jour;
- c) être supervisés par une personne désignée pour assurer leur sécurité; et
- d) respecter toutes les autres conditions fixées par l'autorité compétente.

NCO.GEN.105 Responsabilités et autorité du pilote commandant de bord

- a) Le pilote commandant de bord est responsable:
 - 1) de la sécurité de l'aéronef et de tous les membres d'équipage, des passagers et du fret transportés pendant des opérations aériennes, comme mentionné au point 1.c de l'annexe IV du règlement (CE) no 216/2008;
 - 2) de l'entreprise, la poursuite, l'interruption ou le déroutement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité;
 - 3) de s'assurer que toutes les procédures opérationnelles et les listes de vérification sont respectées comme mentionné au point 1.b de l'annexe IV du règlement (CE) no 216/2008;
 - 4) d'entreprendre un vol uniquement s'il a la certitude que toutes les limitations opérationnelles comme mentionné au point 2.a.3 de l'annexe IV du règlement (CE) no 216/2008 sont respectées comme suit:
 - i) l'aéronef est en état de voler;
 - ii) l'aéronef est dûment immatriculé;
 - iii) les instruments et équipements requis pour l'exécution de ce vol sont installés à bord de l'aéronef et fonctionnent correctement, sauf si des équipements en panne sont autorisés par la liste minimale d'équipements (LME) ou un document équivalent, le cas échéant, aux fins de satisfaire aux exigences des points [NCO.IDE.A.105](#), [NCO.IDE.H.105](#), [NCO.IDE.S.105](#) ou [NCO.IDE.B.105](#);

iv) la masse de l'aéronef et, à l'exception du cas des ballons, son centre de gravité sont tels que le vol peut être exécuté dans les limites prescrites par la documentation en matière de navigabilité;

v) tous les équipements, les bagages et le chargement sont correctement chargés et attachés et une évacuation d'urgence reste possible; et

vi) les limitations opérationnelles de l'aéronef indiquées dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM) ne seront dépassées à aucun moment du vol;

5) de ne pas entreprendre un vol s'il est dans l'incapacité d'assurer des tâches pour une raison quelconque, du fait d'une blessure, d'une maladie, de la fatigue ou des effets de psychotropes;

6) de ne pas poursuivre un vol au-delà du site d'exploitation ou de l'aérodrome le plus proche accessible selon le temps lorsque ses capacités à assurer des tâches sont nettement réduites pour des raisons comme la fatigue, une maladie ou un manque d'oxygène;

7) de décider d'accepter ou non un aéronef présentant des éléments non utilisables admis par la liste des déviations tolérées (CDL) ou la liste minimale d'équipements (LME), le cas échéant; et

8) d'enregistrer les données d'utilisation et tous les défauts connus ou présumés de l'aéronef à la fin du vol ou d'une série de vols dans le compte rendu matériel ou le carnet de route de l'aéronef.

b) Le pilote commandant de bord s'assure qu'au cours des phases critiques du vol ou chaque fois qu'il le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, tous les membres d'équipage sont assis aux postes qui leur sont réservés et ne s'adonnent à aucune activité autre que celles relatives au fonctionnement sûr de l'aéronef.

c) Le pilote commandant de bord a autorité pour refuser de transporter ou débarquer toute personne, tout bagage ou toute partie du chargement pouvant constituer un risque potentiel pour la sécurité de l'avion ou de ses occupants.

d) Le pilote commandant de bord signale dès que possible à l'unité appropriée des services de la circulation aérienne (ATS) toute condition météorologique ou de vol dangereuse susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité d'autres aéronefs.

e) Dans une situation d'urgence exigeant une décision et une réaction immédiates, le pilote commandant de bord prend toute mesure qu'il estime nécessaire dans ces circonstances conformément au point 7.d de l'annexe IV du règlement (CE) no 216/2008. Il peut, dans un tel cas, s'écarter des règles, ainsi que des procédures et méthodes opérationnelles dans l'intérêt de la sécurité.

f) Au cours du vol, le pilote commandant de bord:

1) à l'exception du cas des ballons, garde sa ceinture de sécurité attachée, aussi longtemps qu'il occupe son poste; et

2) reste aux commandes de l'aéronef en permanence, sauf si un autre pilote prend les commandes.

g) Le pilote commandant de bord soumet un rapport d'un acte d'intervention illicite sans délai à l'autorité compétente et informe l'autorité locale désignée.

h) Le pilote commandant de bord informe l'autorité appropriée la plus proche, par le moyen le plus rapide, de tout accident d'aéronef ayant entraîné une blessure grave ou le décès d'une personne, ou d'importants dommages sur l'aéronef ou dommages matériels.

NCO.GEN.110 Conformité aux lois, règlements et procédures

a) Le pilote commandant de bord respecte les lois, règlements et procédures des États dans lesquels des opérations sont exécutées.

b) Le pilote commandant de bord connaît les lois, règlements et procédures dont relève l'accomplissement de ses tâches, applicables aux zones à traverser, aux aérodromes ou aux sites d'exploitation à utiliser et aux installations de navigation aérienne connexes, comme mentionné au point 1.a de l'annexe IV du règlement (CE) no 216/2008.

NCO.GEN.115 Roulage des avions

Un avion n'effectue une opération de roulage sur l'aire de mouvement d'un aérodrome que si la personne aux commandes:

- a) est un pilote correctement qualifié; ou
- b) a été désignée par l'exploitant et:
 - 1) est formée à faire rouler l'aéronef au sol;
 - 2) est formée pour utiliser la radiotéléphonie, si des communications radio sont nécessaires;
 - 3) a reçu une formation concernant le plan de l'aérodrome, les routes, la signalisation, les marques, le balisage lumineux, la signalisation et les instructions du contrôle de la circulation aérienne (ATC), la phraséologie et les procédures; et
 - 4) est capable de se conformer aux normes opérationnelles requises pour déplacer de manière sûre l'avion sur l'aérodrome.

NCO.GEN.125 Appareils électroniques portatifs

Le pilote commandant de bord n'autorise personne à utiliser, à bord d'un aéronef, un appareil électronique portatif (PED) susceptible de perturber le bon fonctionnement des systèmes et équipements de l'aéronef.

NCO.GEN.130 Informations relatives au matériel de secours et de survie embarqué

À l'exception des aéronefs qui décollent et atterrissent sur le même aérodrome ou site d'exploitation, l'exploitant s'assure qu'il existe à tout moment des listes contenant des informations sur le matériel de secours et de survie transporté à bord de l'avion pouvant être communiquées immédiatement aux centres de coordination des opérations de sauvetage (RCC) .

NCO.GEN.135 Documents, manuels et informations devant se trouver à bord

- a) Les documents, informations et manuels suivants sont transportés à bord de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies, sauf indication contraire:
 - 1) le manuel de vol de l'aéronef (AFM) , ou document(s) équivalent(s) ;
 - 2) l'original du certificat d'immatriculation;
 - 3) l'original du certificat de navigabilité (CDN) ;
 - 4) le certificat acoustique, le cas échéant;
 - 5) la liste des agréments spécifiques, le cas échéant;
 - 6) la licence radio de l'aéronef, le cas échéant;
 - 7) le ou les certificats d'assurance de responsabilité civile;
 - 8) le carnet de route de l'aéronef, ou équivalent;
 - 9) les données détaillées du plan de vol circulation aérienne (ATS) déposé, si applicable;
 - 10) les cartes actualisées et appropriées pour la route suivie / la zone parcourue par le vol proposé et toutes les routes sur lesquelles on peut raisonnablement penser que le vol pourrait être dérouté;
 - 11) les procédures et informations relatives aux signaux visuels à utiliser par un aéronef d'interception et un aéronef intercepté;
 - 12) le LME ou CDL, le cas échéant; et
 - 13) toute autre documentation pouvant être pertinente pour le vol ou qui est exigée par les États concernés par ce vol.
- b) Nonobstant le point a) , sur les vols:

- 1) qui décollent et atterrissent sur le même aérodrome ou site d'exploitation; ou
- 2) qui restent dans les limites d'une distance ou zone déterminée par l'autorité compétente,

les documents et informations répertoriés aux points a) 2 à a) 8 peuvent être conservés dans les bureaux de l'aérodrome ou du site d'exploitation.

c) Nonobstant le point a) , sur des vols avec des ballons ou des planeurs, à l'exclusion de moto-planeurs (TMG) , les documents et informations répertoriés aux points a) 2 à a) 8 et aux points a) 11 à a) 13 peuvent être conservés dans le véhicule de récupération.

d) À la demande de l'autorité compétente, le pilote commandant de bord lui transmet les documents devant se trouver à bord de l'aéronef dans un délai raisonnable.

