



**AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DU MALI
ANAC**

Règlements Aéronautiques du Mali

R.A.M 08 Partie 2

**AVIATION GENERALE
INTERNATIONALE - AVIONS**

**Edition 2
Amendement 01
Mars 2021**



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

| Chapitre | Page | N° d'Édition | Date d'Édition | N° d'amendement | Date d'amdt |
|-------------------|------|--------------|----------------|-----------------|-------------|
| LPE | 1 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| | 2 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| | 3 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| EA | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| LR | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| TM | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 2 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 3 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 4 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| Section I | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Mars 2021 |
| 8.1 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Mars 2021 |
| | 2 | 02 | Juin 2019 | 00 | Mars 2021 |
| | 3 | 02 | Juin 2019 | 00 | Mars 2021 |
| | 4 | 02 | Juin 2019 | 00 | Mars 2021 |
| | 5 | 02 | Juin 2019 | 00 | Mars 2021 |
| | 6 | 02 | Juin 2019 | 00 | Mars 2021 |
| | 7 | 02 | Juin 2019 | 00 | Mars 2021 |
| | 8 | 02 | Juin 2019 | 00 | Mars 2021 |
| | 9 | 02 | Juin 2019 | 00 | Mars 2021 |
| | 10 | 02 | Juin 2019 | 00 | Mars 2021 |
| | 11 | 02 | Juin 2019 | 00 | Mars 2021 |
| | 12 | 02 | Juin 2019 | 00 | Mars 2021 |
| | 13 | 02 | Juin 2019 | 00 | Mars 2021 |
| Section II | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| 8.1 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 2 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 3 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| 8.2 | 1 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| | 2 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| | 3 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| | 4 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |



| Chapitre | Page | N° d'Édition | Date d'Édition | N° d'amendement | Date d'amdt |
|--------------------|------|--------------|----------------|-----------------|-------------|
| | 5 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| | 6 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| | 7 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| | 8 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| | 9 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| | 10 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| | 11 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| | 12 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| | 13 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| | 14 | 02 | Juin 2019 | 01 | Mars 2021 |
| 8.3 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| 8.4 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 2 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 3 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| 8.5 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| 8.6 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| 8.7 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 2 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| Section III | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| 8.1 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| 8.2 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| 8.3 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 2 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| 8.4 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 2 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 3 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 4 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 5 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 6 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 7 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 8 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 9 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 10 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |



| Chapitre | Page | N° d'Édition | Date d'Édition | N° d'amendement | Date d'amdt |
|-----------------|-------------|---------------------|-----------------------|------------------------|--------------------|
| 8.5 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| 8.6 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 2 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| 8.7 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 2 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 3 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| 8.8 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| 8.9 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 2 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| 8.10 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |



ENREGISTREMENT DES AMENDEMENTS

| N° d'amdt | Date d'application | Date d'insertion | Émargement | Remarques |
|-----------|--------------------|------------------|------------|---|
| 00 | 30/06/2019 | 30/06/2019 | | Mise à jour suivant l'annexe 6 partie II (Juillet 2018) de l'OACI |
| 01 | 05/11/2020 | 27/02/2021 | | Mise à jour suivant l'annexe 6 partie II (Mars 2020) de l'OACI |



LISTE DES RÉFÉRENCES

| Référence | Source | Titre | N° d'Édition | Date d'Édition |
|------------------|---------------|---|---------------------------|-----------------------|
| Annexe 6.2 | OACI | Exploitation technique des aéronefs Aviation générale internationale- Avions 2 ^{ème} Partie | 11 ^{ème} Edition | Juillet 2018 |



TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----------|
| SECTION I GÉNÉRALITÉS | 1 |
| 8.1. GÉNÉRALITÉS | 1 |
| 8.1.1. GÉNÉRALITÉS | 1 |
| 8.1.1.1. <i>DOMAINE D'APPLICATION</i> | 1 |
| 8.1.1.2. <i>DÉFINITIONS</i> | 1 |
| 8.1.1.3. <i>AbrÉviations</i> | 11 |
| SECTION II VOLS D'AVIATION GÉNÉRALE | 1 |
| 8.1. GÉNÉRALITÉS | 1 |
| 8.1.1. GÉNÉRALITÉS | 1 |
| 8.1.1.1. <i>DOMAINE D'APPLICATION</i> | 1 |
| 8.1.1.2. <i>RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES</i> | 1 |
| 8.1.1.3. <i>MARCHANDISES DANGEREUSES</i> | 2 |
| 8.1.1.4. <i>USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES</i> | 2 |
| 8.1.1.5. <i>PARTICULIERES</i> | 2 |
| 8.2. EXÉCUTION DES VOLS | 1 |
| 8.2.1. INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION | 1 |
| 8.2.1.1. <i>SUFFISANCE DES INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION</i> | 1 |
| 8.2.2. GESTION DE L'EXPLOITATION | 1 |
| 8.2.2.1. <i>CONSIGNES D'EXPLOITATION — GENERALITES</i> | 1 |
| 8.2.2.2. <i>MINIMUMS OPÉRATIONNELS D'AÉRODROME</i> | 1 |
| 8.2.2.3. <i>CONSIGNES PASSAGERS</i> | 3 |
| 8.2.3. PRÉPARATION DES VOLS | 3 |
| 8.2.3.1. <i>RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD</i> | 3 |
| 8.2.3.2. <i>PLANIFICATION DES VOLS</i> | 4 |
| 8.2.3.3. <i>CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES</i> | 4 |
| 8.2.3.4. <i>AERODROMES DE DEGAGEMENT</i> | 5 |
| 8.2.3.4.1. AERODROMES DE DEGAGEMENT A DESTINATION | 5 |
| 8.2.3.5. <i>CARBURANT ET LUBRIFIANT REQUIS</i> | 6 |
| 8.2.3.6. <i>AVITAILLEMENT AVEC PASSAGERS À BORD</i> | 6 |
| 8.2.3.7. <i>RÉSERVE D'OXYGÈNE</i> | 7 |
| 8.2.4. PROCEDURES EN VOL | 7 |
| 8.2.4.1. <i>MINIMUMS OPERATIONNELS D'AERODROME</i> | 7 |
| 8.2.4.2. <i>Observations météorologiques et opérationnelles communiquées par les pilotes</i> | 8 |
| 8.2.4.3. <i>CONDITIONS DE VOL DANGEREUSES</i> | 8 |
| 8.2.4.4. <i>Procédures d'exploitation de l'avion en rapport avec les performances d'atterrissage</i> | 8 |
| 8.2.4.5. <i>MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE À LEUR POSTE</i> | 8 |
| 8.2.4.6. <i>EMPLOI DE L'OXYGENE</i> | 9 |
| 8.2.4.7. <i>PROTECTION DE L'EQUIPAGE DE CABINE ET DES PASSAGERS A BORD DES AVIONS</i> <i>PRESSURISES EN CAS DE CHUTE DE PRESSION</i> | 9 |
| 8.2.4.8. <i>GESTION DU CARBURANT EN VOL</i> | 9 |
| 8.2.4.9. PROCEDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS | 10 |
| FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD | 10 |
| BAGAGES A MAIN (DECOLLAGE ET ATERRISSAGE) | 11 |
| 8.3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS | 1 |
| 8.3.1 UTILISATION DE L'AVION | 1 |
| 8.3.1.1. GÉNÉRALITÉS | 1 |
| 8.4 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AVIONS | 1 |



| | | |
|----------|---|---|
| 8.4.1.1. | RESPONSABILITES DU PROPRIETAIRE EN MATIERE DE maintien de la navigabilite | 1 |
| 8.4.1.2. | Enregistrements DE MAINTENANCE | 1 |
| 8.4.1.3. | MODIFICATIONS ET REPARATIONS | 2 |
| 8.4.1.4. | FICHE DE MAINTENANCE | 2 |
| 8.5 | ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS | 1 |
| 8.5.1. | COMPOSITION ET QUALIFICATIONS | 1 |
| 8.5.1.1. | COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE | 1 |
| 8.5.1.2. | QUALIFICATIONS..... | 1 |
| 8.6 | SÛRETÉ | 1 |
| 8.6.1. | RESPONSABILITÉS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD | 1 |
| 8.6.1.1. | SÛRETÉ DE L'AVION | 1 |
| 8.6.1.2. | RAPPORT SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE | 1 |
| 8.7 | MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENT | 1 |
| 8.7.1. | MANUEL DE VOL..... | 1 |
| 8.7.1.1. | MISE A JOUR DU MANUEL | 1 |
| 8.7.2. | CARNET DE ROUTE | 1 |
| 8.7.2.1. | CONTENU DU CARNET DE ROUTE..... | 1 |
| 8.7.3. | ÉTATS DE L'EQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE TRANSPORTE A BORD..... | 1 |
| 8.7.3.1. | EXIGENCES DE TRANSMISSION DE RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'EQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE..... | 1 |

SECTION III AVIONS LOURDS ET AVIONS A TURBOREACTEURS..... 1

| | | |
|-------------------|--|----------|
| 8.1. | APPLICATION | 1 |
| 8.1.1.1 | DOMAINE D APPLICATION..... | 1 |
| 8.2. | VOLS D'AVIATION D'AFFAIRES..... | 1 |
| 8.3. | GÉNÉRALITÉS..... | 1 |
| 8.3.1. | RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES | 1 |
| 8.3.1.1. | RESPONSABILITES DE L'EXPLOITANT..... | 1 |
| 8.3.2. | GESTION DE LA SECURITE | 1 |
| 8.4. | PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS | 1 |
| 8.4.1. | INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION..... | 1 |
| 8.4.1.1. | RESPONSABILITES DE L'EXPLOITANT..... | 1 |
| 8.4.2. | GESTION DE L'EXPLOITATION | 1 |
| 8.4.2.1. | NOTIFICATION PAR L'EXPLOITANT..... | 1 |
| 8.4.2.2. | MANUEL D'EXPLOITATION..... | 1 |
| 8.4.2.3. | CONSIGNES D'EXPLOITATION — GENERALITES | 1 |
| 8.4.2.4. | SIMULATION DE SITUATIONS D'URGENCE EN COURS DE VOL | 2 |
| 8.4.2.5. | LISTES DE VERIFICATION | 2 |
| 8.4.2.6. | ALTITUDES MINIMALES DE VOL..... | 2 |
| 8.4.2.7. | MINIMUMS OPERATIONNELS D'AERODROME | 2 |
| 8.4.2.8. | GESTION DE LA FATIGUE..... | 2 |
| 8.4.2.9. | PASSAGERS | 2 |
| 8.4.3. | PREPARATION DES VOLS | 3 |
| 8.4.3.1. | EXIGENCES D EXPLOITATION | 3 |
| 8.4.3.2. | RENSEIGNEMENTS SUR LES PERFORMANCES DE MONTEE | 3 |
| 8.4.3.3. | PLANIFICATION OPERATIONNELLE DES VOLS | 4 |
| 8.4.3.4. | AERODROMES DE DEGAGEMENT | 4 |
| 8.4.3.4.1. | AERODROMES DE DEGAGEMENT AU DECOLLAGE..... | 4 |
| 8.4.3.5. | CARBURANT REQUIS..... | 4 |
| 8.4.3.6. | GESTION DU CARBURANT EN VOL | 6 |
| 8.4.3.7 | SPECIFICATIONS SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX VOLS SUR DES ROUTES SITUEES A PLUS DE 60 MINUTES D'UN AERODROME DE DEGAGEMENT EN ROUTE..... | 7 |
| 8.4.3.8. | AVITAILLEMENT AVEC PASSAGERS A BORD..... | 7 |



