

SOUS-PARTIE N – EQUIPAGE DE CONDUITE

1 DÉFINITION DE L'ÉQUIPAGE, AUTORITÉ ET OBLIGATIONS DE L'ÉQUIPAGE

1.1 Définition de l'équipage

L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'hélicoptère en vol.

L'équipage comprend notamment les membres de l'équipage de conduite et les personnels des services complémentaires de bord. Peuvent en outre être comprises dans l'équipage les personnes qui, munies des titres appropriés, sont à bord dans le cadre d'une fonction pédagogique, de surveillance, de contrôle ou d'information.

L'équipage de conduite est formé des membres de l'équipage qui remplissent les fonctions commandement, pilotage, mécanique, navigation et télécommunications telles que définies au paragraphe 4.1. Il participe à la fonction sécurité sauvetage telle que définie au paragraphe 4.1.6 ci-après.

Le personnel des services complémentaires de bord est composé des membres de l'équipage n'exerçant pas les fonctions dévolues au personnel des sections A, B ou C mentionnées à l'article L. 421-1 du code de l'aviation civile. Il comprend notamment le personnel navigant commercial du transport aérien. Un personnel navigant commercial (P.N.C.) est un personnel des services complémentaires de bord qui exerce une activité liée à la présence de passagers et, en particulier, à la fonction sécurité sauvetage telle que définie au paragraphe 4.1.6 ci-après.

1.2 Autorité et obligations de l'équipage

Le commandant de bord peut déroger à tout ou partie des règles du présent document chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité. Il doit en rendre compte dans les quarante-huit heures au ministre chargé de l'aviation civile, conformément à l'article R. 425-1 du code de l'aviation civile. Le commandant de bord doit veiller à ce qu'un vol :

a) Ne soit pas entrepris s'il a connaissance que l'un quelconque des membres de l'équipage de conduite n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions pour des motifs tels que blessure, fatigue, maladie, effets de l'alcool ou d'agents pharmacodynamiques.

b) Ne se poursuive pas au-delà du site approprié d'atterrissage le plus proche lorsque l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exercer leurs fonctions est sensiblement diminuée par la suite d'un amoindrissement de leurs facultés résultant de fatigue, de maladie ou d'un défaut d'oxygène.

Le commandant de bord doit s'assurer avant le vol que l'hélicoptère est apte à l'exécution du vol projeté.

Le commandant de bord ne doit pas poursuivre intentionnellement le vol lorsque surviennent des déficiences mécaniques compromettant la sécurité du vol.

Le titulaire d'une licence ou qualification doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence et qualification dès qu'il a conscience d'une déficience physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ses privilèges.

Les membres de l'équipage doivent avoir avant le vol une connaissance pratique de l'hélicoptère et plus particulièrement de son manuel d'exploitation pour ce qui est des membres de l'équipage de conduite.

2 COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE

2.1 L'exploitant doit, pour chaque vol, définir la composition de l'équipage et en dresser la liste nominative qui doit notamment apparaître sur un document embarqué. Dans ce but, il doit définir les règles de composition de ses équipages pour les vols de toute nature qu'il peut être amené à effectuer et doit les décrire dans le manuel d'exploitation. L'exploitant doit prendre les dispositions nécessaires pour que les personnels navigants qu'il charge de l'exécution des vols s'intègrent pour chaque vol en un équipage apte à conduire le vol considéré dans ces conditions satisfaisantes de sécurité.

2.2 Le nombre des membres et la composition de l'équipage ne doivent pas être inférieurs aux limitations spécifiées dans les documents associés au certificat de navigabilité de l'hélicoptère considéré, notamment le manuel de vol approuvé.

2.3 L'exploitant désigne comme commandant de

bord un pilote qualifié dont il juge que les compétences sont satisfaisantes pour remplir cette fonction.

3 TITRES ET COMPÉTENCES EXIGÉS DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE

3.1 Tout membre de l'équipage de conduite doit être titulaire des licences et qualifications exigées par le ministre chargé de l'aviation civile correspondant aux tâches qui lui sont confiées et pouvoir les présenter lors de toute demande des services compétents. Les titres aéronautiques exigés par le présent arrêté sont des titres français ou des titres étrangers validés par le ministre chargé de l'aviation civile.