NCO.GEN.140 Transport de marchandises dangereuses

a) Le transport aérien de marchandises dangereuses est effectué conformément à l'annexe 18 de la convention de Chicago dans sa dernière version, complétée par les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (doc. 9284-AN/905 de l'OACI) , y compris ses suppléments et tout autre addendum ou correctif.

b) Les matières dangereuses sont uniquement transportées par un exploitant agréé conformément à l'annexe V (partie SPA) , sous-partie G, du règlement (CE) no 965/2012, sauf:

- 1) lorsque les marchandises ne sont pas soumises aux instructions techniques conformément à la partie 1 desdites instructions; ou
- 2) lorsqu'elles sont transportées par des passagers ou le pilote commandant de bord ou se trouvent dans les bagages, conformément à la partie 8 des instructions techniques;
- 3) lorsqu'elles sont transportées par des exploitants d'aéronefs ELA2.

c) Le pilote commandant de bord prend toutes les mesures raisonnables pour éviter que des marchandises dangereuses ne soient transportées à bord par inadvertance.

d) Conformément aux instructions techniques, le pilote commandant de bord signale sans délai à l'autorité compétente et à l'autorité concernée de l'État en question tout accident ou incident concernant des matières dangereuses.

e) Le pilote commandant de bord veille à ce que les passagers disposent d'informations suffisantes relatives aux marchandises dangereuses conformément aux instructions techniques.

NCO.GEN.145 Réaction immédiate à un problème de sécurité

L'exploitant met en œuvre:

- a) toute mesure de sécurité prescrite par l'autorité compétente conformément au point ARO.GEN.135 c) ; et
- b) toute information de sécurité contraignante applicable publiée par l'Agence, notamment les consignes de navigabilité.

NCO.GEN.150 Carnet de route

Les détails concernant l'aéronef, son équipage et chaque voyage sont consignés pour chaque vol ou série de vols sous la forme d'un carnet de route ou d'un document équivalent.

NCO.GEN.155 Liste minimale d'équipements

a) Une MEL peut être établie en tenant compte de ce qui suit:

- 1) le document prévoit l'exploitation de l'aéronef dans des conditions spécifiées, lorsque certains instruments, équipements ou fonctions ne fonctionnent pas au début du vol;

- 2) un document est établi pour chaque aéronef, compte tenu des conditions d'exploitation et de maintenance propres à l'exploitant; et
- 3) la MEL repose sur la liste minimale d'équipements de référence (LMER) pertinente, telle que définie dans les données établies conformément au règlement (UE) no 748/2012 de la Commission (18), et n'est pas moins restrictive que la LMER.
- b) La LME et toute modification qui y est apportée sont notifiées à l'autorité compétente.

SOUS-PARTIE NCO.OP

PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES**NCO.OP.100 Utilisation d'aérodromes et de sites d'exploitation**

Le pilote commandant de bord utilise exclusivement des aérodromes et des sites d'exploitation qui sont adaptés au type d'aéronefs et d'exploitation concernés.

NCO.OP.105 Spécifications des aérodromes isolés — avions

En ce qui concerne la sélection des aérodromes de dégagement et la politique de carburant, le pilote commandant de bord considère un aérodrome comme un aérodrome isolé si le temps de vol pour rejoindre l'aérodrome de dégagement à destination adéquat le plus proche est supérieur:

- a) à 60 minutes pour les avions à moteur à pistons; ou
- b) à 90 minutes pour les avions à moteur à turbine.

NCO.OP.110 Minima opérationnels de l'aérodrome — avions et hélicoptères

a) En ce qui concerne les vols à règles de vol aux instruments (IFR), le pilote commandant de bord sélectionne et utilise les minima opérationnels de l'aérodrome pour chaque aérodrome de départ, de destination et de dégagement. Ces minima:

- 1) ne sont pas inférieurs à ceux établis par l'État dans lequel l'aérodrome est situé, sauf approbation expresse dudit État; et
- 2) en cas d'opérations par faible visibilité, sont approuvés par l'autorité compétente conformément à l'annexe V (partie SPA), sous-partie E, du règlement (UE) no 965/2012.

b) Lors de l'établissement de minima opérationnels pour l'aérodrome, le pilote commandant de bord prend en compte les éléments suivants:

- 1) le type, les performances et la manœuvrabilité de l'aéronef;
- 2) ses compétences et son expérience;
- 3) les dimensions et caractéristiques des pistes, aires d'approche finale et de décollage (FATO) susceptibles d'être sélectionnées pour utilisation;
- 4) l'adéquation et les performances des aides visuelles et non visuelles disponibles au sol;
- 5) les équipements disponibles à bord de l'aéronef pour assurer la navigation et/ou le contrôle de la trajectoire de vol lors des phases de décollage, d'approche, d'arrondi, d'atterrissage, de roulage à l'atterrissage et d'approche interrompue;
- 6) les obstacles situés dans les aires d'approche, les aires d'approche interrompue et les trouées d'envol nécessaires pour l'exécution des procédures d'urgence;
- 7) la hauteur/altitude de franchissement d'obstacles pour les procédures d'approche aux instruments;
- 8) les moyens de détermination des conditions météorologiques et de leur transmission; et
- 9) la technique de vol à utiliser lors de l'approche finale.

c) Les minima d'un type spécifique de procédure d'approche et d'atterrissage sont uniquement utilisés si:

- 1) les équipements au sol pour la procédure envisagée sont en état de fonctionnement;
- 2) les systèmes à bord de l'aéronef nécessaires pour ce type d'approche sont en état de fonctionnement;
- 3) les critères exigés pour les performances de l'aéronef sont remplis; et
- 4) le pilote est correctement qualifié.

NCO.OP.111 Minima opérationnels de l'aérodrome — opérations NPA, APV, CAT I

a) La hauteur de décision (DH) à utiliser pour une approche classique (NPA) selon la technique des approches finales à descente continue (CDFA), la procédure d'approche à orientation verticale (APV) ou l'approche de catégorie I (CAT I) n'est pas inférieure à la plus élevée des valeurs suivantes:

- 1) la hauteur minimale à laquelle l'aide à l'approche peut être utilisée sans la référence visuelle requise;
- 2) la hauteur de franchissement d'obstacles (OCH) pour la catégorie de l'aéronef;
- 3) la DH de la procédure d'approche publiée, le cas échéant;
- 4) le minimum système spécifié dans le tableau 1; ou
- 5) la hauteur de décision (DH) minimale indiquée dans l'AFM ou un document équivalent, s'il en est fait état.

b) La hauteur minimale de descente (MDH) pour une opération NPA sans technique CDFA n'est pas inférieure à la plus élevée des valeurs suivantes:

- 1) l'OCH pour la catégorie de l'aéronef;
- 2) le minimum système spécifié dans le tableau 1; ou
- 3) la MDH minimale spécifiée dans le manuel de vol (AFM), s'il en est fait état.