| | |
|---|----|
| 8.4.3.9. RESERVE D'OXYGENE | 7 |
| 8.4.4. PROCEDURES EN VOL..... | 8 |
| 8.4.4.1. APPROCHES AUX INSTRUMENTS..... | 8 |
| 8.4.4.2. EMPLOI DE L'OXYGENE | 8 |
| 8.4.4.3. PROCEDURES D'EXPLOITATION A MOINDRE BRUIT DES AVIONS | 8 |
| 8.4.4.4. PROCEDURES D'UTILISATION DES AVIONS CONCERNANT LES VITESSES VERTICALES DE MONTEE ET DE DESCENTE | 9 |
| 8.4.4.5. Procédures d'exploitation de l'avion en rapport avec les performances d'atterrissage | 9 |
| 8.5.4 FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD | 9 |
| 8.4.5.1. LISTES DE VERIFICATION | 9 |
| 8.4.5.2. NOTIFICATION D'ACCIDENT | 9 |
| 8.4.5.3. NOTIFICATION DES DEFAUTS..... | 9 |
| 8.4.5.4. TENUE A JOUR DES DOCUMENTS..... | 10 |
| 8.4.6 BAGAGES A MAIN (DECOLLAGES ET ATTERRISSAGES)..... | 10 |
| 8.4.6.1. EXIGENCES DE RANGEMENT DES BAGAGES A MAIN | 10 |
| 8.5. LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS | 1 |
| 8.6 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AVIONS..... | 1 |
| 8.6.1. RESPONSABILITES DE L'EXPLOITANT EN MATIERE DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE..... | 1 |
| 8.6.1.1. GENERALITES..... | 1 |
| 8.6.2. MANUEL DE CONTROLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT | 1 |
| 8.6.2.1. MISE A DISPOSITION DU MANUEL | 1 |
| 8.6.3. PROGRAMME DE MAINTENANCE | 1 |
| 8.6.3.1. CONTENU DU PROGRAMME DE MAINTENANCE | 1 |
| 8.6.4. RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE | 2 |
| 8.6.4.1. EXIGENCES DE TRANSMISSION DES REGLEMENTS..... | 2 |
| FICHE DE MAINTENANCE | 2 |
| 8.6.5.1. EXIGENCES ET DETAILS DE LA FICHE DE MAINTENANCE..... | 2 |
| 8.7 ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS | 1 |
| 8.7.1. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE | 1 |
| 8.7.1.1. DESIGNATION DU PILOTE COMMANDANT DE BORD..... | 1 |
| 8.7.1.2. MECANICIEN NAVIGANT | 1 |
| 8.7.2. CONSIGNES AUX MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE POUR LES CAS D'URGENCE | 1 |
| 8.7.2.1. EXIGENCES DE L'EXPLOITANT..... | 1 |
| 8.7.3. PROGRAMMES DE FORMATION DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE | 1 |
| 8.7.3.1. OBJECTIFS ET MODALITES DU PROGRAMME DE FORMATION | 1 |
| 8.7.4. QUALIFICATIONS | 2 |
| 8.7.4.1. LICENCES DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE | 2 |
| 8.7.4.2. EXPERIENCE RECENTE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD | 2 |
| 8.7.4.3. EXPERIENCE RECENTE DU COPILOTE..... | 2 |
| 8.7.4.4. CONTROLE DE LA COMPETENCE DES PILOTES | 3 |
| 8.8. AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION | 1 |
| 8.8.1. GENERALITES..... | 1 |
| 8.8.1.1. EXIGENCES DE FORMATION | 1 |
| 8.9 ÉQUIPAGE DE CABINE..... | 1 |
| 8.9.1. FONCTIONS ATTRIBUEES EN CAS D'URGENCE | 1 |
| 8.9.1.1. EXIGENCES DE L'EXPLOITANT..... | 1 |
| 8.9.2. PRESENCE DE MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE AUX POSTES D'EVACUATION D'URGENCE..... | 1 |
| 8.9.2.1. FONCTIONS..... | 1 |
| 8.9.3. PROTECTION DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE PENDANT LE VOL..... | 1 |
| 8.9.3.1. OBLIGATIONS | 1 |
| FORMATION | 1 |
| 8.9.4.1 EXIGENCES | 1 |
| 8.10 SÛRETÉ | 1 |
| 8.10.1. PROGRAMME DE SURETE | 1 |



Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Mali

ANAC – RAM 08 PARTIE 2

Page: **TM** **4 sur 4**
Amendement: 00
Date: 30/06/2019

| | |
|--|----------|
| 8.10.1.1. EXIGENCES..... | 1 |
| 1. PROCÉDURES D'APPLICATION RAM 08 PARTIE 2 | 2 |



Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Mali

ANAC – RAM 08 PARTIE 2

Page: S.1 I 1 de 1
Révision: 02
Date: 30/11/2018

SECTION I GÉNÉRALITÉS



8.1. GÉNÉRALITÉS

8.1.1. GÉNÉRALITÉS

8.1.1.1. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Les normes et pratiques recommandées du présent règlement s'appliquent aux vols d'aviation générale internationale effectués par avion.
- (b) Les normes et pratiques recommandées du présent règlement sont des dispositions minimales. Ces dispositions, ainsi que celles, contenues dans le RAM 08 - Partie 1 - Aviation de transport commercial international s'appliquent à l'exploitation de tous les avions d'aviation civile internationale, sauf en ce qui concerne le travail aérien.
- (c) On remarquera que les normes et pratiques recommandées du présent règlement, lorsqu'elles sont appliquées à l'exploitation des avions de gros tonnage, sont moins strictes que celles du RAM 8, Partie 1, qui sont applicables aux mêmes avions ou à des avions analogues qui assurent le transport commercial. Néanmoins, en relation avec les dispositions existantes du RAM 01 et du RAM 4, le présent règlement, garantit un niveau satisfaisant de sécurité pour les vols que doivent faire les avions de gros tonnage en question. On observera à ce sujet que toutes les normes de performances du RAM 04 sont applicables à tous les avions de masse supérieure à 5 700 kg qui doivent transporter des passagers, des marchandises ou de la poste en service international, dont le prototype a passé les épreuves de délivrance de certificat depuis le 13 décembre 1964. En outre, aux termes du RAM 01, le pilote d'un aéronef certifié pour être exploité avec un équipage minimal d'au moins deux pilotes doit avoir une qualification de type pour ce type d'aéronef.

8.1.1.2. DÉFINITIONS

- (a) Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :
- (1) Actes d'intervention illicite.** Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, c'est-à-dire :
- capture illicite d'un aéronef en vol ;
 - capture illicite d'un aéronef au sol ;
 - prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodrômes ;
 - intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;



- introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
 - communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.
- (2) Aérodrome.** Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.
- (3) Aérodrome de dégagement.** Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de dégagement suivants:
- (i) Aérodrome de dégagement au décollage. Aérodrome 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'aérodrome de départ.
 - (ii) Aérodrome de dégagement en route. Aérodrome où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.
 - (iii) Aérodrome de dégagement à destination. Aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.
- (4) Aérodrome isolé.** Aérodrome de destination pour lequel il n'y a pas d'aérodrome de dégagement à destination approprié pour le type d'avion utilisé.
- (5) Aéronef.** Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
- (6) Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH).** Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours d'une opération d'approche aux instruments 3D, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

Note 1.- L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.

Note 2.- On entend par «référence visuelle nécessaire» la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans les opérations de



catégorie III avec une hauteur de décision, la référence visuelle nécessaire est celle qui est spécifiée pour la procédure et l'opération particulières.

Note 3. - Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/ hauteur de décision » et abrégées « DA/H ».

- (7) **Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH).** Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.
- (8) **Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH).** Altitude ou hauteur spécifiée, dans une opération d'approche aux instruments 2D ou une procédure d'approche indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.
- (9) **Approbation particulière.** Approbation indiquée dans les spécifications d'exploitation de transport aérien commercial ou dans la liste des approbations particulières dans le cas des exploitations non commerciales.
- (10) **Approche finale en descente continue (CDFA).** Technique compatible avec les procédures d'approche stabilisée, selon laquelle le segment d'approche finale (FAS) d'une procédure d'approche classique aux instruments (NPA) est exécuté en descente continue, sans mise en palier, depuis une altitude/hauteur égale ou supérieure à l'altitude/hauteur du repère d'approche finale jusqu'à un point situé à environ 15 m (50 ft) au-dessus du seuil de la piste d'atterrissage ou du point où ~~devrait débuter~~ commence la manœuvre d'arrondi pour le type d'aéronef considéré ; dans le cas du FAS d'une procédure NPA suivie d'une approche indirecte, la technique CDFa s'applique jusqu'à ce que les minimums d'approche indirecte (OCA/H d'approche indirecte) ou l'altitude/hauteur de manoeuvre à vue soient atteints.
- (11) **Avion.** Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.
- (12) **Avion lourd.** Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700kg.
- (13) **Base d'exploitation.** Lieu à partir duquel le contrôle d'exploitation est assuré.

Note. - La base d'exploitation est normalement le lieu où le personnel intervenant dans les activités d'exploitation d'un avion travaille et où les dossiers relatifs à l'exploitation se trouvent. Une base d'exploitation a un degré de permanence supérieur à celui d'une escale ordinaire.



(14) Codes de pratiques de l'industrie. Éléments d'orientation produits par un organisme de l'industrie à l'intention d'un secteur particulier du transport aérien pour l'aider à se conformer aux normes et aux pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à d'autres exigences en matière de sécurité aéronautique et aux meilleures pratiques jugées appropriées.

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

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

Note.- Les minima spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent dans le RAM 11 – Partie 1.

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

Note.- Les minima spécifiés figurent dans le RAM 11 – Partie 1.

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

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

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

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

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

(iv) ELT de survie (ELT[S]). ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de



manière à faciliter sa prompt utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

- (20) **En état de navigabilité.** État d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité
- (21) **Enregistrements de maintien de la navigabilité.** Enregistrements relatifs au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe.
- (22) **Enregistreur de bord.** Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.
- (23) **Erreur de système altimétrique (ASE).** Différence entre l'altitude indiquée sur l'affichage de l'altimètre, en supposant que le calage altimétrique soit correct, et l'altitude-pression correspondant à la pression ambiante non perturbée.
- (24) **Erreur verticale totale (TVE).** Différence géométrique, mesurée suivant l'axe vertical, entre l'altitude-pression réelle à laquelle se trouve un aéronef et l'altitude-pression qui lui est assignée (niveau de vol).
- (25) **État d'immatriculation.** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
- (26) **État de l'aérodrome.** État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé.
- (27) **État de l'établissement principal d'un exploitant d'aviation générale.** État où l'exploitant d'un aéronef de l'aviation générale a son siège principal, ou à défaut, sa résidence permanente.
- (28) **Exploitant.** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.
- (29) **Fiche de maintenance.** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément au règlement applicable de navigabilité.
- (30) **Maintenance.** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes: révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- (31) **Maintien de la navigabilité.** Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.



- (32) Manuel de vol.** Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.
- (33) Manuel d'exploitation.** Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.
- (34) Marchandises dangereuses.** Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.
- (35) Membre d'équipage de cabine.** Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.
- (36) Membre d'équipage de conduite.** Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.
- (37) Mininums opérationnels d'aérodrome.** Limites d'utilisation d'un aérodrome:
- (i) pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;
 - (ii) pour les opérations d'approche aux instruments 2D, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;
 - (iii) pour les opérations d'approche aux instruments 3D, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) ; selon le type et/ou la catégorie de l'opération.
- (38) Moteur.** Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).
- (39) Modification.** Changement apporté à la conception de type d'un aéronef, d'un moteur
- (40) Navigation de surface (RNAV).** Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.



- (41) **Navigation fondée sur les performances (PBN).** Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.
- (42) **Niveau de sécurité visé (TLS).** Terme générique représentant le niveau de risque jugé acceptable dans certaines conditions.
- (43) **Nuit.** Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.
- (44) **Opération par faible visibilité (LVO).** Approche avec RVR inférieure à 550 m et/ou DH inférieure à 60 m (200 ft), ou décollage avec RVR inférieure à 400 m.
- (45) **Opération d'approche aux instruments.** Approche et atterrissage utilisant des instruments de guidage de navigation et une procédure d'approche aux instruments. Les opérations d'approche aux instruments peuvent être exécutées selon deux méthodes :
- (i) approche aux instruments bidimensionnelle (2D), n'utilisant que le guidage de navigation latérale ;
 - (ii) approche aux instruments tridimensionnelle (3D), utilisant à la fois le guidage de navigation latérale et verticale.
- (46) **Spécification de performance de communication requise (RCP).** Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la communication basée sur la performance.
- (47) **Pilote commandant de bord.** Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.
- (48) **Plan de vol.** Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organes des services de la circulation aérienne.
- (49) **Plan de vol exploitation.** Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'avion et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes intéressés.
- (50) **Point de non-retour.** Dernier point géographique possible à partir duquel, pour un vol donné, l'aéronef peut se rendre à l'aérodrome de destination ou à un aérodrome de dégagement en route disponible..



