**COMMUNAUTE ECONOMIQUE ET MONETAIRE DE L’AFRIQUE CENTRALE**

**-------------------------**

**UNION DOUANIAIRE ET ECONOMIQUE DE L’AFRIQUE CENTRALE**

**---------------------------**

**AGENCE DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE EN AFRIQUE CENTRALE**

ASSA-AC

--------------------------------------



**REGLEMENT COMMUNAUTAIRE DE LA SECURITE AERIENNE (RCSA) - PARTIE DEFINITIONS.**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**DÉFINITIONS DES TERMES UTILISÉS**

**DANS LES ANNEXES II À VIII**

**LISTE DES PAGES EFFECTIVES**

| **Chapitre** | **Page** | **N°d’édition** | **Date d’édition** | **N°de révision** | **Date de révision** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| LPE | 1 | 01 | 25/03/2022 | 00 | 25/03/2022 |
| ER | 2 | 01 | 25/03/2022 | 00 | 25/03/2022 |
| LA | 3 | 01 | 25/03/2022 | 00 | 25/03/2022 |
| LR | 4 | 01 | 25/03/2022 | 00 | 25/03/2022 |
| Définitions et terminologies | 5-24 | 01 | 25/03/2022 | 00 | 25/03/2022 |

**ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **N° de révision** | **Date d’application** | **Date d’insertion** | **Emargement** | **Remarques** |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

LISTE DES AMENDEMENTS

| **Page** | **N°d’Amdt** | **Date** | **Motif** |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**LISTE DES RÉFÉRENCES**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Référence** | **Source** | **Titre** | **Date d’édition** |
| Version consolidée du Règlement (UE) N° 965/2012 | UE | Règlement déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) N° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil | 31/12/2020 |
| Règlement d’exécution (UE) 2021/1296 de la Commission | UE | Règlement modifiant et rectifiant le règlement (UE) no 965/2012 en ce qui concerne les exigences relatives à la planification et à la gestion du carburant/de l’énergie, ainsi que les exigences relatives aux programmes de soutien, à l’évaluation psychologique des membres de l’équipage de conduite et au dépistage de substances psychotropes | 05/08/2021 |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