Tableau 1

Minima système

Installations	DH/MDH minimale (ft)
Système d'atterrissage aux instruments (ILS)	200
Système de navigation par satellite à couverture mondiale (GNSS) /Système utilisant des informations augmentées par satellite (SBAS) (précision latérale avec approche à orientation verticale (LPV)]	200
GNSS (navigation transversale (LNAV)]	250
GNSS/navigation baro-verticale (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Radiobalise (LOC) avec ou sans matériel de télémétrie (DME)	250
Approche au radar de surveillance (SRA) (se terminant à ½ NM)	250
SRA (se terminant à 1 NM)	300
SRA (se terminant à 2 NM ou plus)	350
Radiophare d'alignement omnidirectionnel VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Radiophare non directionnel (NDB)	350
NDB/DME	300

Goniomètre VHF (VDF)

350

NCO.OP.112 Minima opérationnels de l'aérodrome — manœuvres à vue avec des avions

- a) La MDH pour une manœuvre à vue avec des avions n'est pas inférieure à la plus élevée des valeurs suivantes:
- 1) l'OCH de manœuvre à vue publiée pour la catégorie d'avion;
 - 2) la hauteur minimale de manœuvre à vue mentionnée dans le tableau 1; ou
 - 3) la DH/MDH de la procédure d'approche aux instruments précédente.
- b) La visibilité minimale pour une manœuvre à vue avec des avions n'est pas inférieure à la plus élevée des valeurs suivantes:
- 1) la visibilité de manœuvre à vue pour la catégorie d'avion, si publiée;
 - 2) la visibilité minimale mentionnée dans le tableau 2; ou
 - 3) la portée visuelle de piste/visibilité météo convertie (RVR/CMV) de la procédure d'approche aux instruments précédente.

Tableau 1

MDH et visibilité minimale pour les manœuvres à vue en fonction de la catégorie d'avion

	Catégorie d'avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Visibilité météorologique minimale (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Minimums opérationnels de l'aérodrome — manœuvres à vue avec des hélicoptères sur terre

La MDH pour une manœuvre à vue sur terre avec des hélicoptères n'est pas inférieure à 250 ft et la visibilité météorologique est de 800 m au minimum.

NCO.OP.115 Procédures de départ et d'approche — avions et hélicoptères

- a) Le pilote commandant de bord utilise les procédures de départ et d'approche établies par l'État de l'aérodrome si elles ont été publiées pour la piste ou la FATO à utiliser.
- b) Le pilote commandant de bord peut s'écarter de la route de départ publiée, de la route d'arrivée ou de la procédure d'approche:
- 1) à condition que les critères de franchissement d'obstacles puissent être respectés, que les conditions d'exploitation soient parfaitement prises en compte et que toute clairance ATC soit respectée; ou
 - 2) en cas de guidage radar par une unité ATC.

NCO.OP.120 Procédures antibruit — avions, hélicoptères et planeurs motorisés

Le pilote commandant de bord tient compte des procédures antibruit publiées pour réduire l'effet de bruit de l'aéronef tout en s'assurant que la sécurité l'emporte sur la réduction du bruit.

NCO.OP.121 Procédures antibruit — ballons

Le pilote commandant de bord tient compte des procédures d'exploitation pour réduire l'effet de bruit du système de chauffage tout en s'assurant que la sécurité l'emporte sur la réduction du bruit.

NCO.OP.125 Carburant et lubrifiant — avions

a) Le pilote commandant de bord commence uniquement un vol si l'avion contient suffisamment de carburant et de lubrifiant pour ce qui suit:

1) pour les vols à règles de navigation à vue (VFR) :

- i) de jour, décollage et atterrissage sur le même aérodrome/site d'atterrissage, cet aérodrome/site d'atterrissage restant toujours en vue, suivre la route prévue, puis voler pendant au moins 10 minutes à l'altitude de croisière normale;
- ii) de jour, voler en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis voler pendant au moins 30 minutes à l'altitude de croisière normale; ou
- iii) de nuit, voler en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis voler pendant au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale;

2) pour les vols en IFR:

- i) lorsque aucun aérodrome de dégagement à destination n'est nécessaire, voler en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis voler pendant au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale; ou
- ii) lorsqu'un aérodrome de dégagement à destination est nécessaire, voler en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu, voler en direction d'un aérodrome de dégagement, puis voler pendant au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale.

b) En calculant la quantité de carburant nécessaire, y compris une réserve de carburant pour parer à toute éventualité, les éléments suivants sont pris en compte:

- 1) conditions météorologiques prévues;
- 2) routes ATC prévues et retards dans le trafic;
- 3) procédures en cas de dépressurisation ou panne d'un moteur en route, le cas échéant; et
- 4) toute autre situation susceptible de retarder l'atterrissage de l'avion ou d'augmenter la consommation de carburant et/ou de lubrifiant.

c) Rien n'empêche la modification d'un plan de vol en vol. Le vol est alors redirigé vers une nouvelle destination, à condition que toutes les exigences soient satisfaites au moment où il est replanifié.

NCO.OP.130 Information des passagers

Le pilote commandant de bord s'assure qu'avant ou, le cas échéant, pendant le vol, les passagers reçoivent un briefing concernant les équipements et procédures d'urgence.

NCO.OP.135 Préparation du vol

a) Avant d'entamer un vol, le pilote commandant de bord s'assure par tous les moyens raisonnables à sa disposition que les installations au sol et/ou d'eau, y compris les installations de communication et les aides à la navigation disponibles et directement requises pour un tel vol, pour le fonctionnement sûr de l'aéronef, conviennent pour le type de vol prévu.

b) Avant d'entamer un vol, le pilote commandant de bord dispose de toutes les informations météorologiques disponibles concernant le vol prévu. La préparation d'un vol, qui n'est pas effectué dans le voisinage du lieu de départ et pour chaque vol en IFR, comprend:

- 1) une étude des bulletins et prévisions météorologiques disponibles; et

2) la préparation d'un plan d'action de repli pour parer à toute éventualité si le vol ne peut pas être effectué comme prévu, en raison des conditions météorologiques.

NCO.OP.140 Aérodrômes de dégagement à destination — avions

En ce qui concerne les vols en IFR, le pilote commandant de bord prévoit au moins un aéroport de dégagement à destination accessible selon le temps dans le plan de vol, sauf si:

- a) les informations météorologiques disponibles indiquent que, pendant la période comprenant l'heure qui précède et l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée ou la période allant de l'heure de départ réelle à l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée, la période la plus courte des deux étant retenue, l'approche et l'atterrissage peuvent être effectués en conditions météorologiques de vol à vue (VMC) ; ou
- b) le lieu d'atterrissage prévu est isolé et:
 - 1) une procédure d'approche aux instruments est préconisée sur l'aéroport d'atterrissage prévu; et
 - 2) les informations météorologiques disponibles indiquent que les conditions météorologiques suivantes prévalent dans les deux heures qui précèdent et dans les deux heures qui suivent l'heure estimée d'arrivée:
 - i) la base de nuages se situe au moins à 300 m (1 000 ft) au-dessus du minimum associé à la procédure d'approche aux instruments; et
 - ii) la visibilité est d'au moins 5,5 km ou supérieure de 4 km au minimum associé à la procédure.