- (51) **Portée visuelle de piste (RVR).** Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.
- (52) **Procédure d'approche aux instruments (IAP).** Série de manoeuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables. Les procédures d'approche aux instruments sont classées comme suit :
- (53) **Procédure d'approche classique (NPA).** Procédure d'approche aux instruments conçue pour les opérations d'approche aux instruments 2D de type A.
- (54) **Procédure d'approche avec guidage vertical (APV).** Procédure d'approche aux instruments en navigation fondée sur les performances (PBN) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A.
- (55) **Procédure d'approche de précision (PA).** Procédure d'approche aux instruments fondée sur des systèmes de navigation (ILS, MLS, GLS et SBAS Cat I), conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A ou B.
- (56) **Programme de maintenance.** Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.
- (57) **Règlement applicable de navigabilité.** Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.
- (58) **Renseignement météorologique.** Message d'observation météorologique, analyse, prévision et tout autre élément d'information relatif à des conditions météorologiques existantes ou prévues.
- (59) **Réparation.** Remise d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, conformément au règlement applicable de navigabilité.
- (60) **Résumé de l'accord.** Lorsqu'un aéronef est exploité en vertu d'un accord au titre de l'article 83 *bis* conclu entre l'État d'immatriculation et un autre État, le résumé de l'accord, qui indique brièvement et clairement les fonctions et obligations qui sont transférées par



l'État d'immatriculation à l'autre État, est communiqué avec l'accord au titre de l'article 83 *bis* enregistré auprès du Conseil de l'OACI.

- (61) Sacoche de vol électronique (EFB).** Système d'information électronique constitué d'équipement et d'applications, destiné à l'équipage de conduite, qui permet de stocker, d'actualiser, d'afficher et de traiter des fonctions EFB à l'appui de l'exécution des vols ou de tâches liées au vol.
- (62) Service de la circulation aérienne.** Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).
- (63) Segment d'approche finale (FAS).** Partie d'une procédure d'approche aux instruments au cours de laquelle sont exécutés l'alignement et la descente en vue de l'atterrissage.
- (64) Simulateur d'entraînement au vol.** L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :
- (i) Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.
 - (ii) Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.
 - (iii) Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.
- (65) Spécification de navigation** Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation :
- (i) Spécification RNAV. (Navigation de surface). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1).



(ii) Spécification RNP. (Qualité de navigation requise). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

- (66) Spécification de performance de surveillance requise (RSP).** Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la surveillance basée sur la performance.
- (67) Substances psychoactives.** Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psycho stimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.
- (68) Surveillance basée sur la performance (PBS).** Surveillance basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne
- (69) Système de vision améliorée (EVS).** Système électronique d'affichage en temps réel d'images de la vue extérieure obtenues au moyen de capteurs d'images.
- (70) Système de vision combiné (CVS).** Système d'affichage d'images issu de la combinaison d'un système de vision améliorée (EVS) et d'un système de vision synthétique (SVS)
- (71) Système de vision synthétique (SVS).** Système d'affichage d'images de synthèse, tirées de données, de la vue extérieure dans la perspective du poste de pilotage.
- (72) Temps de vol - avions.** Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.
- (73) Travail aérien.** Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.
- (74) Visualisation tête haute (HUD).** Système d'affichage des informations de vol dans le champ de vision extérieur avant du pilote.
- (75) Vol à grande distance avec survol de l'eau.** Vol au-dessus de l'eau sur une distance de plus de 93 km (50 NM), ou pendant une période de 30 minutes à la vitesse de croisière normale, selon ce qui correspond au temps de vol le moins élevé, à l'écart de tout terrain permettant d'effectuer un atterrissage d'urgence.



(76) Vol d'aviation d'affaires. Exploitation ou utilisation non commerciale d'un aéronef par une entreprise pour le transport de passagers ou de marchandises en tant qu'aide à la conduite des affaires, assurée par un ou des pilotes professionnels employés pour piloter l'aéronef.

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

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

8.1.1.3. ABRÉVIATIONS

(a) Les abréviations ci-après sont utilisées dans ce règlement :

- | | | |
|------|----------|---|
| (1) | ACAS | Système anticollision embarqué ; |
| (2) | ADREP | Compte rendu d'accident/incident; |
| (3) | AGA | Aérodromes, routes aériennes et aides au sol; |
| (4) | AIG | Enquêtes et prévention des accidents; |
| (5) | ASE | Erreur de système altimétrique; |
| (6) | ASIE/PA | Asie/Pacifique; |
| (7) | ATS | Service de la circulation aérienne; |
| (8) | CADV | Commandes automatiques de vol; |
| (9) | CAT I | Catégorie I; |
| (10) | CAT II | Catégorie II; |
| (11) | CAT III | Catégorie III; |
| (12) | CAT IIIA | Catégorie IIIA; |
| (13) | CAT IIIB | Catégorie IIIB; |
| (14) | CAT IIIC | Catégorie IIIC; |
| (15) | CFIT | Impact sans perte de contrôle; |
| (16) | cm | Centimètre; |
| (17) | CVS | Système de vision combiné |
| (18) | DA | Altitude de décision; |
| (19) | DA/H | Altitude/hauteur de décision; |
| (20) | DH | Hauteur de décision; |



- (21) DME Dispositif de mesure de distance;
- (22) ECAM Moniteur électronique centralisé de bord;
- (23) EFB Sacoche de vol électronique
- (24) EFIS Système d'instruments de vol électroniques;
- (25) EGT Température des gaz d'échappement;
- (26) EICAS Système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage;
- (27) ELT Émetteur de localisation d'urgence;
- (28) ELT(AD°) ELT automatique largable;
- (29) ELT(AF) ELT automatique fixe;
- (30) ELT(AP) ELT automatique portatif;
- (31) ELT(S) ELT de survie;
- (32) EPR Rapport de pressions moteur;
- (33) EUROCAE Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile;
- (34) FM Modulation de fréquence;
- (35) ft Pied;
- (36) g Accélération de la pesanteur;
- (37) GPWS Dispositif avertisseur de proximité du sol;
- (38) hPa Hectopascal;
- (39) IFR Règles de vol aux instruments;
- (40) IMC Conditions météorologiques de vol aux instruments;
- (41) INS Système de navigation par inertie;
- (42) kg Kilogramme;
- (43) km Kilomètre;
- (44) km/h Kilomètre(s) par heure;
- (45) kt Nœud;
- (46) LED Diode électroluminescente ;
- (47) m Mètre;
- (48) MDA Altitude minimale de descente;



- (49) MDA/H Altitude/hauteur minimale de descente;
- (50) MDH Hauteur minimale de descente;
- (51) MHz Mégahertz;
- (52) MNPS Spécifications de performances minimales de navigation;
- (53) NAV Navigation;
- (54) NM Mille marin;
- (55) N1 Régime de la turbine haute pression;
- (56) NVIS Système d'imagerie de vision nocturne
- (57) OCA Altitude de franchissement d'obstacles;
- (58) OCA/H Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles;
- (59) OCH Hauteur de franchissement d'obstacles;
- (60) PBC Communication basée sur la performance
- (61) PBN Navigation fondée sur les performances
- (62) PBS Surveillance basée sur la performance
- (63) RCP Performances de communication requise
- (64) RNAV Navigation de surface
- (65) RNP Qualité de navigation requise;
- (66) RSP Performance de surveillance requise
- (67) RTCA Radio Technical Commission for Aeronautics
- (68) RVR Portée visuelle de piste;
- (69) SAR Recherches et sauvetage;
- (70) SI Système international d'unités;
- (71) SICASP Groupe d'experts sur l'amélioration du radar secondaire de surveillance et les systèmes anticollision;
- (72) SVS Système de vision synthétique ;
- (73) TLS Niveau de sécurité visé;
- (74) TVE Erreur verticale totale;
- (75) UTC Temps universel coordonné;
- (76) V_D Vitesse de calcul en piqué;



- (77) VFR Règles de vol à vue;
- (78) VMC Conditions météorologiques de vol à vue;
- (79) V_{so} Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé en configuration d'atterrissage;
- (80) WXR Conditions météorologiques.



Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Mali

ANAC – RAM 08 PARTIE 2

Page: **8.1 II** **1 de 3**
Amendement: **00**
Date: **30/06/2019**

SECTION II VOLS D'AVIATION GÉNÉRALE



8.1. GÉNÉRALITÉS

8.1.1. GÉNÉRALITÉS

8.1.1.1. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Les normes et pratiques recommandées du présent règlement s'appliquent aux vols d'aviation générale internationale effectués par avion.
- (b) Les normes et pratiques recommandées du présent règlement sont des dispositions minimales. Ces dispositions, ainsi que celles, contenues dans le RAM 08 - Partie 1 - Aviation de transport commercial international s'appliquent à l'exploitation de tous les avions d'aviation civile internationale, sauf en ce qui concerne le travail aérien.
- (c) On remarquera que les normes et pratiques recommandées du présent règlement, lorsqu'elles sont appliquées à l'exploitation des avions de gros tonnage, sont moins strictes que celles du RAM 08, Partie 1, qui sont applicables aux mêmes avions ou à des avions analogues qui assurent le transport commercial. Néanmoins, en relation avec les dispositions existantes du RAM 01 et du RAM 04, le présent règlement, garantit un niveau satisfaisant de sécurité pour les vols que doivent faire les avions de gros tonnage en question. On observera à ce sujet que toutes les normes de performances du RAM 04 sont applicables à tous les avions de masse supérieure à 5 700 kg qui doivent transporter des passagers, des marchandises ou de la poste en service international, dont le prototype a passé les épreuves de délivrance de certificat depuis le 13 décembre 1964. En outre, aux termes du RAM 01, le pilote d'un aéronef certifié pour être exploité avec un équipage minimal d'au moins deux pilotes doit avoir une qualification de type pour ce type d'aéronef.

8.1.1.2. RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES

- (a) Le pilote commandant de bord doit se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats sur le territoire desquels le vol est effectué.
- (b) Le pilote commandant de bord devra connaître les lois, les règlements et les procédures qui se rapportent à l'exercice de ses fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'il devra traverser, aux aérodromes qu'il sera appelé à utiliser et pour les installations et services correspondants. Il devra veiller à ce que les autres membres d'équipage de conduite connaissent ceux de ces lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'avion.,



- (c) Le pilote commandant de bord est également responsable du contrôle de l'exploitation, de la conduite et de la sécurité de l'avion depuis le moment où celui-ci est prêt à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol .
- (d) Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité ou la sûreté de l'avion ou de personnes nécessite des mesures qui amènent à violer une procédure ou un règlement local, le pilote commandant de bord en avise sans délai les autorités locales. Si l'Etat où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord doit rendre compte dès que possible, et en principe dans les dix jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet Etat; dans ce cas le pilote commandant de bord adressera également une copie de son compte rendu, dès que possible, et en principe dans les dix jours, à l'Etat d'immatriculation.
- (e) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'avion se trouve impliqué et lors duquel des personnes sont tuées ou grièvement blessées ou lors duquel des dégâts importants sont infligés à l'avion ou à d'autres biens.
- (f) Le pilote commandant de bord devra veiller à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, comme il est spécifié au RAM 01.

8.1.1.3 MARCHANDISES DANGEREUSES.

Note. - Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans le RAM 19.

8.1.1.4. USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

Note. - Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans la section 1.6.1.6 du RAM 01, et dans le RAM 11 – Partie 1.

8.1.1.5. PARTICULIERES

Le pilote commandant de bord n'effectuera pas un vol nécessitant une approbation particulière si cette approbation n'a pas été délivrée par l'État d'immatriculation. Les approbations particulières suivront le modèle prévu par la réglementation en vigueur.



8.2. EXÉCUTION DES VOLS

8.2.1. INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

8.2.1.1. SUFFISANCE DES INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

- (a) Le pilote commandant de bord ne doit pas entreprendre un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose que les installations et services à la surface en place qui sont directement nécessaires à ce vol et à la sécurité de l'avion, y compris les moyens de télécommunication et les aides de navigation, sont satisfaisants, compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté.