3.2

Nul ne peut être pilote d'un hélicoptère s'il n'a la qualification de type relative à cet hélicoptère.

Nul ne peut être commandant de bord s'il n'est âgé de vingt et un ans révolus.

Nul ne peut être commandant de bord d'un hélicoptère en transport public de passagers :

- s'il n'a accompli 150 heures de vol sur hélicoptère en qualité de commandant de bord,
- s'il n'a accompli 75 heures de vol sur hélicoptère en qualité de commandant de bord et s'il a été jugé apte par une personne agréée par le ministre chargé de l'aviation civile selon les modalités d'agrément définies en annexe 2 au présent document, après avoir suivi une formation dispensée par l'exploitant et acceptable par l'Autorité (Voir IEM au paragraphe 2.2).

Pour certains types d'hélicoptères présentant des caractéristiques particulières, des conditions additionnelles d'expérience et de formation sont définies à l'annexe 1.

3.3 Avant d'être lâché chez un exploitant sur un type d'hélicoptère, tout membre de l'équipage de conduite doit suivre, sous le contrôle d'un instructeur, un entraînement d'adaptation destiné à le familiariser avec l'exploitation de l'hélicoptère dans l'environnement dans lequel il peut être amené à voler et à l'utilisation du

manuel d'exploitation.

3.4 En cas de vol dont les caractéristiques (zones climatiques, altitude, configuration d'accès, etc.) rendent son utilisation délicate tout pilote désigné commandant de bord, doit avoir reçu sous le contrôle d'un instructeur, dont l'exploitant peut attester qu'il est familiarisé avec ces caractéristiques, une instruction portant sur :

- a) La connaissance des caractéristiques particulières à la ligne considérée en ce qui concerne la météorologie, les installations, services et procédures de télécommunications, de navigation et de recherche et sauvetage.
- b) Les procédures d'approche, d'atterrissage, de décollage et les procédures en cas de panne.

3.5 Cette instruction doit être dispensée à l'aide d'une documentation appropriée et peut tenir compte de l'expérience du pilote. Les procédures associées aux sites d'atterrissage doivent avoir été effectuées lors d'une reconnaissance en vol.

3.6 Chaque fois que des changements sont apportés aux installations, L'exploitant doit fournir aux commandants de bord les renseignements nécessaires et une documentation adaptée.

4 DÉFINITIONS ET RÉPARTITION DE TACHES

4.1 Définitions

4.1.1 La fonction "commandement de bord" comprend toutes les décisions nécessaires pour l'exécution de la mission et toutes les tâches prévues par le code de l'aviation civile.

4.1.2 La fonction pilotage comprend notamment les tâches permettant la manœuvre de l'hélicoptère en condition de vol à vue pour suivre la trajectoire désirée et en particulier les manœuvres de décollage, en route et d'atterrissage.

4.1.3 La fonction mécanique comprend notamment les tâches qui permettent d'assurer au sol et en vol :

- a) La vérification de l'aptitude au vol de l'hélicoptère et de ses équipements et la vérification des interventions effectuées en escale ;
- b) La mise en œuvre et la surveillance

du propulseur, des systèmes et des dispositifs propres à l'hélicoptère

c) L'exécution des manœuvres particulières, de secours ou d'urgence pour parer aux défaillances de fonctionnement du propulseur et des systèmes ;

d) L'établissement du compte rendu de l'état technique de l'hélicoptère.

4.1.4 La fonction navigation comprend toutes les tâches permettant de déterminer :

- les éléments de base (cap, dérive, vitesse sol, vent,...) - la position géographique de l'hélicoptère ;
- la route à suivre pour rejoindre la route prévue, et de maintenir l'hélicoptère sur cette route avec un écart latéral et un écart longitudinal compatible avec les normes en vigueur.

4.1.5 La fonction télécommunications comprend toutes les tâches permettant d'assurer les communications radioélectriques avec les aéroports, les centres de contrôle et d'information en vol et les stations au sol de l'exploitant, les écoutes nécessaires au déroulement du vol et de participer à la mise en œuvre des équipements de radionavigation.