NCO.OP.145 Avitaillement avec des passagers en cours d'embarquement, à bord ou en cours de débarquement

- a) L'aéronef ne subit aucune opération d'avitaillement avec de l'essence avion (AVGAS) ou un carburant volatil ou un mélange de ces types de carburant, lorsque des passagers embarquent, sont à bord ou débarquent.
- b) Pour tous les autres types de carburant, l'aéronef ne subit aucune opération d'avitaillement lorsque des passagers embarquent, sont à bord ou débarquent, sauf en présence du pilote commandant de bord ou d'autres membres qualifiés du personnel prêts à déclencher et à diriger une évacuation de l'aéronef par les moyens les plus pratiques et rapides disponibles.

NCO.OP.150 Transport de passagers

À l'exception des ballons, le pilote commandant de bord s'assure, avant et pendant le roulage, le décollage et l'atterrissage, et chaque fois qu'il le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, que chaque passager à bord occupe un siège ou une couchette et a bien bouclé sa ceinture de sécurité ou son dispositif de retenue.

NCO.OP.155 Interdiction de fumer à bord — avions et hélicoptères

Le pilote commandant de bord n'autorise personne à fumer à bord:

- a) lorsqu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité; et
- b) pendant l'avitaillement de l'aéronef.

NCO.OP.160 Conditions météorologiques

a) Le pilote commandant de bord ne commence ou poursuit un vol VFR que si les dernières informations météorologiques disponibles indiquent que les conditions météorologiques le long de la route et à la destination prévue à l'heure estimée d'arrivée sont égales ou supérieures aux minima opérationnels VFR applicables.

b) Le pilote commandant de bord ne commence ou poursuit un vol IFR vers l'aérodrome de destination prévu que si les informations météorologiques les plus récentes indiquent que, à l'heure d'arrivée prévue, les conditions météorologiques à destination ou au moins sur un aérodrome de dégagement à destination sont supérieures ou égales aux minima opérationnels applicables de l'aérodrome.

c) Si un vol comprend des segments VFR et IFR, les informations météorologiques mentionnées aux points a) et b) sont applicables, dans la mesure de leur pertinence.

NCO.OP.165 Givre et autres contaminants — procédures au sol

Le pilote commandant de bord n'entreprend un décollage que si les surfaces externes sont dégagées de tout dépôt susceptible d'avoir une incidence négative sur les performances ou la maniabilité de l'aéronef, sauf dans les limites spécifiées dans le manuel de vol de l'aéronef.

NCO.OP.170 Givre et autres contaminants — procédures en vol

a) Le pilote commandant de bord n'entame pas un vol ou ne vole pas sciemment dans des conditions givrantes prévues ou réelles, à moins que l'aéronef ne soit certifié et équipé pour faire face à de telles conditions au sens du point 2.a.5 de l'annexe IV du règlement (CE) no 216/2008.

b) Si les conditions de givrage dépassent celles pour lesquelles l'aéronef est certifié ou si un aéronef n'étant pas certifié pour voler dans des conditions de givrage connues doit faire face à des conditions de givrage, le pilote commandant de bord sort sans attendre de la zone soumise aux conditions de givrage en changeant de niveau et/ou de route, et si nécessaire en déclarant une urgence à l'ATC.

NCO.OP.175 Conditions au décollage — avions et hélicoptères

Avant d'entreprendre le décollage, le pilote commandant de bord a la certitude que:

a) selon les informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation, ainsi que l'état de la piste ou de la FATO devant être utilisée, n'empêchent pas un décollage et un départ en toute sécurité; et

b) les minima opérationnels applicables de l'aérodrome sont respectés.

NCO.OP.180 Simulation en vol de situations occasionnelles

a) Le pilote commandant de bord, lorsqu'il transporte des passagers ou un chargement, ne simule pas:

1) de situations nécessitant l'application de procédures anormales ou d'urgence; ou

2) de vol en conditions météorologiques aux instruments (IMC) .

b) Nonobstant le point a) , lorsque des vols d'entraînement sont effectués par un organisme de formation agréé, ces situations peuvent être simulées avec des élèves-pilotes à bord.

NCO.OP.185 Gestion en vol du carburant

Le pilote commandant de bord vérifie à intervalles réguliers que la quantité de carburant utilisable ou, dans le cas de ballons, le lest qui reste en vol n'est pas inférieur au carburant ou au lest nécessaire pour poursuivre le vol, le carburant de réserve prévu restant étant conforme aux points [NCO.OP.125](#), [NCO.OP.126](#) et [NCO.OP.127](#), pour atteindre un site d'exploitation ou un aérodrome accessible selon le temps.

NCO.OP.190 Utilisation de l'oxygène de subsistance

Le pilote commandant de bord s'assure que, pendant l'exécution des tâches essentielles au fonctionnement sûr de l'aéronef en vol, lui-même et les membres de l'équipage de conduite utilisent de manière continue l'équipement d'oxygène de subsistance lorsque l'altitude-pression de la cabine dépasse 10 000 ft pendant plus de trente minutes et chaque fois que l'altitude-pression de la cabine est supérieure à 13 000 ft.

NCO.OP.195 Détection de proximité du sol

Dès que le pilote commandant de bord ou un dispositif avertisseur de proximité du sol détecte une trop grande proximité du sol, le pilote commandant de bord réagit immédiatement pour rétablir des conditions de vol sûres.

NCO.OP.200 Système anticollision embarqué (ACAS II)

Lorsqu'un système ACAS II est utilisé, les formations et procédures opérationnelles sont conformes au règlement (UE) no 1332/2011.

NCO.OP.205 Conditions d'approche et d'atterrissage — avions et hélicoptères

Avant d'amorcer l'approche en vue de l'atterrissage, le pilote commandant de bord s'assure que, compte tenu des informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation et l'état de la piste ou de la FATO devant être utilisée n'empêchent pas d'effectuer une approche, un atterrissage ou une approche interrompue en sécurité.

NCO.OP.210 Commencement et poursuite de l'approche — avions et hélicoptères

- a) Le pilote commandant de bord peut commencer une approche aux instruments quelle que soit la portée visuelle de piste/visibilité (RVR/VIS) transmise.
- b) Si la RVR/VIS transmise est inférieure au minimum, l'approche n'est pas poursuivie:
 - 1) en dessous de 1 000 ft au-dessus de l'aérodrome; ou
 - 2) dans le segment d'approche finale, dans le cas où l'altitude/la hauteur de décision (DA/H) ou l'altitude/la hauteur minimale de descente (MDA/H) est supérieure à 1 000 ft au-dessus de l'aérodrome.
- c) Lorsqu'il n'y a pas de RVR disponible, des valeurs équivalentes de RVR peuvent être obtenues en convertissant la visibilité transmise.
- d) Si, après le passage des 1 000 ft au-dessus de l'aérodrome, la RVR/VIS passe sous le minimum applicable, l'approche peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H.
- e) L'approche peut être poursuivie en dessous de la DA/H ou de la MDA/H jusqu'à l'atterrissage complet, pour autant que les repères visuels appropriés pour le type d'opération d'approche et la piste prévue soient acquis à la DA/H ou à la MDA/H et maintenus.
- f) La RVR de l'aire de toucher des roues est toujours déterminante.

SOUS-PARTIE NCO.POL

**PERFORMANCES ET LIMITATIONS OPÉRATIONNELLES DES
AÉRONEFS****NCO.POL.100 Limitations opérationnelles — tous les aéronefs**

- a) Au cours de toute phase d'exploitation, la charge, la masse et, à l'exception des ballons, la position du centre de gravité (CG) de l'aéronef sont conformes aux limitations spécifiées dans l'AFM ou un document équivalent.
- b) Des plaques signalétiques, des listes, des marquages d'instruments ou des combinaisons correspondantes indiquant les limitations opérationnelles préconisées par l'AFM en présentation visuelle sont affichés dans l'aéronef.