8.2.2. GESTION DE L'EXPLOITATION

8.2.2.1. CONSIGNES D'EXPLOITATION — GENERALITES

- (a) La conduite d'un avion sur l'aire de mouvement d'un aéroport ne sera assurée que par un pilote ayant les qualifications nécessaires ou par une personne qui :
- (1) a reçu du propriétaire ou, dans le cas d'un avion loué, du locataire, ou de son agent désigné, l'autorisation nécessaire à cet effet ;
 - (2) possède la compétence voulue pour conduire l'avion au sol ;
 - (3) possède les qualifications requises pour utiliser la radio, si des communications radio sont nécessaires ;
 - (4) a reçu d'une personne compétente des instructions sur le plan de l'aéroport et, selon les besoins, des renseignements sur les itinéraires, la signalisation, les marques, le balisage lumineux ainsi que les signaux et instructions, expressions conventionnelles et procédures de l'ATC, et est en mesure de se conformer aux normes opérationnelles qu'exige la sécurité des mouvements des avions sur l'aéroport.

8.2.2.2. MINIMUMS OPÉRATIONNELS D'AÉRODROME

- (a) Les opérations d'approche aux instruments devront être classées en fonction des minimums opérationnels les plus bas prévus, au-dessous desquels une opération d'approche ne doit se poursuivre qu'avec la référence visuelle nécessaire, comme suit :
- (1) Type A : hauteur minimale de descente ou hauteur de décision égale ou supérieure à 75 m (250 ft) ;



- (2) Type B : hauteur de décision inférieure à 75 m (250 ft). Les opérations d'approche aux instruments de type B se classent comme suit :
- (i) Catégorie I (CAT I) : hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft) avec visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m ;
 - (ii) Catégorie II (CAT II) : hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et portée visuelle de piste au moins égale à 300 m ;
 - (iii) Catégorie III (CAT III) : hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision, et portée visuelle de piste inférieure à 300 m ou sans limites de portée visuelle de piste ;
- (b) L'État d'immatriculation délivrera une approbation particulière pour les opérations d'approche aux instruments par faible visibilité, qui ne seront exécutées que si la RVR est communiquée.
- (c) Pour les décollages par faible visibilité, l'État d'immatriculation délivrera une approbation particulière en ce qui concerne la RVR minimale.
- (d) Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 2D utilisant des procédures d'approche aux instruments doivent être déterminés en fonction de l'altitude minimale de descente (MDA) ou de la hauteur minimale de descente (MDH), de la visibilité minimale et, au besoin, de la base des nuages.
- (e) Les minimums opérationnels pour les opérations d'approche aux instruments 3D utilisant des procédures d'approche aux instruments doivent être déterminés en fonction de l'altitude de décision (DA) ou de la hauteur de décision (DH) et de la visibilité minimale ou de la RVR.
- (f) Le pilote commandant de bord doit établir des minimums opérationnels d'aérodrome compatibles avec les critères spécifiés par l'État d'immatriculation pour chaque aérodrome utilisé dans les opérations. Lors de l'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome, toutes les conditions éventuellement prescrites dans la liste des approbations particulières seront respectées. Ces minimums ne doivent pas être inférieurs à ceux qui pourront avoir été établis pour ces aérodromes par l'État de l'aérodrome, à moins d'avoir été expressément approuvés par cet État.
- (g) L'État d'immatriculation autorisera un ou des crédits opérationnels pour des opérations avec avions équipés de systèmes d'atterrissage automatique, de HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS. Lorsque le crédit opérationnel est lié à des opérations par faible visibilité, l'État d'immatriculation délivrera une approbation particulière. Ces autorisations seront sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments

Note. - Un crédit opérationnel inclut :



- a) *aux fins d'une interdiction d'approche (RAM 08 section 2 § 8.2.4.1 (b)), des minimums inférieurs aux minimums opérationnels d'aérodrome ;*
- b) *la réduction ou la satisfaction des exigences en matière de visibilité ; ou*
- c) *L'exigence d'un moins grand nombre d'installations au sol, celles-ci étant compensées par les capacités disponibles à bord.*

8.2.2.3. CONSIGNES PASSAGERS

- (a) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que l'équipage et les passagers soient mis au courant, au moyen d'un exposé verbal ou d'une autre façon, de l'emplacement et du mode d'emploi :
 - (1) ceintures de sécurité; et, selon le cas,
 - (2) des issues de secours;
 - (3) des gilets de sauvetage;
 - (4) de l'équipement d'alimentation en oxygène si l'emploi d'oxygène est prévu;
 - (5) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.
- (b) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que tous les occupants soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi général de l'équipement collectif essentiel de secours de bord.
- (c) En cas d'urgence au cours du vol, le pilote commandant de bord devra veiller à ce que les passagers reçoivent les instructions appropriées aux circonstances.
- (d) Le pilote commandant de bord devra veiller à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage, et chaque fois que cela sera jugé nécessaire en raison de turbulence ou d'un cas d'urgence en vol, tous les passagers de l'avion soient maintenus sur leur siège par les ceintures ou harnais de sécurité fournis

8.2.3. PREPARATION DES VOLS

8.2.3.1. RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD

- (a) Aucun vol ne doit être entrepris avant que le pilote commandant de bord se soit assuré:
 - (1) que l'avion est apte au vol, en état de navigabilité et dûment immatriculé et que les pièces qui en font foi se trouvent à bord;
 - (2) que l'avion est doté des instruments et de l'équipement approprié, compte tenu des



conditions de vol prévues;

- (3) que les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du Chapitre " Entretien des Avions "du présent règlement ;
 - (4) que la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues;
 - (5) que toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de manière à ne pas compromettre la sécurité de façon sûre;
 - (6) que les limites d'emploi de l'avion, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne seront pas dépassées.
- (b) le pilote commandant de bord doit disposer de renseignements suffisants sur les performances de montée tous moteurs en fonctionnement pour déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée.

8.2.3.2. PLANIFICATION DES VOLS

- (a) Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord doit prendre connaissance de tous les renseignements météorologiques disponibles pour le vol projeté. La préparation d'un vol hors du voisinage du lieu de départ ou de tout vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments doit comprendre:
- (1) l'étude des observations et des prévisions météorologiques courantes disponibles, et
 - (2) l'élaboration d'un autre plan de vol au cas où le vol ne pourrait se dérouler comme prévu en raison des conditions météorologiques.

8.2.3.3. CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

- (a) Un vol qui doit être effectué en VFR ne sera entrepris que si des messages d'observations météorologiques récents, ou une combinaison de messages récents et de prévisions, indiquent que les conditions météorologiques le long de la route ou de la partie de la route qui doit être parcourue en VFR seront le moment voulu de nature à permettre le respect de ces règles
- (b) Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments :
- (1) ne décollera pas de l'aérodrome de départ à moins que les conditions météorologiques, au moment de l'utilisation, ne soient égales ou supérieures au minimums opérationnels de l'aérodrome pour cette opération ;
 - (2) ne décollera pas ou ne sera pas poursuivi au-delà du point de replanification en vol à moins que, à l'aérodrome d'atterrissage prévu ou à chaque aéroport de dégagement à choisir



conformément au § 8.2.3.4, les comptes rendus météorologiques en vigueur ou une combinaison de comptes rendus en vigueur et de prévisions n'indiquent que les conditions météorologiques seront, à l'heure d'utilisation prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de l'aérodrome pour cette opération.

- (c) L'État d'immatriculation doit établir les critères à utiliser pour l'heure d'utilisation prévue d'un aérodrome, en incluant une marge de temps.
- (d) Un vol qui doit traverser une zone où l'on signale ou prévoit du givrage ne devra être entrepris que si l'avion est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.
- (e) Un vol qu'il est prévu d'effectuer en conditions de givrage au sol observées ou présumées ou qui risque d'être exposé à de telles conditions ne devra être entrepris que si l'avion a fait l'objet d'une inspection givrage et, au besoin, d'un traitement de dégivrage/antigivrage approprié. Les accumulations de glace et autres contaminants d'origine naturelle devront être enlevés afin de maintenir l'avion en état de navigabilité avant le décollage.

8.2.3.4. AERODROMES DE DEGAGEMENT

8.2.3.4.1. Aérodromes de dégagement à destination

- (a) Pour un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments, au moins un aérodrome de dégagement devra être choisi et spécifié dans le plan de vol, sauf :
 - (1) si la durée du vol à partir de l'aérodrome de départ, ou du point de replanification en vol, jusqu'à l'aérodrome de destination est telle que, en tenant compte de toutes les conditions météorologiques et des renseignements opérationnels pertinents pour le vol, à l'heure d'utilisation prévue, il existe une certitude raisonnable :
 - (i) que l'approche et l'atterrissage pourront être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue ;
 - (ii) que des pistes distinctes seront utilisables à l'heure d'utilisation prévue de l'aérodrome de destination, dont au moins une pour laquelle il y a une procédure d'approche aux instruments opérationnelle ;
 - (2) si l'aérodrome d'atterrissage prévu est isolé et :
 - (iii) une procédure d'approche aux instruments normalisée est prescrite pour l'aérodrome d'atterrissage prévu ;
 - (iv) un point de non-retour a été déterminé ; et



(v) un vol ne sera pas poursuivi au-delà du point de non-retour à moins que les renseignements météorologiques en vigueur disponibles indiquent que, les conditions suivantes existeront à l'heure d'utilisation prévue:

(A) base des nuages à 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de l'altitude minimale spécifiée dans la procédure d'approche aux instruments ;

(B) visibilité de 5,5 km (3NM) au moins ou dépassant de 4 km (2NM) la visibilité minimale spécifiée dans la procédure d'approche aux instruments.

8.2.3.5. CARBURANT ET LUBRIFIANT REQUIS

(a) Un vol ne doit être entrepris que si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus pour le vol, l'avion emporte une quantité de carburant et de lubrifiant suffisante pour effectuer ce vol avec sécurité . La quantité de carburant emportée devra permettre à l'avion :

(1) si le vol est effectué selon les règles de vol aux instruments et dans le cas où il n'y a pas à prévoir d'aérodrome de dégagement à destination, cas qui fait l'objet de la section 8.2.3.4, ou si le vol est effectué à destination d'un aérodrome isolé, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale ; ou

(2) si le vol est effectué selon les règles de vol aux instruments et s'il faut prévoir un aérodrome de dégagement à destination, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis l'aérodrome de dégagement, et par la suite d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale ; ou

(3) si le vol est effectué en VFR de jour, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 30 minutes à l'altitude de croisière normale ;
ou

(4) si le vol est effectué en VFR de nuit, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis d'avoir une réserve de carburant finale pour au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale.

(b) L'utilisation de carburant, après le commencement du vol, à d'autres fins que celles initialement prévues lors de la planification avant le vol exigera une nouvelle analyse et, s'il y a lieu, un ajustement de l'opération planifiée.

8.2.3.6. AVITAILLEMENT AVEC PASSAGERS À BORD

(a) Un avion ne doit être avitaillé en carburant pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, que si le pilote commandant de bord ou d'autres



personnes qualifiées sont présents à bord, prêts à déclencher et à conduire une évacuation de l'avion en se servant des moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.

- (b) lorsque des opérations d'avitaillement sont en cours pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, des communications bilatérales doivent être assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol chargée de ces opérations et le pilote commandant de bord ou le personnel qualifié dont la présence est prescrite au 8.2.3.6 (a).

Note.- Les dispositions du 8.2.3.6 (a).n'exigent pas nécessairement le déploiement de l'escalier escamotable, ni l'ouverture des issues de secours en tant que condition préalable aux opérations d'avitaillement en carburant.

8.2.3.7. RÉSERVE D'OXYGÈNE

- (a) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que de l'oxygène soit mis à la disposition de l'équipage et des passagers en quantité suffisante pour tous les vols effectués à des altitudes où le manque d'oxygène risque d'amoinrir les facultés des membres de l'équipage ou d'être préjudiciable aux passagers.

Note 1. - *La Procédure d'application PA 8.2.3.7 contient des éléments indicatifs sur la réserve d'oxygène à emporter et l'emploi de l'oxygène.*

Note 2. - *En atmosphère type, les altitudes correspondant approximativement aux pressions absolues indiquées dans la PA 8.2.3.7 sont les suivantes :*

| Pression absolue | Mètres | Pieds |
|------------------|--------|--------|
| 700 hPa | 3 000 | 10 000 |
| 620 hPa | 4 000 | 13 000 |
| 376 hPa | 7 600 | 25 000 |

8.2.4. PROCEDURES EN VOL

8.2.4.1. MINIMUMS OPERATIONNELS D'AERODROME

- (a) Un vol ne sera poursuivi en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu que si les renseignements disponibles les plus récents indiquent qu'à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage pourra être effectué à cet aérodrome ou à l'un au moins des aérodromes de dégagement à destination, en respectant les minimums opérationnels visés par le 8.2.2.2.
- (b) Une approche aux instruments ne sera pas poursuivie à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, ou dans le segment d'approche finale, à moins que la visibilité



communiquée ou la RVR de contrôle ne soient égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome.