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

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

1. la **«distance accélération-arrêt utilisable (ASDA)»** désigne la longueur de roulement utilisable au décollage, à laquelle s’ajoute le prolongement d’arrêt, à condition que ce prolongement d’arrêt soit déclaré utilisable par l’État où est situé l’aérodrome et puisse supporter la masse de l’avion dans les conditions d’exploitation;
2. les **«moyens acceptables de conformité (AMC)»** sont des normes non contraignantes adoptées par l’Agence pour illustrer des moyens permettant d’établir la conformité avec le règlement (CEMAC) N° 29 /XXX/CEMAC/ASSA et ses modalités d’exécution;
3. la **«liste de vérification en vue de l’acceptation»** est un document utilisé pour effectuer le contrôle de l’apparence des colis contenant des marchandises dangereuses, ainsi que des documents associés, afin de s’assurer que toutes les exigences prévues ont été respectées;
4. un **«aérodrome adéquat»** est un aérodrome sur lequel l’aéronef peut être exploité, compte tenu des exigences applicables en matière de performances et des caractéristiques de la piste;
5. Aux fins de la classification des passagers:
   1. le terme **«adulte»** désigne une personne âgée d’au moins 12 ans;
   2. le terme **«enfant»** désigne une personne âgée d’au moins 2 ans mais de moins de 12 ans;
   3. le terme **«bébé»** désigne une personne âgée de moins de 2 ans;
6. un **«vol avec système d’imagerie nocturne (NVIS)»** signifie, dans le cas d’opérations NVIS, qu’une partie d’un vol effectué selon les règles de navigation à vue (VFR) est exécutée de nuit et que l’un des membres d’équipage utilise des jumelles de vision nocturne (JVN);
7. un **«aéronef»** désigne un appareil qui peut se soutenir dans l’atmosphère grâce à des réactions de l’air autres que les réactions de l’air sur la surface de la terre;
   1. le **«suivi de l'aéronef»** est un processus au sol qui maintient et actualise, à des intervalles normalisés, un enregistrement de la position en quatre dimensions d'un aéronef donné en vol;
      1. le **«système de suivi de l'aéronef»** est un système qui s'appuie sur le suivi de l'aéronef afin d'identifier tout comportement anormal en vol et de lancer une alerte;
8. les **«moyens de conformité alternatifs»** constituent une alternative à des AMC existants ou proposent de nouveaux moyens d’établir la conformité avec le règlement (CEMAC) N° 29 /XXX/CEMAC/ASSAC/20XX et ses modalités d’exécution pour lesquelles aucun AMC associé n’a été adopté par l’Agence;
9. l’**«antigivrage»,** dans le cas de procédures au sol, désigne une procédure qui offre une protection contre la formation de givre ou de glace et l’accumulation de neige sur les surfaces traitées d’un aéronef pour un laps de temps limité (durée d’efficacité);
10. une **«procédure d’approche avec guidage vertical (APV)»** désigne une approche aux instruments qui utilise le guidage latéral et vertical, mais ne répond pas aux critères établis pour les opérations d’approche et d’atterrissage de précision, avec une hauteur de décision (DH) de 250 ft minimum et une portée visuelle de piste (RVR) d’au moins 600 m;
11. un «**membre d’équipage de cabine»** désigne un membre d’équipage disposant de qualifications appropriées, autres que celles de membre d’équipage de conduite ou d’équipage technique, à qui un exploitant confie des tâches liées à la sécurité des passagers et du vol pendant l’exploitation;
12. une **«opération d’approche de catégorie I (CAT I)»** désigne l’exécution d’une approche de précision aux instruments et d’un atterrissage à l’aide d’un système d’atterrissage aux instruments (ILS), d’un système d’atterrissage micro-ondes (MLS), d’un système d’atterrissage GLS [intégrant des données provenant de GNSS et de stations au sol (GNSS/GBAS)], d’un radar d’approche de précision (PAR), ou d’un GNSS doté d’un système satellitaire à précision augmentée par balises au sol (SBAS), avec une hauteur de décision (DH) de 200 ft minimum et une portée visuelle de piste (RVR) d’au moins 550 m pour les avions et 500 m pour les hélicoptères;
13. une **«opération d’approche de catégorie II (CAT II)»** désigne l’exécution d’une approche de précision aux instruments et d’un atterrissage à l’aide d’un ILS ou MLS avec:
    1. une DH inférieure à 200 ft mais d’au moins 100 ft; et
    2. une RVR d’au moins 300 m;
14. une **«opération d’approche de catégorie III (CAT III)»** désigne l’exécution d’une approche de précision aux instruments et d’un atterrissage à l’aide d’un ILS ou MLS avec:
    1. une DH inférieure à 100 ft; et
    2. une RVR d’au moins 200 m;
15. une **«catégorie A en ce qui concerne les hélicoptères»** désigne un hélicoptère multimoteur disposant de caractéristiques d'isolation des moteurs et des systèmes spécifiées dans la spécification de certification applicable et pouvant être exploité sur la base des données de décollage et d'atterrissage fondées sur un concept de panne du moteur le plus défavorable, propre à assurer un atterrissage en sécurité sur une surface appropriée ou un niveau adéquat de performances permettant la poursuite du vol en sécurité ou l'interruption du décollage à la suite de la panne d'un moteur;