NCO.POL.105 Pesée

- a) L'exploitant s'assure que la masse de l'aéronef et, excepté pour les ballons, le centre de gravité ont été établis par une pesée réelle avant la mise en service initiale. Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse et le centrage sont pris en compte et font l'objet d'une documentation appropriée. Ces informations sont mises à la disposition du pilote commandant de bord. Les aéronefs font l'objet d'une nouvelle pesée si l'effet des modifications sur la masse et le centrage n'est pas connu avec précision.
- b) La pesée est accomplie:
- 1) pour les avions et les hélicoptères, par le fabricant de l'aéronef ou par un organisme de maintenance agréé; et
 - 2) pour les planeurs et les ballons, par le fabricant de l'aéronef ou conformément aux dispositions du règlement (CE) no 2042/2003, le cas échéant.

NCO.POL.110 Performances — généralités

Le pilote commandant de bord exploite uniquement l'aéronef si les performances sont adéquates pour satisfaire aux règles de l'air applicables et à toute autre restriction applicable au vol, à l'espace aérien ou aux aérodromes ou sites d'exploitation utilisés, en tenant compte de la précision des graphiques et des cartes utilisés.

SOUS-PARTIE NCO.IDE

INSTRUMENTS, DONNÉES ET ÉQUIPEMENTS

SECTION 1

Avions**NCO.IDE.A.100 Instruments et équipements — généralités**

a) Les instruments et équipements requis par la présente sous-partie sont approuvés conformément aux exigences de navigabilité applicables, s'ils sont:

- 1) utilisés par l'équipage de conduite pour contrôler la trajectoire de vol;
- 2) utilisés aux fins de satisfaire aux exigences du point NCO.IDE.A.190;
- 3) utilisés aux fins de satisfaire aux exigences du point NCO.IDE.A.195; ou
- 4) installés dans l'avion.

b) Les équipements suivants, lorsqu'ils sont requis par la présente sous-partie, ne nécessitent aucun agrément:

- 1) fusibles de rechange;
- 2) torches électriques;
- 3) chronomètre de précision;
- 4) trousse de secours;
- 5) équipements de survie et de signalisation;
- 6) ancres flottantes et équipements permettant l'amarrage; et
- 7) dispositifs de retenue pour enfants.

c) Les instruments et équipements non requis par la présente sous-partie, ainsi que tout autre équipement non requis par d'autres annexes applicables, mais qui sont transportés pendant un vol, sont en conformité avec ce qui suit:

- 1) les informations fournies par ces instruments ou équipements ne sont pas utilisées par l'équipage de conduite aux fins de satisfaire aux exigences de l'annexe I du règlement (CE) no 216/2008 ou des points NCO.IDE.A.190 et NCO.IDE.A.195; et
- 2) les instruments et équipements n'ont pas d'incidence sur la navigabilité de l'avion, même en cas de panne ou de défaillance.

d) Les instruments et équipements sont facilement utilisables et accessibles depuis le poste où le membre de l'équipage de conduite qui doit les utiliser est assis.

e) Tous les équipements de secours nécessaires doivent être facilement accessibles pour une utilisation immédiate.

NCO.IDE.A.105 Équipements minimaux pour le vol

Un vol ne peut être entamé lorsque l'un quelconque des instruments de l'avion, voire des équipements ou fonctions nécessaires pour le vol à effectuer, est en panne ou manquant, sauf:

- a) si l'avion est exploité conformément à la LME, si celle-ci est établie; ou
- b) si l'avion est soumis à une autorisation de vol délivrée conformément aux exigences de navigabilité applicables.

NCO.IDE.A.110 Fusibles de rechange

Les avions sont équipés de fusibles de rechange, du calibre requis pour une protection complète du circuit, et permettant le remplacement des fusibles dont le remplacement en vol est autorisé.

NCO.IDE.A.115 Feux opérationnels

Les avions exploités de nuit sont équipés:

- a) d'un système de feux anticollision;
- b) de feux de navigation/position;
- c) d'un phare d'atterrissage;
- d) d'un éclairage alimenté par le circuit électrique de bord assurant un éclairage approprié de l'ensemble des instruments et des équipements indispensables à une exploitation sûre de l'avion;
- e) d'un éclairage alimenté par le circuit électrique de bord assurant l'éclairage de tous les compartiments occupés par des passagers;
- f) d'une torche électrique destinée au poste de chaque membre d'équipage; et
- g) des feux prévus par le règlement international pour prévenir les abordages en mer s'il s'agit d'un avion exploité comme hydravion.

NCO.IDE.A.120 Exploitation en VFR — instruments de vol et de navigation et équipements associés

a) Les avions exploités en VFR de jour sont équipés d'un dispositif destiné à mesurer et afficher ce qui suit:

- 1) la direction magnétique;
- 2) le temps, en heures, minutes et secondes;
- 3) l'altitude-pression;
- 4) la vitesse air indiquée; et
- 5) le nombre de Mach, chaque fois que les limites de vitesse sont exprimées en nombre de Mach.

b) Les avions exploités en conditions météorologiques à vue (VMC) de nuit ou dans des conditions où l'avion ne peut pas être maintenu sur la trajectoire de vol souhaitée sans référence à un ou plusieurs instruments supplémentaires sont, en plus du point a) , équipés:

- 1) d'un dispositif destiné à mesurer et afficher ce qui suit:
 - i) le virage et le dérapage;
 - ii) l'assiette;
 - iii) la vitesse ascensionnelle; et
 - iv) le cap stabilisé;

et

- 2) d'un dispositif indiquant si l'alimentation électrique des instruments gyroscopiques n'est pas adéquate.

c) Les avions exploités dans des conditions où l'avion ne peut pas être maintenu sur la trajectoire de vol souhaitée sans référence à un ou plusieurs instruments supplémentaires sont, en plus des points a) et b) , équipés d'un dispositif destiné à éviter les défaillances du système anémométrique prévu au point a) 4 en raison de la condensation ou du givre.

NCO.IDE.A.125 Exploitation en IFR — instruments de vol et de navigation et équipements associés

Les avions exploités en IFR sont équipés:

a) d'un dispositif destiné à mesurer et afficher ce qui suit:

- 1) la direction magnétique;
- 2) le temps, en heures, minutes et secondes;
- 3) l'altitude-pression;
- 4) la vitesse air indiquée;
- 5) la vitesse ascensionnelle;
- 6) le virage et le dérapage;
- 7) l'assiette;
- 8) le cap stabilisé;
- 9) la température extérieure; et
- 10) le nombre de Mach, chaque fois que les limites de vitesse sont exprimées en nombre de Mach.

b) d'un dispositif indiquant si l'alimentation électrique des instruments gyroscopiques n'est pas adéquate; et

c) d'un dispositif destiné à éviter les défaillances du système anémométrique prévu au point a) 4 en raison de la condensation ou du givre.

NCO.IDE.A.130 Système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS)

Les avions à turbine certifiés pour une capacité maximale en sièges passagers supérieure à neuf sont équipés d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) qui satisfait aux exigences:

- a) d'un équipement de classe A, comme spécifié dans une norme acceptable, pour les avions dont le certificat de navigabilité individuel (CDN) a été délivré pour la première fois après le 1er janvier 2011; ou
- b) d'un équipement de classe B, comme spécifié dans une norme acceptable, pour les avions dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2011 ou avant.

NCO.IDE.A.135 Système d'interphone pour l'équipage de conduite

Les avions exploités par plus d'un membre d'équipage de conduite sont équipés d'un système d'interphone pour les membres de l'équipage de conduite, comportant des casques et des microphones utilisés par tous les membres de l'équipage de conduite.