- (c) Si la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle tombe au-dessous du minimum spécifié une fois que l'avion est entré dans le segment d'approche finale, ou qu'il est descendu à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, l'approche peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H. En tout cas, un avion ne poursuivra pas son approche vers un aérodrome au-delà du point auquel les conditions d'utilisation seraient inférieures aux minimums opérationnels spécifiés.

8.2.4.2. OBSERVATIONS METEOROLOGIQUES ET OPERATIONNELLES COMMUNIQUEES PAR LES PILOTES

- (a) Les conditions météorologiques susceptibles de compromettre la sécurité d'autres aéronefs doivent être signalées dès que possible.
- (b) Le pilote commandant de bord doit rendre compte de l'efficacité du freinage sur la piste lorsque ce freinage n'est pas aussi efficace que ce qui a été signalé.

8.2.4.3. CONDITIONS DE VOL DANGEREUSES

- (a) Les conditions de vol dangereuses rencontrées, autres que celles qui sont associées aux conditions météorologiques, doivent être signalées à la station aéronautique appropriée dès que possible, avec tous les détails susceptibles d'être utiles pour la sécurité des autres aéronefs.

8.2.4.4. PROCEDURES D'EXPLOITATION DE L'AVION EN RAPPORT AVEC LES PERFORMANCES D'ATTERRISSAGE

- (a) Le pilote commandant de bord ne doit pas poursuivre son approche à l'atterrissage en dessous de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude d'un aérodrome à moins d'être assuré que, selon les informations disponibles sur l'état de la surface de la piste, les informations sur les performances de l'avion indiquent que l'atterrissage peut être fait en toute sécurité.

8.2.4.5. MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE À LEUR POSTE

8.2.4.5.1. Décollage et Atterrissage

- (a) Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage doit être à son poste.

8.2.4.5.2. Croisière



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

8.2.4.5.3. Ceintures de Sécurité

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

8.2.4.5.4. Harnais de Sécurité :

- (d) Lorsque des harnais de sécurité sont installés, tout membre de l'équipage de conduite qui occupe un siège de pilote devra veiller à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage; chacun des autres membres de l'équipage de conduite devra veiller à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage à moins que les bretelles ne le gênent dans l'exercice de ses fonctions, auquel cas il pourra dégager ses bretelles, mais sa ceinture de sécurité devra rester bouclée.

8.2.4.6. EMPLOI DE L'OXYGENE

- (a) Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite devront utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas où l'alimentation en oxygène est prescrite, comme le prévoit le 8.2.3.7.

8.2.4.7. PROTECTION DE L'EQUIPAGE DE CABINE ET DES PASSAGERS A BORD DES AVIONS PRESSURISES EN CAS DE CHUTE DE PRESSION

- (a) Il doit être prévu pour les membres de l'équipage de cabine des dispositions telles qu'en cas de descente d'urgence nécessitée par une dépressurisation, ils aient de bonnes chances de ne pas perdre connaissance, et de prévoir en outre des moyens de protection leur permettant d'être aptes à donner les premiers secours aux passagers quand la situation est stabilisée après la descente d'urgence. Il est recommandé également de prévoir des dispositifs ou des procédures d'exploitation tels que les passagers aient de bonnes chances de survivre à l'hypoxémie consécutive à une dépressurisation.

8.2.4.8. GESTION DU CARBURANT EN VOL

- (a) Le pilote commandant de bord doit surveiller la quantité de carburant utilisable restant à bord pour s'assurer qu'elle n'est pas inférieure à la somme de la quantité de carburant requise pour se rendre jusqu'à un aéroport où il pourra atterrir en sécurité et de la réserve finale prévue restant dans les réservoirs.



- (b) Le pilote commandant de bord doit informer l'ATC d'une situation de carburant minimal en utilisant l'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) si, une fois dans l'obligation d'atterrir à un aéroport précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers cet aéroport, ou retard causé par la circulation, risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente dans les réservoirs risque d'être inférieure à la réserve finale prévue.
- (c) Le pilote commandant de bord doit signaler une situation d'urgence carburant en diffusant le message « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) si les calculs indiquent que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs à l'atterrissage à l'aéroport le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale prévue.

8.2.4.9. PROCEDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

- (a) L'État dans lequel l'aéroport est situé approuvera et publiera une ou plusieurs procédures d'approche aux instruments, conçues pour appuyer des opérations d'approche aux instruments, pour chaque piste aux instruments ou aéroport utilisés pour des approches aux instruments.
- (b) Les avions exploités selon les règles de vol aux instruments devront se conformer aux procédures d'approche aux instruments approuvées par l'État dans lequel l'aéroport est situé.

Note. - Voir la section 2, § 8.2.2.2 (a) pour les classifications des opérations d'approche aux instruments.

FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

- (a) Le pilote commandant de bord sera responsable de la conduite, de la sécurité et de la sûreté de l'avion ainsi que de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à bord.
- (b) Le pilote commandant de bord aura la responsabilité de veiller à ce qu'un vol :
- (1) ne soit pas entrepris si l'un quelconque des membres de l'équipage de conduite n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions pour des motifs tels que blessure, fatigue, maladie ou effets d'une substance psychoactive quelconque ;
 - (2) ne se poursuive pas au-delà de l'aéroport d'atterrissage convenable le plus proche lorsque l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exercer leurs fonctions est sensiblement diminuée par suite d'un amoindrissement de leurs facultés résultant de fatigue, de maladie ou d'un manque d'oxygène.



- (c) Le pilote commandant de bord aura la responsabilité de signaler au service compétent le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident concernant l'avion et ayant entraîné des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens.

BAGAGES A MAIN (DECOLLAGE ET ATERRISSAGE)

- (a) Le pilote commandant de bord devra veiller à ce que tous les bagages introduits dans l'avion et dans la cabine soient rangés de façon sûre.



8.3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

8.3.1 UTILISATION DE L'AVION

8.3.1.1. GÉNÉRALITÉS

(a) L'avion doit être utilisé:

- (1) conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité ou de tout document similaire agréé;
- (2) dans le cadre des limites d'emploi prescrites par le service responsable de la délivrance des certificats dans l'État d'immatriculation;
- (3) dans le cadre des limites de masse imposées conformément aux normes de certification acoustique applicables du RAM 20, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un aérodrome ou une piste où il n'existe aucun problème de bruit, par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'aérodrome est situé.

(b) Des plaques indicatrices, des listes, des marques sur les instruments ou des combinaisons de ces éléments, indiquant les limites d'emploi dont le service responsable de la délivrance des certificats dans l'État d'immatriculation a prescrit l'affichage, doivent être disposées à bord de l'avion.

(c) Le pilote commandant de bord devra déterminer si les performances de l'avion permettront un décollage et un départ en sécurité.



8.4 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AVIONS

8.4.1.1. RESPONSABILITES DU PROPRIETAIRE EN MATIERE DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

- (a) En suivant des procédures acceptables pour l'État d'immatriculation, le propriétaire d'un avion ou, si ce dernier est loué, le locataire, doit veiller à ce que:
- (1) l'avion soit maintenu en état de navigabilité;
 - (2) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement;
 - (3) le certificat de navigabilité de l'avion demeure valide;
- (b) Le propriétaire ou le locataire ne doit pas utiliser l'avion à moins que sa maintenance, y compris tout moteur, hélice et pièce connexe, ne soit effectuée :
- (1) par un organisme qui satisfait aux dispositions de l'Annexe 8 (RAM 05), ~~Partie 2, Chapitre 6,~~ et qui est soit agréé par l'État d'immatriculation de l'avion soit agréé par un autre État contractant et accepté par l'État d'immatriculation ; ou
 - (2) par une personne ou un organisme conformément à des procédures qui sont autorisées par l'État d'immatriculation ;
- et qu'il existe une fiche de maintenance relative à la maintenance effectuée.
- (c) Le propriétaire ou le locataire devra veiller à ce que la maintenance des avions soit effectuée conformément à un programme de maintenance acceptable pour l'État d'immatriculation.

8.4.1.2. ENREGISTREMENTS DE MAINTENANCE

- (a) Le propriétaire ou le locataire doit veiller à ce que les états ci-après soient conservés pendant les périodes indiquées au paragraphe (b) de la présente section:
- (1) temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'avion et de tous les ensembles à vie limitée;
 - (2) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité;
 - (3) renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations;
 - (4) temps de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'avion ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposé;
 - (5) situation actuelle de conformité de l'avion avec le programme de maintenance;



- (6) états de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.
- (b) Les états dont il est question aux sous-paragraphes (a)(1) à (5) ci-dessus doivent être conservés pendant au moins 90 jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les états indiqués au sous-paragraphe (a) (6) doivent être conservés pendant au moins un an après la date de signature de la fiche de maintenance.
- (c) En cas de changement temporaire de propriétaire ou de locataire, les enregistrements seront mis à la disposition du nouveau propriétaire ou locataire. En cas de changement permanent de propriétaire ou de locataire, les enregistrements seront transférés au nouveau propriétaire ou locataire.
- Note.** - *Dans le contexte du 8.4.1.2 (c), l'État d'immatriculation aura à déterminer ce qu'il convient de considérer comme un changement temporaire de propriétaire ou de locataire en fonction de la nécessité d'avoir prise sur les états, ce qui dépendra de la possibilité d'y accéder et de les mettre à jour.*
- (d) Les enregistrements conservés et transférés conformément au § 8.4.1.2 seront tenus sous une forme et dans un format qui en assurent en permanence la lisibilité, la sécurité et l'intégrité.

8.4.1.3. MODIFICATIONS ET REPARATIONS

- (a) Toutes les modifications et réparations doivent être conformes à des règlements de navigabilité acceptables pour l'État d'immatriculation. Des procédures doivent être établies pour assurer la conservation des renseignements attestant le respect des règlements de navigabilité.

8.4.1.4. FICHE DE MAINTENANCE

- (a) Lorsque les travaux de maintenance sont effectués par un organisme de maintenance agréé, celui-ci doit remplir une fiche de maintenance conformément au RAM 05.
- (b) Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, une personne titulaire d'une licence délivrée conformément au RAM 01 doit remplir et signer une fiche de maintenance, pour certifier que les travaux ont été effectués de façon satisfaisante et conformément à des données et des procédures acceptables pour l'État d'immatriculation.
- (c) Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, la fiche de maintenance doit comprendre les renseignements suivants :
- (1) les détails essentiels des travaux effectués ;



- (2) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
- (3) le nom de la personne ou des personnes autorisées qui ont signé la fiche.



8.5 ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

8.5.1. COMPOSITION ET QUALIFICATIONS

8.5.1.1. COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) L'équipage de conduite ne doit pas être inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel de vol ou tout autre document associé au certificat de navigabilité.

8.5.1.2. QUALIFICATIONS

- (a) Le pilote commandant de bord doit s'assurer :

- (1) que chaque membre de l'équipage de conduite est titulaire d'une licence en cours de validité qui a été délivrée par l'État d'immatriculation, ou validée par lui, si la licence a été délivrée par un autre État contractant ;
- (2) que les membres de l'équipage de conduite possèdent les qualifications appropriées ;
- (3) que les membres de l'équipage de conduite ont fait le nécessaire pour maintenir leur compétence.

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



8.6 SÛRETÉ

8.6.1. RESPONSABILITÉS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

8.6.1.1. SÛRETÉ DE L'AVION

(a) Le pilote commandant de bord sera responsable de la sûreté de l'avion durant son utilisation.

8.6.1.2. RAPPORT SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

(a) Après un acte d'intervention illicite, le pilote commandant de bord devra présenter sans délai un rapport sur cet acte à l'autorité locale désignée.

Note. - Au sens du présent chapitre, le mot « sûreté » désigne la prévention d'actes illicites dirigés contre l'aviation civile.



8.7 MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENT

8.7.1. MANUEL DE VOL

Note. — Le manuel de vol de l'avion contient les renseignements spécifiés au RAM 04.