4.1.6 La fonction Sécurité-sauvetage comprend toutes les tâches relatives à la surveillance et à la protection des passagers à bord de l'hélicoptère lorsque ce dernier est en vol, ainsi qu'au sol lors des opérations de départ ou d'arrivée ou lorsque la réglementation l'exige. Cette fonction comprend :

- a) L'application des consignes de sécurité et de sûreté, y compris les contrôles prévus par ces consignes ;
- b) La surveillance de la cabine et de ses annexes, et la lutte contre les incendies ;
- c) Les premiers secours aux passagers malades ou blessés ;
- d) La protection de la cabine et des passagers en cas d'urgence, y compris l'organisation de l'évacuation d'urgence.

5 MAINTIEN, ACTUALISATION ET CONTROLE DES COMPÉTENCES

5.1 Maintien des compétences

L'exploitant doit s'assurer du maintien des compétences de ses personnels pour exercer

leurs tâches et notamment pour appliquer les dispositions du manuel d'exploitation des hélicoptères sur lesquels ils exercent. Le maintien des compétences peut être réalisé au cours du contrôle requis au paragraphe 4.3..

5.2 Actualisation des compétences

Préalablement à la mise en service de tout matériel ou équipement nouveau, ou lorsque l'exploitant est amené à modifier sensiblement les conditions d'exploitation d'un hélicoptère, il doit fournir aux membres d'équipage concernés les informations appropriées et, le cas échéant, leur dispenser une instruction théorique et si nécessaire pratique. Ces dispositions sont applicables, notamment :

- avant d'effectuer des vols dans des conditions particulières (vols en montage vols en mer,...)
- lorsqu'un hélicoptère est équipé de dispositifs spéciaux pour lesquels aucune instruction particulière n'a été prévue lors de la qualification de type (par exemple un système de navigation autonome, un nouvel équipement de pilotage,...).

5.3 Contrôle des compétences

5.3.1 Tout pilote doit satisfaire au moins à un contrôle de compétences par période de douze mois.

Ce contrôle est effectué au cours d'un vol spécifique, il porte notamment sur :

- le programme de la qualification de type,
- la connaissance pratique du manuel d'exploitation dont une partie peut être contrôlée au sol,
- les procédures de sécurité sauvetage.

Lorsqu'un pilote est qualifié sur plusieurs types d'hélicoptères, il peut ne subir qu'un contrôle en ligne pour les différents types d'hélicoptères qu'il utilise effectivement. Ce contrôle doit alors être effectué sur le type le plus significatif, celui-ci étant défini à l'aide des critères couramment pris en compte (notamment caractéristiques des moteurs, performances, complexité des systèmes, masse maximale au décollage, complexité de la mise en œuvre de la machine) sauf si le réseau exploité avec ce type n'est pas représentatif.

5.3.2 L'exploitant doit désigner une ou plusieurs personnes agréées par le ministre chargé de l'aviation civile afin de contrôler les membres de

l'équipage. Les modalités d'agrément sont définies en annexe 2 au présent document.

5.3.3 Les méthodes de contrôle des équipages de conduite de l'exploitant doivent être approuvées par le ministre chargé de l'aviation civile.

5.4 Dossiers du personnel navigant

L'exploitant doit établir et tenir à jour un dossier technique pour chaque navigant, énonçant notamment le contenu et le résultat des ces entraînements et contrôles, ainsi que le relevé de ses heures de vol et de ses stages.

6 CONDITIONS D'EXPÉRIENCE RÉCENTE

6.1 L'exploitant doit s'assurer qu'un pilote n'exerce pas sur hélicoptère s'il n'a effectué, comme pilote aux commandes, dans les 90 jours qui précèdent, au moins trois décollages, trois circuits et trois atterrissages, à bord d'un hélicoptère du même type ou sur un simulateur de vol, du même type que celui de l'hélicoptère sur lequel il exerce.

ANNEXE 1 - CONDITIONS ADDITIONNELLES D'EXPERIENCE ET DE FORMATION POUR DES TYPES D'HELICOPTERES PRESENTANT DES CARACTERISTIQUES PARTICULIERES

ROBINSON R 22 (RH 22)

1. Nul ne peut être commandant de bord d'un hélicoptère Robinson R 22 en transport public de passagers s'il n'a accompli 150 heures de vol sur Robinson R 22 en qualité de commandant de bord.

2. Le pilote devra en outre avoir suivi un stage sécurité Robinson approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile.