NCO.IDE.A.140 Sièges, ceintures de sécurité, systèmes de retenue et dispositifs de retenue pour enfants

a) Les avions sont équipés:

- 1) d'un siège ou d'une couchette pour toute personne à bord âgée d'au moins vingt-quatre mois;
- 2) d'une ceinture de sécurité pour chaque siège passager et de ceintures de retenue pour chaque couchette;
- 3) d'un dispositif de retenue enfant pour chaque personne à bord de moins de vingt-quatre mois; et
- 4) d'une ceinture de sécurité avec un système de retenue de la partie supérieure du torse sur chaque siège de l'équipage de conduite à point de détachement unique.

NCO.IDE.A.145 Trousse de premiers secours

- a) Les avions sont équipés d'une trousse de premiers secours.
- b) La trousse de premiers secours est:
 - 1) facilement accessible pour utilisation; et
 - 2) tenue à jour.

NCO.IDE.A.150 Oxygène de subsistance — avions pressurisés

- a) Les avions pressurisés exploités à des altitudes auxquelles une alimentation en oxygène est requise conformément au point b) sont équipés d'un système de stockage et de distribution d'oxygène de subsistance.
- b) Les avions pressurisés exploités à des altitudes auxquelles l'altitude-pression dans les compartiments des passagers est supérieure à 10 000 ft transportent suffisamment d'oxygène pour alimenter:
 - 1) tous les membres d'équipage et:
 - i) 100 % des passagers en permanence lorsque l'altitude-pression de la cabine est supérieure à 15 000 ft, mais en aucun cas moins de dix minutes;
 - ii) au moins 30 % des passagers en permanence lorsque, en cas de dépressurisation et en tenant compte des circonstances du vol, l'altitude-pression dans le compartiment des passagers se situe entre 14 000 ft et 15 000 ft; et
 - iii) au moins 10 % des passagers pour toute période supérieure à trente minutes lorsque l'altitude-pression dans le compartiment des passagers se situe entre 10 000 ft et 14 000 ft;
 - et
 - 2) tous les occupants du compartiment passagers pendant pas moins de dix minutes, lorsque les avions sont exploités à des altitudes-pression supérieures à 25 000 ft ou sous cette altitude mais dans des conditions qui ne permettent pas de descendre en toute sécurité à une altitude-pression de 13 000 ft en l'espace de quatre minutes.
- c) Les avions exploités à des altitudes-pression supérieures à 25 000 ft sont, en outre, équipés d'un dispositif destiné à avertir l'équipage de conduite de toute dépressurisation.

NCO.IDE.A.155 Oxygène de subsistance — avions non pressurisés

- a) Les avions non pressurisés exploités à des altitudes auxquelles une alimentation en oxygène est requise conformément au point b) sont équipés d'un système de stockage et de distribution d'oxygène de subsistance.
- b) Les avions non pressurisés exploités à des altitudes auxquelles l'altitude-pression dans les compartiments des passagers est supérieure à 10 000 ft transportent suffisamment d'oxygène pour alimenter:
 - 1) tous les membres d'équipage et au moins 10 % des passagers pendant toute période supérieure à trente minutes lorsque l'altitude-pression dans le compartiment des passagers se situe entre 10 000 ft et 13 000 ft; et
 - 2) tous les membres d'équipage et passagers en permanence lorsque l'altitude-pression dans le compartiment des passagers est supérieure à 13 000 ft.

NCO.IDE.A.160 Extincteurs à main

- a) Les avions, à l'exception des moto-planeurs (TMG) et des avions ELA1, sont équipés d'au moins un extincteur à main:
 - 1) dans le compartiment de l'équipage de conduite; et

2) dans chaque compartiment passagers séparé du compartiment de l'équipage de conduite, sauf si l'équipage de conduite peut facilement accéder au compartiment.

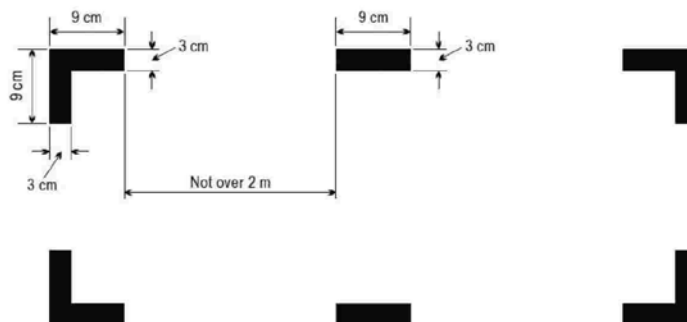
b) La nature et la quantité d'agent extincteur doivent être adaptées aux types d'incendies susceptibles de se déclarer dans le compartiment où l'extincteur est destiné à être utilisé, et réduire au minimum les risques de concentration de gaz toxiques dans les compartiments occupés par des personnes.

NCO.IDE.A.165 Indication des zones de pénétration dans le fuselage

Si des zones du fuselage sont marquées pour la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence, celles-ci sont repérées comme indiqué à la figure 1.

Figure 1

Indication des zones de pénétration



NCO.IDE.A.170 Émetteur de localisation d'urgence (ELT)

a) Les avions sont équipés:

- 1) d'un ELT de tout type, pour les avions dont le premier CDN individuel a été délivré jusqu'au 1er juillet 2008;
- 2) d'un ELT automatique, pour les avions dont le premier CDN individuel a été délivré après le 1er juillet 2008; ou
- 3) d'un ELT (ELT(S)] ou d'un radiophare de repérage personnel (PLB) , porté par un membre d'équipage ou un passager lorsque l'avion est certifié pour une capacité maximale en sièges passagers de six ou moins.

b) Des ELT de tout type et des PLB sont capables d'émettre simultanément sur les fréquences de 121,5 MHz et 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Survol d'une étendue d'eau

a) Les avions suivants sont équipés de gilets de sauvetage pour toutes les personnes à bord, ou de dispositifs de flottaison équivalents pour toutes celles âgées de moins de deux ans, qui sont portés ou rangés dans un endroit facilement accessible à partir du siège ou de la couchette de la personne à laquelle le gilet est destiné:

- 1) avions terrestres monomoteurs lorsqu'ils:
 - i) survolent une étendue d'eau au-dessous de la distance de plané par rapport à la terre ferme; ou
 - ii) décollent d'un aérodrome ou d'un site d'exploitation ou atterrissent sur un aérodrome ou un site d'exploitation où, selon l'avis du pilote commandant de bord, la trajectoire de décollage ou d'approche se présente de façon telle au-dessus de l'eau qu'en cas de problème, la probabilité d'un amerrissage n'est pas à écarter;
- 2) hydravions volant au-dessus de l'eau; et

3) avions volant à une distance de la terre ferme où un atterrissage d'urgence est possible, distance correspondant à plus de trente minutes à la vitesse de croisière normale ou à 50 NM, la valeur la moins élevée étant retenue.

b) Les hydravions exploités au-dessus de l'eau sont équipés:

- 1) d'une ancre;
- 2) d'une ancre marine (ancre flottante) pour faciliter les manœuvres; et
- 3) d'équipements permettant d'émettre les signaux sonores prévus par le règlement international afin d'éviter des collisions en mer, le cas échéant.

c) Le pilote commandant de bord d'un avion volant à une distance de la terre ferme où un atterrissage d'urgence est possible, distance correspondant à plus de 30 minutes à la vitesse de croisière normale ou à 50 NM, la valeur la moins élevée étant retenue, détermine les chances de survie des occupants de l'avion en cas d'amerrissage et transporte dans ce cas:

- 1) un équipement permettant d'envoyer des signaux de détresse;
- 2) des canots de sauvetage en nombre suffisant pour transporter toutes les personnes à bord, rangés de manière à permettre une utilisation rapide en cas d'urgence; et
- 3) des équipements de survie, y compris les moyens de subsistance adaptés à la nature du vol concerné.