8.7.1.1. MISE A JOUR DU MANUEL

(a) Le manuel de vol de l'avion devra être mis à jour en y apportant les modifications imposées par l'État d'immatriculation.

8.7.2. CARNET DE ROUTE

8.7.2.1. CONTENU DU CARNET DE ROUTE

(a) Pour chaque avion employé à la navigation internationale, il sera tenu un carnet de route sur lequel seront portés les renseignements relatifs à l'avion, à l'équipage et à chaque vol.

(b) Le carnet de route d'un avion doit comporter les rubriques suivantes :

- (1) nationalité et immatriculation de l'avion ;
- (2) date ;
- (3) noms et fonctions des membres de l'équipage ;
- (4) points et heures de départ et d'arrivée ;
- (5) nature du vol ;
- (6) observations concernant le vol ;
- (7) signature du pilote commandant de bord.

8.7.3. ÉTATS DE L'EQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE TRANSPORTE A BORD

8.7.3.1. EXIGENCES DE TRANSMISSION DE RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'EQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE

(a) À tout moment, le propriétaire de l'avion ou, dans le cas d'un avion loué, le locataire, doit pouvoir communiquer sans délai aux centres de coordination de sauvetage des listes contenant des renseignements sur l'équipement de secours et de sauvetage transporté dans l'avion lorsqu'il



effectue un vol international. Les renseignements comprendront notamment le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des signaux pyrotechniques, le détail des fournitures médicales de secours, les réserves d'eau potable, ainsi que le type de l'équipement radio portatif de secours et les fréquences utilisées.



Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Mali

**ANAC – RAM 08
PARTIE 2**

Page: **S.3 III** 1 de 1
Amendement: 00
Date: 30/06/2019

**SECTION III AVIONS LOURDS ET AVIONS A
TURBOREACTEURS**



8.1. APPLICATION

8.1.1.1 DOMAINE D APPLICATION

(a) Les normes et pratiques recommandées des Sections 2 et 3 sont applicables aux vols d'aviation générale internationale effectués par :

- (1) des avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ;
- (2) des avions équipés d'un ou de plusieurs turboréacteurs.

(b) Les vols effectués par des avions dont le nombre de sièges passagers est supérieur à neuf sont soumis aux dispositions de la Section 3.

Note. - *Le fait d'être visé par les dispositions du 8.1.1.1 n'empêche pas un exploitant d'aviation générale de répondre aux dispositions de la Section 3 qui pourraient être à son avantage.*



8.2. VOLS D'AVIATION D'AFFAIRES

- (a) Les entreprises utilisant, trois aéronefs ou plus confiés à des pilotes employés pour effectuer des vols d'affaires, doivent se conformer aux dispositions de la Section 3.



8.3. GÉNÉRALITÉS

8.3.1. RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES

8.3.1.1. RESPONSABILITES DE L'EXPLOITANT

- (a) L'exploitant devra veiller à ce que tous ses employés sachent qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des États dans le territoire desquels les vols sont effectués.
- (b) L'exploitant devra veiller à ce que tous ses pilotes connaissent les lois, les règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'ils devront traverser, aux aérodromes qu'ils seront appelés à utiliser et pour les installations et services correspondants. L'exploitant devra veiller à ce que les autres membres de l'équipage de conduite connaissent ceux de ces lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'avion.
- (c) La responsabilité du contrôle d'exploitation incombe au pilote commandant de bord. L'exploitant devra décrire le système de contrôle d'exploitation dans le manuel d'exploitation et indiquera le rôle et les responsabilités des personnes intervenant dans le système.
- (d) L'exploitant devra faire en sorte que le pilote commandant de bord dispose, à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherches et de sauvetage de la région qu'il survolera.
- (e) L'exploitant devra veiller à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques aéronautiques, comme il est spécifié au RAM 01.



8.3.2. GESTION DE LA SECURITE

- (a) Le Mali ne permet pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A soient utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec le RAM13, sauf :
- (1) s'ils se rapportent à un événement de sécurité identifié dans le contexte d'un système de gestion de la sécurité, sont limités aux parties pertinentes d'une transcription anonymisée de l'enregistrement et font l'objet des protections accordées par le RAM 21 ;
 - (2) s'ils sont destinés à être utilisés dans le cadre de procédures pénales sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident et font l'objet des protections accordées par le RAM 21 ; ou
 - (3) s'ils sont utilisés pour les inspections des enregistreurs de bord
- (b) Le Mali ne permet pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de FDR, ADRS, AIR Classe C ou AIRS Classe C soient utilisés à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec l'Annexe 13, sauf si ces enregistrements ou transcriptions d'enregistrements font l'objet des protections accordées par le RAM 21 et :
- (1) s'ils sont utilisés par l'exploitant à des fins de maintien de la navigabilité ou de maintenance ;
 - (2) s'ils sont destinés à être utilisés dans des procédures sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident ;
 - (3) s'ils sont dépersonnalisés ; ou
 - (4) s'ils sont divulgués dans le cadre de procédures de sécurité.



8.4. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

8.4.1. INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

8.4.1.1. RESPONSABILITES DE L'EXPLOITANT

- (a) L'exploitant devra veiller à ce qu'un vol ne soit pas entrepris avant que l'on se soit assuré par tous les moyens ordinaires disponibles que les installations et services à la surface en place qui sont directement nécessaires à ce vol et à la sécurité de l'avion, y compris les moyens de télécommunication et les aides de navigation, sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté.

8.4.2. GESTION DE L'EXPLOITATION

8.4.2.1. NOTIFICATION PAR L'EXPLOITANT

- (a) Si l'exploitant a une base d'exploitation dans un État autre que l'État d'immatriculation, il devra notifier l'État dans le territoire duquel la base d'exploitation est située.
- (b) Suite à la notification prévue en (a), la supervision de la sécurité et de la sûreté devra faire l'objet d'une coordination entre l'État sur le territoire duquel se trouvent la base d'exploitation et l'État d'immatriculation.

8.4.2.2. MANUEL D'EXPLOITATION

- (a) L'exploitant devra établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation contenant toutes les consignes et les informations dont le personnel d'exploitation a besoin pour s'acquitter de ses fonctions. Ce manuel sera modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions seront communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.

8.4.2.3. CONSIGNES D'EXPLOITATION — GENERALITES

- (a) L'exploitant devra veiller à ce que tous les membres du personnel d'exploitation soient convenablement instruits de leurs fonctions et de leurs responsabilités particulières, et de la place de ces fonctions par rapport à l'ensemble de l'exploitation.
- (b) L'exploitant doit donner des consignes d'exploitation et fournir des renseignements sur les performances de montée de l'avion tous moteurs en fonctionnement pour permettre au pilote commandant de bord de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ



dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements devraient être consignés dans le manuel d'exploitation.

8.4.2.4. SIMULATION DE SITUATIONS D'URGENCE EN COURS DE VOL

- (a) L'exploitant doit veiller à ce qu'aucune situation d'urgence ou situation anormale ne soit simulée lorsqu'il y a des passagers à bord.

8.4.2.5. LISTES DE VERIFICATION

- (a) Les listes de vérification seront utilisées par l'équipage de conduite avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'utilisation de l'aéronef et le manuel de vol ou tout autre document associé au certificat de navigabilité, sinon dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérification devront respecter les principes des facteurs humains.

8.4.2.6. ALTITUDES MINIMALES DE VOL

- (a) Pour les vols qui doivent s'effectuer selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant devra spécifier la méthode d'établissement des altitudes de franchissement du relief.

8.4.2.7. MINIMUMS OPERATIONNELS D'AERODROME

- (a) L'exploitant établira des minimums opérationnels d'aérodrome compatible avec les critères spécifiés par l'État d'immatriculation pour chaque aérodrome utilisé dans les opérations. Ces minimums ne seront pas inférieurs à ceux qui pourront avoir été établis pour ces aérodromes par l'État de l'aérodrome, sauf s'ils sont expressément approuvés par cet État.

8.4.2.8. GESTION DE LA FATIGUE

- (a) L'exploitant doit établir et mettre en œuvre un programme de gestion de la fatigue qui garantit qu'aucun membre de son personnel engagé dans l'exploitation et la maintenance des aéronefs n'exercera ses fonctions quand il est fatigué. Le programme devra tenir compte des temps de vol et des périodes de service de vol et devra être inclus dans le manuel d'exploitation.

8.4.2.9. PASSAGERS

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que les passagers soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi :
- (1) des ceintures de sécurité ;



- (2) des issues de secours ;
 - (3) des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire ;
 - (4) de l'alimentation en oxygène, si elle est prescrite pour les passagers ;
 - (5) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.
- (b) L'exploitant doit veiller à ce que toutes les personnes à bord soient au courant de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir.
- (c) L'exploitant doit veiller à ce qu'en cas d'urgence au cours du vol, les passagers reçoivent les instructions appropriées aux circonstances.
- (d) L'exploitant doit veiller à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage et chaque fois que cela sera jugé nécessaire en raison de turbulence ou d'un cas d'urgence en vol, tous les passagers de l'avion soient maintenus sur leur siège par les ceintures ou harnais de sécurité fournis.

8.4.3. PREPARATION DES VOLS

8.4.3.1. EXIGENCES D EXPLOITATION

- (a) L'exploitant doit établir des procédures pour faire en sorte qu'un vol ne soit entrepris que si :
- (1) l'avion est en état de navigabilité et dûment immatriculé et si les pièces qui en font foi se trouvent à bord ;
 - (2) les instruments et l'équipement installés dans l'avion sont appropriés, compte tenu des conditions de vol prévues ;
 - (3) les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du Chapitre 8.6 Entretien des avions ;
 - (4) la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol en sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;
 - (5) toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre ;
 - (6) les limites d'emploi de l'avion, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne seront pas dépassées.

8.4.3.2. RENSEIGNEMENTS SUR LES PERFORMANCES DE MONTEE

- (a) L'exploitant doit mettre à disposition assez de renseignements sur les performances de montée de l'avion tous moteurs en fonctionnement pour permettre de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée.



8.4.3.3. PLANIFICATION OPERATIONNELLE DES VOLS

- (a) L'exploitant devra spécifier des procédures de planification de vol permettant d'assurer la sécurité du vol compte tenu des performances et limitations d'emploi de l'avion ainsi que des conditions pertinentes prévues en ce qui concerne la route à suivre et les aérodromes concernés. Ces procédures devront figurer dans le manuel d'exploitation.

8.4.3.4. AERODROMES DE DEGAGEMENT

8.4.3.4.1. Aérodromes de dégagement au décollage

- (a) Un aérodrome de dégagement au décollage sera choisi et spécifié dans le plan de vol si les conditions météorologiques à l'aérodrome de départ sont inférieures aux minimums d'aérodrome applicables pour cette opération ou en cas d'impossibilité de retourner à l'aérodrome de départ pour d'autres raisons.
- (b) Le temps de vol entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome de dégagement au décollage ne dépassera pas :
- (1) dans le cas d'un avion bimoteur, une heure à une vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement déterminée à partir du manuel d'utilisation de l'avion, calculée en conditions ISA et en air calme, en utilisant la masse au décollage réelle ;
 - (2) dans le cas d'un avion à trois moteurs ou plus, deux heures à une vitesse de croisière tous moteurs en fonctionnement déterminée à partir du manuel d'utilisation de l'avion, calculée en conditions ISA et en air calme, en utilisant la masse au décollage réelle.
- (c) Pour un aérodrome à choisir comme aérodrome de dégagement au décollage, les renseignements disponibles indiqueront que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables au vol.