ROBINSON R 44 (RH 44)

1. Nul ne peut être commandant de bord d'un hélicoptère Robinson R 44 en transport public de passagers s'il n'a accompli 150 heures de vol sur Robinson en qualité de commandant de bord (parmi lesquelles 75 heures au plus pourront avoir été effectuées sur Robinson R 22).

2. Le pilote devra en outre avoir suivi un stage sécurité Robinson approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile

ANNEXE 2 - AGRÉMENT DES PERSONNES CHARGÉES DES CONTRÔLES DU PERSONNEL NAVIGANT

1. DEMANDE

La demande d'agrément doit être faite par l'exploitant qui a l'intention d'utiliser l'intéressé pour effectuer les contrôles périodiques de son personnel navigant. La demande est faite auprès de la direction générale de l'aviation civile. Elle doit au moins contenir pour chaque demande les renseignements suivants :

1. Date d'obtention de la qualification instructeur pour ceux effectuant des contrôles du personnel navigant technique ;
2. Nombre d'heures de vol total en tant que pilote professionnel en transport aérien public ou en travail aérien ;
4. Numéro d'inscription au registre du personnel navigant de l'aéronautique civile ;
5. Types d'hélicoptères sur lesquels l'intéressé doit exercer ses fonctions de contrôle, et dates d'obtention des qualifications sur les hélicoptères concernés (même si elles sont été acquises chez un autre exploitant) ;
6. Activités précédentes d'instruction ;
7. Agrément pour contrôler le personnel navigant déjà obtenu par l'intéressé ;
8. Références des deux contrôles mentionnés ci-après ;
9. Critères internes à l'exploitant et tout autre critère que l'exploitant juge intéressant de porter à la connaissance des services compétents ;
10. Expérience dans le transport aérien public ou dans le travail aérien.

NB : Le postulant peut faire parti ou non de l'exploitant.

2. CONDITIONS D'AGRÉMENT

2.1. Les critères suivants doivent être satisfaits pour qu'une personne puisse être agréée :

- 1°) être inscrite au registre du personnel navigant ;
- 2°) avoir exercé dans le transport aérien public ou dans le travail aérien comme pilote professionnel pendant au moins deux ans ;

3°) remplir les conditions exigées par la réglementation relative à la composition des équipages pour être utilisé comme personnel navigant dans le transport aérien public sur les hélicoptères concernés ;

4°) être informé des conditions d'exploitation de l'exploitant ;

5°) avoir obtenu sa qualification d'instructeur à l'exception de la qualification d'instructeur adjoint, depuis au moins un an pour ceux effectuant des contrôles du personnel navigant technique ;

6°) avoir participé à un contrôle effectué par une personne déjà agréée.

2.2. Il est tenu compte des éléments d'appréciation suivants :

- expérience générale en tant que pilote professionnel en transport aérien public ou en travail aérien ;
- expérience générale sur les types d'hélicoptères concernés ;

2.3. De plus, le ministre chargé de l'aviation civile peut faire procéder par ses services compétents à un contrôle ne vol ou/et au sol de l'intéressé au cours duquel sont vérifiées les connaissances de l'intéressé et son aptitude à effectuer des contrôles.

2.4. L'agrément des personnes chargées des contrôles au sein d'un organisme nouvellement créé et examiné cas par cas.

3. DÉLIVRANCE

Lorsque les conditions d'agrément sont remplies, le ministre de l'aviation civile notifie à l'exploitant l'agrément demandé. Cet agrément mentionne les types d'hélicoptères sur lesquels l'intéressé peut exercer chez l'exploitant et les conditions à remplir pour que cet agrément reste valable.

4. VALIDITÉ

L'agrément n'est utilisable que si les conditions du paragraphe 2.1. restent satisfaites et en particulier :

- si l'intéressé satisfait aux conditions d'expérience récentes mentionnées au paragraphe 5.1 ;
- s'il a subi lui-même le(s) contrôle(s) périodique(s) pour exercer dans le transport aérien public.

5. RETRAIT

Le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer le retrait de l'agrément lorsque, dans le cadre de la surveillance des exploitants, il constate que :

- a) l'intéressé a continué à effectuer des contrôles alors qu'il ne remplissait plus les conditions nécessaires à la validité de son agrément ;
- b) les connaissances de l'intéressé ou son aptitude à effectuer des contrôles sont insuffisantes.