16. une **«catégorie B en ce qui concerne les hélicoptères»** désigne un hélicoptère monomoteur ou multimoteur qui ne satisfait pas aux normes de la catégorie A. Les hélicoptères de catégorie B ne présentent aucune garantie quant à la poursuite d’un vol en toute sécurité dans le cas d’une panne moteur et l’hypothèse d’un atterrissage non prévu;
17. les **«spécifications de certification»** (CS) sont des normes techniques adoptées par l’Agence qui indiquent des moyens de démontrer la conformité au règlement (CE) no 216/2008 et ses modalités d’exécution et qui peuvent être utilisées par un organisme à des fins de certification;
18. une «**manœuvre à vue»** désigne la phase visuelle d’une approche aux instruments visant à amener un aéronef en position pour l’atterrissage sur une piste/aire d’approche finale et de décollage (FATO) dont la position ne permet pas une approche directe;
19. un **«prolongement dégagé»** est une zone rectangulaire définie au sol ou sur l’eau sous le contrôle de l’autorité compétente et choisie ou aménagée de manière à constituer une aire convenable au-dessus de laquelle un avion peut exécuter une partie de sa montée initiale jusqu’à une hauteur spécifiée;
20. la **«base des nuages»** est la hauteur de la base des nuages les plus bas observés ou prévus à proximité d’un aérodrome ou d’un site d’exploitation ou dans une zone d’exploitation spécifiée, qui est habituellement mesurée par rapport à l’altitude de l’aérodrome ou, dans le cas d’opérations en mer, par rapport au niveau moyen de la mer;
21. un **«enregistreur de conversations du poste de pilotage (CVR)»** est un enregistreur de vol à l'épreuve des accidents doté d'une combinaison de microphones et d'autres entrées audio et numériques pour recueillir et enregistrer l'environnement sonore du compartiment de l'équipage de conduite ainsi que les communications à destination et en provenance des membres de l'équipage de conduite et entre ces derniers;
22. un **«partage de code»** désigne des dispositions prises par un exploitant pour placer son code d’identification sur un vol effectué par un autre exploitant, et vendre et émettre des titres de transport pour ledit vol;
23. la **«compétence»** désigne une dimension des performances humaines qui sert à prévoir de manière fiable de bonnes performances en cours d’emploi et qui se manifeste et est observée au moyen de comportements qui mobilisent les connaissances, les habiletés et les attitudes nécessaires pour mener à bien des activités ou des tâches dans des conditions déterminées;
24. la **«formation basée sur les compétences»** désigne des programmes d’évaluation et de formation qui se caractérisent par le fait qu’ils sont axés sur les performances et qu’ils mettent l’accent sur les normes de performance et leur mesure, ainsi que sur l’élaboration d’une formation conforme aux normes de performance spécifiées;
25. le **«cadre de compétences»** désigne un ensemble complet de compétences déterminées qui sont développées et font l’objet d’une formation et d’une évaluation dans le cadre du programme de formation basée sur des données probantes de l’exploitant qui utilise des scénarios pertinents du point de vue des opérations et qui est suffisamment large pour préparer le pilote aux menaces et erreurs prévues et imprévues;
26. une **«zone habitée»** désigne, par rapport à une agglomération, une ville ou des habitations, toute zone utilisée dans une large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives;
27. une **«piste contaminée»** est une piste dont une partie significative de la surface (que ce soit par fractions ou non) délimitée par la longueur et la largeur requises utilisées, est recouverte par une ou plusieurs des substances énumérées sous les descripteurs des conditions de surface de la piste;
28. la **«réserve de route»** désigne la quantité de carburant requise pour compenser des facteurs imprévus qui pourraient avoir une incidence sur la consommation de carburant jusqu’à l’aérodrome de destination;
29. **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’àpproche finale jusquep mise en palift) au-dessus du seuil de la piste d’atterrissage ou du point où commence la manoeuvre 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 manœuvre à vue soient atteints.
30. la **«visibilité météo convertie (CMV)»** est une valeur, équivalente à une RVR, dérivée de la visibilité météo rapportée;
31. un **«membre d’équipage»** est une personne qui se voit attribuer par un exploitant des tâches à exécuter à bord d’un aéronef;
32. les **«phases critiques de vol»,** dans le cas d’avions, désignent le roulement au décollage, la trajectoire de décollage, l’approche finale, l’approche interrompue, l’atterrissage, y compris le roulage à l’atterrissage, et toute autre phase du vol que le pilote/commandant de bord désigne;