8.4.3.5. CARBURANT REQUIS

- (a) Un avion doit emporter une quantité de carburant utilisable suffisante pour exécuter le plan de vol en sécurité et qui permet des détournements par rapport au vol planifié.
- (b) La quantité de carburant utilisable à emporter doit être basée au minimum sur :
- (1) les données de consommation de carburant :
 - (i) communiquées par l'avionneur ;
 - (ii) si disponibles, des données à jour propres à l'avion provenant d'un système de suivi de la consommation de carburant ;
 - (2) les conditions d'exploitation dans lesquelles le vol planifié s'effectuera, notamment :



- (i) masse prévue de l'avion ;
 - (ii) avis aux navigants ;
 - (iii) observations météorologiques en vigueur ou combinaison d'observations en vigueur et de prévisions ;
 - (iv) procédures des services de la circulation aérienne, restrictions et délais prévus ;
 - (v) effets du report d'interventions de maintenance et/ou d'écarts de configuration.
- (c) Le carburant utilisable requis, calculé avant le vol, doit comprendre ce qui suit :
- (1) carburant de circulation au sol : quantité de carburant qui sera consommée avant le décollage, compte tenu des conditions locales à l'aérodrome de départ et de la consommation de carburant du groupe auxiliaire de puissance (APU) ;
 - (2) carburant d'étape : quantité de carburant nécessaire pour que l'avion puisse voler du point de décollage ou du point de replanification en vol jusqu'à l'atterrissage à l'aérodrome de destination, compte tenu des conditions d'exploitation visées au § 8.4.3.5 (b) alinéa 2) ;
 - (3) réserve de route : quantité de carburant nécessaire pour faire face à des imprévus. Elle ne sera pas inférieure à 5 % du carburant d'étape prévu.
 - (4) réserve de dégagement à destination, qui sera :
 - (i) dans les cas où un aérodrome de dégagement à destination est nécessaire, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse :
 - A) effectuer une approche interrompue à l'aérodrome de destination ;
 - B) monter à l'altitude de croisière prévue ;
 - C) suivre l'itinéraire prévu ;
 - D) descendre jusqu'au point où l'approche prévue est amorcée ; et
 - E) effectuer l'approche et l'atterrissage à l'aérodrome de dégagement à destination.
 - (vi) dans les cas où le vol est effectué sans aérodrome de dégagement à destination, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 15 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome de destination dans des conditions normales ; ou
 - (ii) dans les cas où l'aérodrome d'atterrissage prévu est un aérodrome isolé :
 - A) si l'avion est équipé de moteurs alternatifs, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 45 minutes, plus 15 % du temps de vol prévu au niveau de croisière, y compris la réserve finale, ou pendant 2 heures, si cette durée est inférieure ; ou
 - B) si l'avion est équipé de turbomachines, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 2 heures à la consommation de croisière normale au-dessus de l'aérodrome de destination, y compris la réserve finale ;
 - (5) réserve finale : quantité de carburant à l'arrivée à l'aérodrome de dégagement à destination ou



à l'aérodrome de destination si un aérodrome de dégagement à destination n'est pas nécessaire, soit :

- (i) si l'avion est équipé de moteurs alternatifs, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 45 minutes ; ou
 - (ii) si l'avion est équipé de turbomachines, la quantité de carburant requise pour que l'avion puisse voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome dans des conditions normales ;
- (6) carburant supplémentaire : quantité de carburant additionnelle requise pour permettre à l'aéronef de descendre selon les besoins et d'atterrir à un aérodrome de dégagement en cas de panne de moteur ou de dépressurisation, dans l'hypothèse où elle se produit au point le plus critique de la route ;
- (7) carburant discrétionnaire : quantité de carburant additionnelle que le pilote commandant de bord peut demander d'emporter.
- (d) Les exploitants doivent déterminer une quantité de réserve finale pour chaque type d'avion et variante de leur flotte et arrondir à la hausse la valeur obtenue à un chiffre facile à retenir.
- (e) L'utilisation de carburant, après le commencement du vol, à d'autres fins que celles initialement prévues lors de la planification avant le vol exigera une nouvelle analyse et, s'il y a lieu, un ajustement de l'opération planifiée.

8.4.3.6. GESTION DU CARBURANT EN VOL

- (a) L'exploitant doit mettre en place des politiques et des procédures qui garantissent l'exécution des vérifications du carburant en vol et de la gestion du carburant.
- (b) Le pilote commandant de bord doit veiller en permanence à ce que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs ne soit pas inférieure à la somme de la quantité de carburant requise pour se rendre à un aérodrome où il pourra effectuer un atterrissage en sécurité et de la réserve finale prévue devant rester dans les réservoirs au moment de l'atterrissage.
- (c) Le pilote commandant de bord doit demander des renseignements sur les délais à l'ATC si, en raison de circonstances imprévues, la quantité de carburant présente dans les réservoirs à l'atterrissage à l'aérodrome de destination risque d'être inférieure à la réserve finale plus, s'il y a lieu, la quantité de carburant requise pour se rendre à un aérodrome de dégagement ou à un aérodrome isolé.
- (d) Le pilote commandant de bord doit informer l'ATC d'une situation de carburant minimal en utilisant l'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) si, une fois dans l'obligation d'atterrir à un aérodrome précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers



cet aéroport risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente dans les réservoirs risque d'être inférieure à la réserve finale prévue.

- (e) Le pilote commandant de bord doit signaler une situation d'urgence carburant en diffusant le message « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) si les calculs indiquent que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs à l'atterrissage à l'aéroport le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale prévue.

8.4.3.7 SPECIFICATIONS SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX VOLS SUR DES ROUTES SITUEES A PLUS DE 60 MINUTES D'UN AERODROME DE DEGAGEMENT EN ROUTE

- (a) Les exploitants qui effectuent des vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'aéroports de dégagement en route doivent veiller :
- (1) à ce que des aéroports de dégagement en route soient désignés ; et
 - (2) à ce que le pilote commandant de bord ait accès aux renseignements en vigueur sur les aéroports de dégagement en route désignés, y compris l'état opérationnel et les conditions météorologiques.

8.4.3.8. AVITAILLEMENT AVEC PASSAGERS A BORD

- (a) Un avion ne sera avitaillé pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord que si un personnel approprié possédant les qualifications voulues est présent à bord, prêt à déclencher et à conduire une évacuation de l'avion par les moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.
- (b) Lorsque l'avitaillement est effectué pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, des communications bilatérales seront assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol supervisant l'avitaillement et le personnel qualifié en poste à bord de l'avion.

8.4.3.9. RESERVE D'OXYGENE

- (a) Un vol qui doit être effectué à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa ne sera entrepris que si la réserve d'oxygène est suffisante pour alimenter :
- (1) tous les membres de l'équipage et 10 % des passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression à l'intérieur des compartiments qu'ils occupent sera comprise entre 700 hPa et 620 hPa, diminuée de moins 30 minutes ;



- (2) l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent sera inférieure à 620 hPa.
- (b) Dans le cas des avions pressurisés, un vol ne devra être entrepris que si l'avion est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage et tous les passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa. En outre, lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa, ou lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa mais qu'il ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, la réserve d'oxygène sera suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins 10 minutes.

8.4.4. PROCEDURES EN VOL

8.4.4.1. APPROCHES AUX INSTRUMENTS

- (a) L'exploitant doit figurer des procédures d'exploitation relatives à l'exécution d'approches aux instruments dans le manuel d'utilisation de l'aéronef visé au 10.2.5 (Microphones) RAM 10 Partie

8.4.4.2. EMPLOI DE L'OXYGENE

- (a) Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite devront utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés au 8.4.3.6(a) ou (b), pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.
- (b) Tous les membres d'équipage d'avions pressurisés utilisés au-dessus d'une altitude où la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa devront disposer, à leur poste de travail, d'un masque à oxygène à pose rapide capable de fournir immédiatement de l'oxygène à la demande.

8.4.4.3. PROCEDURES D'EXPLOITATION A MOINDRE BRUIT DES AVIONS

- (a) Les procédures d'exploitation à moindre bruit des avions doivent être conformes aux dispositions des PANS-OPS (Doc 8168), Volume I.
- (b) Les procédures à moindre bruit qui sont spécifiées par l'exploitant pour un type d'avion déterminé doivent être les mêmes pour tous les aéroports.



8.4.4.4. PROCEDURES D'UTILISATION DES AVIONS CONCERNANT LES VITESSES VERTICALES DE MONTEE ET DE DESCENTE

- (a) À moins d'indication contraire dans une instruction du contrôle de la circulation aérienne, afin d'éviter l'émission d'avis de résolution inutiles du système anticollision embarqué (ACAS II) à bord d'aéronefs volant à des altitudes ou niveaux de vol adjacents, ou s'en approchant, les pilotes qui effectuent une montée ou une descente vers une altitude ou un niveau de vol assignés envisagent d'utiliser des procédures qui leur feront parcourir les 300 derniers mètres (1 000 ft) de la montée ou de la descente à une vitesse verticale inférieure à 8 m/sec ou 1 500 ft/min (selon l'instrumentation disponible) dans les cas où ils ont été informés qu'un autre aéronef se trouve à une altitude ou un niveau de vol adjacents ou s'en approche.

8.4.4.5. PROCEDURES D'EXPLOITATION DE L'AVION EN RAPPORT AVEC LES PERFORMANCES D'ATTERRISSAGE

- (a) Le pilote commandant de bord ne poursuivra pas son approche à l'atterrissage en dessous de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude d'un aéroport à moins d'être assuré que, selon les informations disponibles sur l'état de la surface de la piste, les informations sur les performances de l'avion indiquent que l'atterrissage peut être fait en toute sécurité

8.5.4 FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

8.4.5.1. LISTES DE VERIFICATION

- (a) Le pilote commandant de bord devra veiller à ce que les listes de vérification spécifiées au 8.4.2.5 soient rigoureusement respectées.

8.4.5.2. NOTIFICATION D'ACCIDENT

- (a) Le pilote commandant de bord aura la responsabilité de signaler à l'autorité compétente la plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident concernant l'avion qu'il pilote et ayant entraîné des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens. En cas d'incapacité du pilote commandant de bord, c'est l'exploitant qui s'occupera de cette notification.

8.4.5.3. NOTIFICATION DES DEFAUTS

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



8.4.5.4. TENUE A JOUR DES DOCUMENTS

- (a) Le pilote commandant de bord sera responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration générale contenant les renseignements énumérés au chapitre 8.7.

8.4.6 BAGAGES A MAIN (DECOLLAGE ET ATERRISSAGE)

8.4.6.1. EXIGENCES DE RANGEMENT DES BAGAGES A MAIN

- (a) L'exploitant devra spécifier des procédures pour faire en sorte que tous les bagages à main introduits dans l'avion et dans la cabine de passagers soient rangés de façon appropriée et sûre.



8.5. LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

RESERVER



8.6 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AVIONS

8.6.1. RESPONSABILITES DE L'EXPLOITANT EN MATIERE DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

8.6.1.1. GENERALITES

- (a) Les exploitants se conformeront aux dispositions du 8.4.1 de la section 2 (Responsabilités du propriétaire en matière de maintien de la navigabilité).
- (b) Les exploitants doivent veiller à ce que tout le personnel de maintenance reçoive une formation initiale et une formation périodique qui conviennent aux tâches et aux responsabilités qui lui sont attribuées et qui soient acceptables pour l'État d'immatriculation. Les facteurs humains et la coordination avec les autres membres de personnel de maintenance et avec les équipages de conduite doivent être pris en compte.

8.6.2 MANUEL DE CONTROLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

8.6.2.1. MISE A DISPOSITION DU MANUEL

- (a) L'exploitant doit mettre un manuel de contrôle de maintenance à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation, comme le prescrit le programme de maintenance, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions. La conception du manuel doit tenir compte des principes des facteurs humains.

8.6.3. PROGRAMME DE MAINTENANCE

8.6.3.1. CONTENU DU PROGRAMME DE MAINTENANCE

- (a) L'exploitant devra mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme de maintenance acceptable pour l'État d'immatriculation, qui contient les renseignements spécifiés au programme de maintenance. La conception et l'application du programme de maintenance de l'exploitant devront tenir compte des principes des facteurs humains.
- (b) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au programme de maintenance devront être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme de maintenance a été distribué.



8.6.4. RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

8.6.4.1. EXIGENCES DE TRANSMISSION DES REGLEMENTS

- (a) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg devra veiller, comme le prescrit l'État d'immatriculation, à ce que les renseignements résultant de l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité soient communiqués comme l'exigent le 4.5.2.3 du RAM 04.

FICHE DE MAINTENANCE

8.6.5.1. EXIGENCES ET DETAILS DE LA FICHE DE MAINTENANCE

- (a) Lorsque les travaux de maintenance sont effectués par un organisme de maintenance agréé, celui-ci doit remplir une fiche de maintenance conformément à l'Annexe 8, Partie 2, Chapitre 6, section 6.8.
- (b) Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, une personne titulaire d'une licence délivrée conformément au RAM 01 doit remplir et signer une fiche de maintenance, pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués conformément au programme de maintenance ou à d'autres données et procédures acceptables pour l'État d'immatriculation.
- (c) Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, la fiche de maintenance comprendra :
- (1) les détails essentiels des travaux effectués ;
 - (2) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
 - (3) le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.