NCO.IDE.A.180 Équipements de survie

Les avions exploités dans des zones dans lesquelles les opérations de recherche et de sauvetage seraient particulièrement difficiles sont équipés de dispositifs de signalisation et de matériel de survie, y compris de moyens de subsistance, en fonction de la zone survolée.

NCO.IDE.A.190 Matériel de radiocommunication

- a) Lorsque l'espace aérien traversé l'exige, les avions sont équipés de moyens de communication radio capables d'assurer des communications bidirectionnelles avec les stations aéronautiques et sur les fréquences de cet espace aérien.
- b) L'équipement de radiocommunication, aux fins des exigences du point a) , permet de communiquer sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz.
- c) Lorsque plus d'un équipement de communication est nécessaire, ils sont indépendants les uns des autres. Autrement dit, la défaillance de l'un d'entre eux n'a aucune incidence sur les autres.

NCO.IDE.A.195 Équipements de navigation

- a) Les avions exploités sur des routes non navigables par repérage visuel au sol sont équipés des équipements de navigation nécessaires pour leur permettre de poursuivre leur route conformément:
 - 1) au plan de vol ATS, le cas échéant; et
 - 2) aux exigences applicables de l'espace aérien.
- b) Les avions disposent d'équipements de navigation suffisants pour permettre, en cas de panne d'un équipement à tout moment du vol, aux équipements restants de reprendre la navigation en toute sécurité conformément au point a) ou de prendre des mesures d'urgence en toute sécurité.
- c) Les avions exploités sur des vols dont l'atterrissage est prévu en IMC sont équipés d'équipements de guidage appropriés jusqu'à un point permettant un atterrissage à vue. Ces équipements permettent d'assurer un tel guidage pour chaque aérodrome où un atterrissage en IMC est prévu, ainsi que pour tout aérodrome de dégagement désigné.

NCO.IDE.A.200 Transpondeur

Lorsque l'espace aérien traversé l'exige, les avions sont équipés d'un transpondeur de radar de surveillance secondaire (SSR) disposant de toutes les fonctionnalités requises.

SOUS-PARTIE NCO.SPEC

EXIGENCES PARTICULIÈRES

SECTION 1

Généralités**NCO.SPEC.100 Champ d'application**

La présente sous-partie établit les exigences particulières à suivre par les pilotes commandants de bord effectuant des exploitations spécialisées non commerciales d'aéronefs à motorisation non complexe.

NCO.SPEC.105 Liste de vérification

- a) Avant d'entreprendre une exploitation spécialisée, le pilote commandant de bord effectue une analyse des risques et évalue la complexité de l'activité afin de déterminer les dangers et les risques associés inhérents à l'exploitation et d'établir des mesures d'atténuation.
- b) Les exploitations spécialisées sont effectuées conformément à une liste de vérification. Sur la base de l'analyse des risques, le pilote commandant de bord établit cette liste de vérification appropriée pour l'activité spécialisée et l'aéronef utilisé, en tenant compte de toutes les sections de la présente sous-partie.
- c) La liste de vérification se rapportant aux tâches du pilote commandant de bord, des membres d'équipage et des spécialistes affectés à une tâche particulière doit être facilement accessible sur chaque vol.
- d) La liste de vérification est régulièrement réexaminée et actualisée, le cas échéant.

NCO.SPEC.110 Responsabilités et autorité du pilote commandant de bord

Lorsque des membres d'équipage ou des spécialistes affectés à une tâche particulière participent à l'exploitation, le pilote commandant de bord:

- a) veille à ce que les membres d'équipage et les spécialistes affectés à une tâche particulière respectent les dispositions des points NCO.SPEC.115 et NCO.SPEC.120;
- b) n'entreprend pas de vol si un membre de l'équipage ou un spécialiste affecté à une tâche particulière est dans l'incapacité d'exercer ses fonctions pour une raison quelconque, notamment du fait d'une blessure, d'une maladie, de la fatigue ou des effets de psychotropes;
- c) ne poursuit pas le vol au-delà de l'aérodrome ou du site d'exploitation le plus proche accessible compte tenu des conditions météorologiques, lorsque les capacités d'un membre de l'équipage ou d'un spécialiste affecté à une tâche particulière à exercer ses fonctions sont nettement réduites pour des raisons telles que la fatigue, une maladie ou un manque d'oxygène;
- d) veille à ce que les membres de l'équipage et les spécialistes affectés à une tâche particulière respectent les lois, règlements et procédures des États dans lesquels des exploitations sont exécutées;
- e) s'assure que tous les membres d'équipage et spécialistes affectés à une tâche particulière sont capables de communiquer dans une même langue; et
- f) s'assure que les spécialistes affectés à une tâche particulière et les membres de l'équipage utilisent de manière continue l'équipement d'oxygène de subsistance lorsque l'altitude de la cabine dépasse

NCO.SPEC.115 Responsabilités de l'équipage

- a) Le membre d'équipage est responsable de l'exercice correct de ses fonctions. Les tâches assignées à l'équipage sont précisées sur la liste de vérification.

- b) Sauf à bord des ballons, pendant les phases critiques du vol ou chaque fois que le pilote commandant de bord le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, le membre d'équipage de cabine est tenu de rester attaché au poste qui lui a été assigné, sauf indication contraire sur la liste de contrôle.
- c) Pendant le vol, le membre de l'équipage de conduite garde sa ceinture de sécurité attachée, lorsqu'il est à son poste.
- d) Pendant le vol, au moins un membre de l'équipage de conduite qualifié reste en permanence aux commandes de l'aéronef.
- e) Le membre d'équipage n'exerce pas de fonctions à bord d'un aéronef:
- 1) s'il sait qu'il est fatigué ou estime être fatigué comme mentionné au paragraphe 7.f de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008 ou s'il ne se sent pas en état d'exercer ses fonctions; ou
 - 2) lorsqu'il est sous l'influence de substances psychotropes ou de l'alcool ou pour toute autre raison mentionnée au paragraphe 7.g de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008.
- f) Le membre d'équipage qui exerce des fonctions pour plus d'un exploitant:
- 1) maintient son dossier individuel à jour en ce qui concerne les heures de vol et de service, ainsi que les périodes de repos comme mentionné à l'annexe III (partie ORO), sous-partie FTL du règlement (UE) n° 965/2012, le cas échéant; et
 - 2) fournit à chaque exploitant les données nécessaires pour planifier les activités conformément aux exigences FTL applicables.
- g) Le membre d'équipage informe le pilote commandant de bord de:
- 1) toute panne, défaillance, anomalie ou défaut qui, selon lui, pourrait affecter la navigabilité ou l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef, y compris les systèmes d'urgence; et
 - 2) tout incident qui a mis ou aurait pu mettre en péril la sécurité de l'exploitation.

NCO.SPEC.120 Responsabilités du spécialiste affecté à une tâche particulière

- a) Le spécialiste affecté à une tâche particulière est responsable de l'exercice correct de ses fonctions. Les tâches assignées aux spécialistes affectés à une tâche particulière sont précisées sur la liste de vérification.
- b) Sauf à bord des ballons, pendant les phases critiques du vol ou chaque fois que le pilote commandant de bord le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, le spécialiste affecté à une tâche particulière est tenu de rester attaché au poste qui lui a été assigné, sauf indication contraire sur la liste de vérification.
- c) Le spécialiste affecté à une tâche particulière est tenu de vérifier qu'il est bien attaché par un dispositif de retenue lors de l'exécution de tâches spécialisées avec les portes extérieures ouvertes ou retirées.
- d) Le spécialiste affecté à une tâche particulière informe le pilote commandant de bord de:
- 1) toute panne, défaillance, anomalie ou défaut qui, selon lui, pourrait affecter la navigabilité ou l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef, y compris les systèmes d'urgence; et
 - 2) tout incident qui a mis ou aurait pu mettre en péril la sécurité de l'exploitation.

