

RAPPEL

Un exploitant ne doit pas exploiter un avion monomoteur, en classe de performance B de nuit ou, pour le transport de passagers, en condition de vol aux instruments (IMC) excepté en règles spéciales de vol à vue (VFR spécial).

EXIGENCES SUR LES VOLS VFR

Les vols VFR spécial ne sont pas commencés quand la visibilité est inférieure à 3 km, ni poursuivis quand la visibilité est inférieure à 1,5 km.

Classe d'espace	B	CDE	FG
			La + haute de : 3000 ft AMSL ou 1000ft/sol
Distance/nuages	En dehors des nuages	1500 m horizontal 300 m (1000 ft) vertical	En dehors des nuages et en vue du sol
Visibilité	8 km à partir de 10000 ft AMSL inclus 5 km en dessous de 10000ft AMSL		5 km

INSTRUMENTS ET EQUIPEMENTS

Dispositifs de protection des circuits :

Minimum de 10 % du nombre de fusible de chaque calibre ou 3 fusibles de chaque calibre.

Système d'interphone – équipage de conduite :

Si plus d'un membre d'équipage de conduite, un système d'interphone micro casque à l'usage de tous les membres de conduite est exigé.

Système d'interphone – membre d'équipage :

Si l'avion fait plus de 15 000 kg ou la configuration maximale approuvée est supérieure à 19 sièges passagers, un système d'interphone pour les membres d'équipage est exigé.

Système d'annonce passagers :

Si la configuration maximale approuvée est supérieure à 19 sièges passagers, un système d'annonce passagers est exigé.

Rideaux et portes intérieures :

Si la configuration maximale approuvée est supérieure à 19 sièges passagers, une porte séparant les compartiments passagers du poste de pilotage est exigé.

Trousse de 1^{er} secours :

L'exploitant ne peut exploiter un avion que si il est équipé de trousse de 1^{er} secours dont le nombre est :

Nombre de sièges passagers installés	Nombre de trousse de 1 ^{er} secours exigées
de 0 à 99	1
de 100 à 199	2
de 200 à 299	3
300 ou plus	4

Trousse médicale d'urgence :

L'exploitant ne peut exploiter un avion dont la configuration maximale approuvée est supérieure à 30 sièges, si un point quelconque de la route prévue se trouve à plus de 60 min de vol (à vitesse de croisière normale) d'un aérodrome où une assistance médicale qualifiée est disponible que si il est équipé de trousse médicale d'urgence.

Extincteur à main :

L'exploitant ne peut exploiter un avion que si il est équipé d'extincteur à main (au moins un extincteur contenant du Halon 1211 dans le poste de pilotage). Le nombre d'extincteur à main doit être le suivant :

Configuration maximale approuvée en sièges passagers	Nombre d'extincteur
7 à 30	1
31 à 60	2
61 à 200	3
201 à 300	4
301 à 400	5
401 à 500	6
501 à 600	7
600 et +	8

Lorsqu'un avion est pourvu d'un deuxième pont, ce pont doit être considéré comme un avion indépendant.

Information : Le règlement JAR 25 classe les compartiment cargo ou bagages en 5 classes : A, B, C, D, E.

Haches de secours et pied de biche :

Une hache ou un pied de biche est exigé pour les avions dont la configuration maximale approuvée est supérieure à 9 sièges ou dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 kg.

Si la configuration maximale approuvée est supérieure à 200 sièges, il doit être équipé d'une hache ou d'un pied de biche supplémentaire.

Mégaphones :

Si la configuration maximale approuvée est supérieure à 60 sièges passagers, un mégaphone est exigé suivant :

Nombre de sièges passagers	Nombre de mégaphone
61 à 99	1
100 et +	2

Eclairage de secours :

Si la configuration maximale approuvée est supérieure à 9 sièges passagers, il doit être équipé d'un système d'éclairage de secours équipé d'une source d'alimentation indépendant.

Pour les avions dont la configuration maximale approuvée est supérieure à 19 sièges passagers, le système d'éclairage de secours doit comprendre :

- 1. l'éclairage cabine*
- 2. l'éclairage intérieur des zones des issues de secours*
- 3. l'éclairage des signes d'emplacement des issues de secours*

Issues inutilisables :

L'exploitant ne peut transporter de passagers si plus d'une issue est inutilisable par pont.

Pour les avions de plus de 44 passagers, l'évacuation de l'avion doit se faire en moins de 90 secondes.

Oxygène :

Oxygène de 1^{er} secours :

Un exploitant ne peut exploiter un avion à une altitude supérieur à 25 000 ft, lorsqu'un membre d'équipage de cabine est requis, si il n'est pas équipé d'oxygène non dilué.

Oxygène de subsistance - avions non pressurisés :

Un exploitant ne peut exploiter un avion on pressurisé à une altitude supérieur à 10 000 ft, que s'il est muni d'oxygène.

Exigence minimale pour les avions non pressurisés :

PNT	PNC	PASSAGERS
DUREE DU VOL	DUREE DU VOL 100 % des Pax	
	13 000 ft	
		10 % des Pax
	DUREE DU VOL MOINS 30 MIN	
10 000 ft	10 000 ft	

Oxygène de subsistance - avions pressurisés :

Un exploitant ne peut exploiter un avion pressurisé à une altitude-pressure supérieur à 10 000 ft, que s'il est muni d'oxygène.