8.7 ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

8.7.1. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

8.7.1.1. DESIGNATION DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

- (a) Pour chaque vol, l'exploitant devra désigner un pilote qui agira en qualité de pilote commandant de bord.

8.7.1.2. MECANICIEN NAVIGANT

- (a) Lorsqu'un poste distinct aura été prévu pour un mécanicien navigant dans l'aménagement de l'avion, l'équipage de conduite comprendra au moins un mécanicien navigant spécialement affecté à ce poste, à moins que les fonctions attachées à ce poste puissent être remplies de manière satisfaisante par un autre membre de l'équipage de conduite, qui est titulaire d'une licence de mécanicien navigant, sans que cela nuise à l'exercice de ses fonctions normales.

8.7.2. CONSIGNES AUX MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE POUR LES CAS D'URGENCE

8.7.2.1. EXIGENCES DE L'EXPLOITANT

- (a) Pour chaque type d'avion, l'exploitant devra indiquer à tous les membres d'équipage de conduite les fonctions dont ils devront s'acquitter en cas d'urgence ou dans une situation appelant une évacuation d'urgence. Le programme de formation de l'exploitant devra prévoir une formation périodique à l'exécution de ces fonctions, qui comprendra un cours sur l'utilisation de l'équipement d'urgence et de secours d'emport obligatoire ainsi que des exercices d'évacuation d'urgence de l'avion.

8.7.3. PROGRAMMES DE FORMATION DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE

8.7.3.1. OBJECTIFS ET MODALITES DU PROGRAMME DE FORMATION

- (a) L'exploitant devra établir et tenir à jour un programme de formation conçu de façon à permettre aux personnes qui reçoivent la formation d'acquérir et de maintenir les compétences dont elles ont besoin pour exécuter les fonctions qui leur sont assignées, y compris des aptitudes en matière de performances humaines.



- (b) Les programmes de formation au sol et en vol doivent être établis, au moyen de programmes internes ou faisant appel à un fournisseur de services de formation, le syllabus de ces programmes sera inclus, ou y sera fait référence dans le manuel d'exploitation de la compagnie.
- (c) Le programme de formation doit inclure une formation à la compétence pour tout l'équipement installé.
- (d) L'exploitant doit utiliser des simulateurs de vol dans toute la mesure possible pour la formation initiale et la formation périodique annuelle.

8.7.4. QUALIFICATIONS

8.7.4.1. LICENCES DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) L'exploitant doit s'assurer :
 - (1) que chaque membre de l'équipage de conduite en poste soit titulaire d'une licence en cours de validité délivrée par l'État d'immatriculation, ou validée par lui, si la licence a été délivrée par un autre État contractant ;
 - (2) que les membres de l'équipage de conduite possèdent les qualifications appropriées ;
 - (3) que les membres de l'équipage de conduite ont les compétences nécessaires pour s'acquitter des fonctions qui leur sont assignées.
- (b) L'exploitant d'un avion équipé d'un système anticollision embarqué (ACAS II) devra s'assurer que chaque membre de l'équipage de conduite a reçu une formation lui donnant la compétence nécessaire en matière d'utilisation de l'équipement ACAS II et d'évitement des collisions.

8.7.4.2. EXPERIENCE RECENTE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

- (a) L'exploitant ne doit pas désigner comme pilote commandant de bord d'un avion un pilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois décollages et atterrissages au cours des 90 jours précédents, sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.

8.7.4.3. EXPERIENCE RECENTE DU COPILOTE

- (a) L'exploitant ne doit pas confier le décollage et l'atterrissage d'un avion à un copilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois décollages et atterrissages au cours des 90 jours précédents, sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.



8.7.4.4. CONTROLE DE LA COMPETENCE DES PILOTES

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées périodiquement de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie. Lorsque les vols doivent être exécutés selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant doit veiller à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'État qui a délivré la licence au pilote.



8.8. AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

8.8.1. GENERALITES

8.8.1.1. EXIGENCES DE FORMATION

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que toute personne remplissant les fonctions d'agent technique d'exploitation ait reçu une formation appropriée et se tienne au courant de tous les aspects de l'exploitation qui se rapportent à ses fonctions, y compris les connaissances et les aptitudes relatives aux facteurs humains.



8.9 ÉQUIPAGE DE CABINE

8.9.1. FONCTIONS ATTRIBUEES EN CAS D'URGENCE

8.9.1.1. EXIGENCES DE L'EXPLOITANT

- (a) Les besoins en équipage de cabine de chaque type d'avion devront être déterminés par l'exploitant en fonction du nombre de sièges ou du nombre de passagers transportés et en vue de l'exécution d'une évacuation sûre et rapide de l'avion, ainsi que des fonctions à accomplir en cas d'urgence ou de situation nécessitant une évacuation d'urgence. L'exploitant devra attribuer ces fonctions pour chaque type d'avion.

8.9.2. PRESENCE DE MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE AUX POSTES D'EVACUATION D'URGENCE

8.9.2.1. FONCTIONS

- (a) Lorsque l'Autorité nationale impose un équipage de cabine, chaque membre de cet équipage auquel auront été attribuées des fonctions relatives à une évacuation d'urgence doit occuper un siège situé conformément aux dispositions réglementaires pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

8.9.3. PROTECTION DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE PENDANT LE VOL

8.9.3.1. OBLIGATIONS

- (a) Chaque membre de l'équipage de cabine doit occuper un siège et boucler sa ceinture ou, si le siège en est doté, son harnais de sécurité pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

FORMATION

8.9.4.1 EXIGENCES

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que toute personne appelée à remplir des fonctions de membre d'équipage de cabine ait suivi un programme de formation avant de se voir attribuer de telles fonctions.



- (b) Les exploitants doivent établir et tenir à jour un programme de formation des membres d'équipage de cabine conçu de façon à permettre aux personnes qui reçoivent la formation d'acquérir les compétences dont elles ont besoin pour exécuter les fonctions qui leur sont assignées et qu'ils incluent ou fassent référence à un syllabus pour ce programme de formation dans le manuel d'exploitation de l'entreprise. Le programme doit prévoir une formation sur les facteurs humains.



8.10 SÛRETÉ

8.10.1. PROGRAMME DE SURETE

8.10.1.1. EXIGENCES

- (a) Chaque entité qui effectue des vols d'aviation générale, y compris des vols d'aviation d'affaires, en utilisant des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg, doivent établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme écrit de sûreté de l'exploitant conforme aux exigences du Programme National de Sûreté de l'aviation civile.



Agence Nationale de l'Aviation Civile du MALI

ANAC

1. PROCÉDURES D'APPLICATION RAM 08 PARTIE 2

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AERONEFS

AVIATION GENERALE INTERNATIONALE



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

| Chapitre | Page | N° d'Édition | Date d'Édition | N° d'amendement | Date d'amdt |
|------------|------|--------------|----------------|-----------------|-------------|
| L.P. E | 1 | 01 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| ER | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| LA | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| LR | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| TM | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| PA 8.2.3.7 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| | 2 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |
| PA 8.4.2.2 | 1 | 02 | Juin 2019 | 00 | Juin 2019 |



Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Mali

**ANAC – RAM 08
PARTIE 2
PROCÉDURES
D'APPLICATION**

Page: **ER** 1 de 1
Amendement: 00
Date: 30/06/2019

ENREGISTREMENT DES AMENDEMENTS

| N° d'amdt | Date d'application | Date insertion | Emargement | Remarques |
|------------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|---|
| 00 | 30/06/2019 | 30/06/2019 | | Mise à jour suivant l'annexe 6 partie II (Juillet 2018) de l'OACI |



Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Mali

**ANAC – RAM 08
PARTIE 2
PROCÉDURES
D'APPLICATION**

Page: LR 1 de 1
Amendement: 00
Date: 30/06/2019

LISTE DES RÉFÉRENCES

| Référence | Source | Titre | N° Révision | Date de Révision |
|------------|--------|--|---------------------------|------------------|
| Annexe 6.2 | OACI | Exploitation technique des aéronefs Aviation générale internationale –Avions 2ème Partie | 11 ^{ème} Edition | Juillet 2018 |



TABLE DES MATIÈRES

| | | Page |
|-------------------|--|----------|
| PA 8.2.3.7 | RÉSERVE D'OXYGÈNE À EMPORTER ET EMPLOI DE L'OXYGÈNE | 1 |
| 1. | Réserve d'oxygène | 1 |
| 2. | Emploi de l'oxygène | 2 |
| PA 8.4.2.2 | MANUEL D'EXPLOITATION D'ENTREPRISE | 1 |



RÉSERVE D'OXYGÈNE À EMPORTER ET EMPLOI DE L'OXYGÈNE

1. RESERVE D'OXYGENE

- (a) Un vol à des altitudes auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments qu'occupent les passagers et l'équipage sera inférieure à 700 hPa ne devrait être entrepris qu'avec une réserve d'oxygène suffisante pour alimenter :
- (1) tous les membres de l'équipage et au moins 10 % des passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression à l'intérieur de ces compartiments sera comprise entre 700 hPa et 620 hPa, moins 30 minutes ;
 - (2) tous les membres de l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans ces compartiments sera inférieure à 620 hPa.
- (b) Dans le cas d'un avion pressurisé, un vol ne devrait être entrepris que si l'avion est doté d'une réserve d'oxygène suffisante pour alimenter tous les membres d'équipage et tous les passagers, déterminée par les conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa. En outre, lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa, ou lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa mais qu'il ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, la réserve d'oxygène sera suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins 10 minutes.

2. EMPLOI DE L'OXYGENE

- (a) Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite devraient utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue, dans tous les cas où, selon les indications données en 1 (a) et 1 (b) ci-dessus, l'alimentation en oxygène est nécessaire.
- (b) Tous les membres d'équipage de conduite d'avions pressurisés volant au-dessus d'une altitude où la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa devraient disposer à leur poste d'un masque à oxygène à pose rapide capable de fournir immédiatement de l'oxygène à la demande.

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



| <i>Pression absolue</i> | <i>Mètres</i> | <i>Pieds</i> |
|-------------------------|---------------|---------------|
| <i>700 hPa</i> | <i>3 000</i> | <i>10 000</i> |
| <i>620 hPa</i> | <i>4 000</i> | <i>13 000</i> |
| <i>376 hPa</i> | <i>7 600</i> | <i>25 000</i> |



MANUEL D'EXPLOITATION D'ENTREPRISE

Complément aux dispositions du 8.4.2.2

1. TENEUR SUGGEREE D'UN MANUEL D'EXPLOITATION D'ENTREPRISE.

(a) Le manuel peut être publié en plusieurs parties distinctes correspondant à des aspects précis de l'exploitation. Il doit contenir les consignes et les renseignements dont le personnel a besoin pour s'acquitter de ses fonctions en sécurité. Il doit contenir au minimum les parties suivantes :

- (1) table des matières ;
- (2) page de suivi des amendements et liste des pages en vigueur, sauf si le document complet fait l'objet d'une nouvelle publication à chaque amendement et s'il porte une date d'entrée en vigueur ;
- (3) fonctions, responsabilités et succession de la direction et du personnel d'exploitation ;
- (4) système de gestion de la sécurité de l'exploitant ;
- (5) système de contrôle d'exploitation ;
- (6) procédures relatives à la LME (s'il y a lieu) ;
- (7) exploitation en conditions normales ;
- (8) procédures d'exploitation normalisées (SOP) ;
- (9) limitations liées aux conditions météorologiques ;
- (10) limites de temps de vol et de période de service de vol ;
- (11) exploitation en conditions d'urgence ;
- (12) considérations relatives aux accidents/incidents ;
- (13) qualifications et formation du personnel ;
- (14) tenue des états ;
- (15) description du système de contrôle de maintenance ;
- (16) procédures de sûreté (le cas échéant) ;
- (17) limites d'emploi relatives aux performances ;
- (18) utilisation/protection des enregistrements provenant des enregistreurs de données de vol/enregistreurs de conversations de poste de pilotage (le cas échéant) ;



Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Mali

ANAC – RAM 08
PARTIE 2
PA 8.4.2.2

Page: **PA** 2 sur 2
Amendement: 00
Date: 30/06/2019

(19) manutention des marchandises dangereuses.