NCO.SPEC.125 Informations de sécurité

- a) Avant le décollage, le pilote commandant de bord communique aux spécialistes affectés à une tâche particulière des informations sur:
- 1) les équipements et procédures d'urgence;
 - 2) les procédures opérationnelles associées à la tâche spécialisée avant chaque vol ou série de vols.FR 24.4.2014 Journal officiel de l'Union européenne L 123/37
- b) Les informations visées au point a) 2) peuvent ne pas être requises si les spécialistes affectés à une tâche particulière ont reçu des instructions sur les procédures opérationnelles avant le début de la saison aéronautique au cours de cette année civile.

NCO.SPEC.130 Altitudes minimales de franchissement d'obstacles – vols IFR

Le pilote commandant de bord établit des altitudes minimales de vol pour chaque vol en respectant la marge de franchissement requise pour tous les segments de vol à effectuer en IFR. Les altitudes minimales de vol ne sont pas inférieures à celles publiées par l'État survolé.

NCO.SPEC.135 Carburant et lubrifiant – avions

Le point NCO.OP.125 a) 1) i) ne s'applique pas au remorquage de planeurs, aux vols de parade, aux vols acrobatiques ou aux vols de compétition.

NCO.SPEC.145 Simulation en vol de situations occasionnelles

Sauf dans le cas où un spécialiste affecté à une tâche particulière est à bord de l'aéronef à des fins de formation, le pilote commandant de bord, lors du transport de spécialistes affectés à une tâche particulière, ne simule pas:

- a) de situations nécessitant l'application de procédures non standards ou d'urgence; ou
- b) de vol en conditions météorologiques aux instruments (IMC) .

NCO.SPEC.150 Détection de proximité du sol

S'il est installé, le dispositif avertisseur de proximité du sol peut être désactivé pendant l'exécution des tâches spécialisées qui, par nature, impliquent une exploitation de l'aéronef à une distance du sol inférieure à celle qui déclencherait normalement ce dispositif.

NCO.SPEC.155 Système anticollision embarqué (ACAS II)

Nonobstant le point NCO.OP.200, l'ACAS II peut être désactivé pendant l'exécution des tâches spécialisées qui, par nature, impliquent une exploitation de l'aéronef à une distance réciproque inférieure à celle qui déclencherait normalement ce dispositif.

NCO.SPEC.160 Largage de marchandises dangereuses

Le pilote commandant de bord ne peut exploiter un aéronef au-dessus de zones habitées d'agglomérations, de villes ou d'habitations ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, lorsque des marchandises dangereuses sont larguées.

NCO.SPEC.165 Transport et utilisation d'armes

- a) Le pilote commandant de bord s'assure que, en cas de transport d'armes au cours d'un vol aux fins d'une tâche spécialisée, celles-ci sont sécurisées lorsqu'elles ne sont pas utilisées.
- b) Le spécialiste affecté à une tâche particulière qui utilise une arme prend toutes les mesures nécessaires pour éviter toute mise en péril de l'aéronef et des personnes à bord ou au sol.

NCO.SPEC.170 Critères de performances et d'exploitation – avions

Lors de l'exploitation d'un avion à une altitude inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus d'une zone non habitée, dans le cadre d'exploitations d'avions non équipés pour poursuivre une route en vol horizontal en cas de panne de moteur grave, le pilote commandant de bord:

- a) veille à la mise en place de procédures opérationnelles visant à réduire au minimum les conséquences d'une panne de moteur; etFR L 123/38 Journal officiel de l'Union européenne 24.4.2014
- b) s'assure que tous les membres d'équipage et les spécialistes affectés à une tâche particulière à bord sont informés des procédures à exécuter en cas d'atterrissage forcé.

SECTION 4

Opérations de parachutage (PAR)**NCO.SPEC.PAR.100 Liste de vérification**

La liste de vérification pour les PAR contient:

- a) les procédures standard, non standard et d'urgence;
- b) les données de performances utiles;
- c) les équipements requis;
- d) les limitations éventuelles; et
- e) les responsabilités et les tâches du pilote commandant de bord et, le cas échéant, des membres d'équipage et des spécialistes affectés à une tâche particulière.

NCO.SPEC.PAR.105 Transport de membres d'équipage et de spécialistes affectés à une tâche particulière

L'exigence fixée au point NCO.SPEC.120 c) n'est pas applicable aux spécialistes affectés à une tâche particulière exécutant des sauts en parachute.

NCO.SPEC.PAR.110 Sièges

Nonobstant les dispositions des points [NCO.IDE.A.140 a\) 1\)](#) et [NCO.IDE.H.140 a\) 1\)](#), le plancher de l'aéronef peut servir de siège pour autant que le spécialiste affecté à une tâche particulière dispose de moyens de retenue et d'attache. FR L 123/40 Journal officiel de l'Union européenne 24.4.2014

NCO.SPEC.PAR.115 Oxygène de subsistance

Nonobstant les dispositions du point NCO.SPEC.110 f), l'exigence d'utilisation de l'oxygène de subsistance ne s'applique pas aux membres d'équipage autres que le pilote commandant de bord et aux spécialistes affectés à une tâche particulière exécutant des fonctions essentielles à la tâche spécialisée chaque fois que l'altitude cabine:

- a) dépasse 13 000 ft pendant une durée maximale de 6 minutes; ou
- b) dépasse 15 000 ft pendant une durée maximale de 3 minutes.

NCO.SPEC.PAR.120 Largage de marchandises dangereuses

Nonobstant les dispositions du point NCO.SPEC.160, les parachutistes peuvent s'extraire de l'aéronef à des fins de parade en parachute autorisée au-dessus de zones habitées d'agglomérations, de villes ou d'habitations ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, en portant des dispositifs fumigènes, pour autant que ces derniers soient élaborés à cette fin particulière.

SECTION 5

Vols acrobatiques (ABF)**NCO.SPEC.ABF.100 Liste de vérification**

La liste de vérification pour les ABF contient:

- a) les procédures standard, non standard et d'urgence;
- b) les données de performances utiles;
- c) les équipements requis;
- d) les limitations éventuelles; et
- e) les responsabilités et les tâches du pilote commandant de bord et, le cas échéant, des membres d'équipage et des spécialistes affectés à une tâche particulière.

NCO.SPEC.ABF.105 Documents et informations

Le transport des documents et informations suivants figurant au point NCO.GEN.135 a) n'est pas obligatoire pendant les vols acrobatiques:

- a) les données détaillées du plan de vol circulation aérienne (ATS) déposé, le cas échéant;
- b) les cartes actualisées et appropriées pour la route/la zone parcourue par le vol proposé et toutes les routes sur lesquelles on peut raisonnablement penser que le vol pourrait être dérouté; et
- c) les procédures et informations relatives aux signaux visuels à utiliser par un aéronef d'interception et un aéronef intercepté.

NCO.SPEC.ABF.110 Équipements

Les exigences suivantes en matière d'équipements ne sont pas obligatoirement applicables aux vols acrobatiques:

- a) trousse de premiers secours conformément aux points [NCO.IDE.A.145](#) et [NCO.IDE.H.145](#);
- b) extincteurs à main conformément aux points [NCO.IDE.A.160](#) et [NCO.IDE.H.180](#); et
- c) émetteurs de localisation d'urgence ou radiophares de repérage personnels conformément aux points [NCO.IDE.A.170](#) et [NCO.IDE.H.170](#).