A bord des avions exploités à une altitude-pressure supérieure à 25 000 ft, le nombre de distributeur et de prises doit être supérieur d'au moins 10%.

Exigence minimale pour les avions pressurisés :

PNT	PNC	PASSAGERS
(1)	(2)	DUREE DU VOL 100% (3)
		15 000 ft
		DUREE DU VOL 30%
		14 000 ft
13 000 ft	13 000 ft	10%
	DUREE DU VOL MOINS 30 MINUTES	
	10 000 ft	

*(1) Mini 30 min pour les avions certifiés pour voler jusqu'à 25 000 ft
Mini 120 min pour les avions certifiés pour voler à plus de 25 000 ft*

(2) Mini 30 min

(3) Mini 10 min

Equipements de protection respiratoire pour l'équipage :

Un équipement permettant de protéger les yeux, le nez et la bouche de chaque membre d'équipage de conduite et de fournir de l'oxygène pendant 15 min est exigé pour les avions dont la configuration maximale approuvée est supérieur à 19 sièges ou dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 kg.

Gilets de sauvetage :

Un gilet de sauvetage munis d'une balise lumineuse pour chaque personne à bord est exigé lorsqu'un avion terrestre survole une étendue d'eau à plus de 50 NM de la côte.

Canots de sauvetage :

L'exploitant ne peut exploiter un avion à une distance supérieure à :

- **120 Min de vol à la vitesse de croisière ou 400 Nm** (la plus courte des deux) pour les avions capables de poursuivre leur vol en cas de panne d'un ou des moteurs critiques ;
- **30 min de vol à la vitesse de croisière ou 100 Nm** (la plus courte des deux pour les autres avions) ;

sauf si les équipement suivants sont embarqués :

- canots de sauvetage en nombre suffisant
- au moins deux émetteurs de localisation d'urgence et survie (ELT).

Le nombre de canots doit permettre de :

- porter toutes les personnes à bord en considérant la capacité nominale des canots ;
- porter toutes les personnes à bord en considérant la capacité maximale des canots compte tenue de la perte d'un canot ayant la plus grande capacité.

Système avertisseur d'altitude :

Un avertisseur d'altitude est exigé pour les avions turbopropulseur, dont la configuration maximale approuvée est supérieur à 9 sièges ou dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 kg ou un avion à réaction.

Dispositif avertisseur d'altitude cabine :

Les avions pressurisés doivent être équipés d'un dispositif avertisseur si l'altitude-pressure de la cabine dépasse 3000 m (10 000 ft).

Dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS) :

Un GPWS est exigé pour les avions, dont la configuration maximale approuvée est supérieure à 9 sièges ou dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 kg.

Un GPWS est exigé pour les avions à turbine, dont la configuration maximale approuvée est supérieure à 30 sièges ou dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 15 000 kg.

Enregistreurs de conversations (Cockpit Voice Recorder) :

Un enregistreur de conversation est exigé pour les avions multiturbine et dont la configuration maximale approuvée est supérieure à 9 sièges

ou

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

L'enregistreur de conversation doit être en mesure de conserver les informations enregistrées pendant les 2 dernières heures (30 min pour les avions inférieure ou égale à 5 700 kg).

Enregistreurs de paramètres (Flight Data Recorder) :

Un enregistreur de paramètres est exigé pour les avions multiturbine et dont la configuration maximale approuvée est supérieure à 9 sièges

ou

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

L'enregistreur de paramètres doit être en mesure de conserver les informations enregistrées pendant les 25 dernières heures (10 h pour les avions inférieure ou égale à 5 700 kg).

Manuel d'exploitation :

L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour assurer ses tâches.

Il doit être :

- *Approuvé par l'Autorité ;*
- *Rédigé en langue Anglaise, sauf approbation de l'Autorité ou exigence contenue dans la législation du pays de l'exploitant ;*
- *Il peut être édité en plusieurs volumes ;*
- *L'ensemble du personnel en a facilement l'accès ;*
- *L'exploitant doit fournir une copie des parties A et B aux membres d'équipages ;*
- *Les consignes et informations doivent être à jour ;*
- *L'exploitant doit fournir à l'Autorité les amendements et révisions prévus avant la date de leur entrée en vigueur ;*
- *L'approbation doit être obtenue avant l'entrée en vigueur des amendements ;*
- *Dans l'intérêt de la sécurité, les amendements ou révisions immédiats peuvent être publiés et appliqués immédiatement à condition que toute approbation ait été demandée ;*
- *Il doit être présenté sous une forme permettant une utilisation sans difficultés ;*
- *Il peut être présenté sous une forme autre de celle d'une impression papier si l'Autorité l'accepte ;*
- *L'utilisation d'une forme réduite n'exempte pas l'exploitant des exigences relatives à l'emport de celui-ci.*

L'exploitant doit s'assurer que la structure générale du manuel d'exploitation se présente comme suit (4 parties) :

Partie A. Généralités / Fondements :

- *Politique, consignes, procédures d'exploitation.*

Partie B. Points relatifs à l'utilisation de l'avion :

- *Ensemble des consignes et procédures relatives à un type d'avion.*

Partie C. Information et consignes sur les routes et aérodromes :

- *Consignes et informations se rapportant à la zone d'exploitation.*

Partie D. Formation.