33. les **«phases critiques de vol»,** dans le cas d’hélicoptères, désignent la circulation au sol, le vol stationnaire, le décollage, l’approche finale, l’approche interrompue, l’atterrissage, et toute autre phase du vol que le pilote/commandant de bord désigne.
34. le terme **«marchandises dangereuses (DG)»** désigne des articles ou des substances de nature à présenter un danger pour la santé, la sécurité, les biens ou l’environnement et qui figurent sur la liste des marchandises dangereuses des instructions techniques ou qui sont classés conformément à ces instructions;
35. un **«accident concernant des marchandises dangereuses»** désigne un événement associé et lié au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne causant des blessures graves ou la mort d’une personne ou des dommages matériels importants;
36. un **«incident concernant des marchandises dangereuses»** désigne:
    1. un événement, autre qu’un accident concernant des marchandises dangereuses, associé et lié au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne, ne survenant pas nécessairement à bord d’un aéronef, et causant des blessures à une personne, des dommages matériels, un incendie, des bris, des déversements, des fuites de fluides ou des radiations, ou se traduisant par tout autre signe de dégradation de l’intégrité de l’emballage;
    2. tout événement lié au transport de marchandises dangereuses qui met sérieusement en danger un aéronef ou ses occupants;
37. le **«dégivrage»,** dans le cas de procédures au sol, désigne une procédure par laquelle on enlève d’un aéronef le givre, la glace, la neige ou la neige fondue, afin que les surfaces ne soient pas contaminées;
38. le **«point défini après le décollage (PDAD)»** désigne le point, dans la phase de décollage et de montée initiale, avant lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité, avec le moteur critique en panne, n'est pas assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé;
39. le **«point défini avant l'atterrissage (PDAA)»** désigne le point, dans la phase d'approche et d'atterrissage, après lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité, avec le moteur critique en panne, n'est plus assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé;
40. la **«distance DR»** désigne la distance horizontale qu’un hélicoptère a parcourue depuis la fin de la distance de décollage utilisable;
41. un **«contrat de location coque nue»** est un contrat conclu entre entreprises aux termes duquel l’aéronef est exploité sur le certificat de transporteur aérien (CTA) du preneur ou, en cas d’exploitations commerciales à des fins autres que le CAT, sous la responsabilité du preneur;
42. la **«masse à vide en ordre d’exploitation»** désigne la masse totale de l’aéronef, à l’exclusion de tout carburant utilisable et de toute charge marchande, prêt pour un type spécifique d’exploitation;
43. une **«piste sèche»** est une piste dont la surface est sèche est exempte d'humidité visible et non contaminée dans la zone destinée à être utilisée;
44. une **«application EFB»** est une application logicielle installée sur une plateforme d'accueil EFB qui fournit une ou plusieurs fonctions opérationnelles spécifiques en appui aux opérations de vol;
45. une **«plateforme d'accueil EFB»** est un matériel informatique qui contient les capacités de calcul et le logiciel de base, y compris le système d'exploitation et les logiciels d'entrée/sortie;
46. un **«système EFB»** est un matériel informatique (y compris les batteries, les dispositifs en matière de connectivité, les composants d'entrée/sortie) et un logiciels (y compris les bases de données et le système d'exploitation) nécessaires pour soutenir la ou les applications EFB prévues;
47. le **«module EBT»** désigne une combinaison de sessions dans un simulateur d’entraînement au vol qualifié dans le cadre de la période de 3 ans d’évaluation périodique et de formation de maintien des compétences;
48. un **«aéronef LA1»** désigne un aéronef léger européen habité et renvoie aux aéronefs suivants:
    1. un avion d’une masse maximale au décollage (MTOM) n’excédant pas 1 200 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe;
    2. un planeur ou motoplaneur d’une MTOM n’excédant pas 1 200 kg;
    3. un ballon dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d’air chaud n’excède pas 3 400 m3 pour les ballons à air chaud, 1 050 m3 pour les ballons à gaz et 300 m3 pour les ballons à gaz captifs;
49. un **«aéronef LA2»** désigne un aéronef léger européen habité et renvoie aux aéronefs suivants:
    1. un avion d’une masse maximale au décollage (MTOM) n’excédant pas 2 000 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe;
    2. un planeur ou motoplaneur d’une MTOM n’excédant pas 2 000 kg;
    3. un ballon;
    4. un aéronef à voilure tournante très léger d’une masse maximale au décollage (MTOM) n’excédant pas 600 kg, de conception simple, conçu pour deux occupants au maximum, sans moteur à turbine et/ou moteur fusée; restreint aux opérations en VFR de jour;
50. **«sacoche de vol électronique (EFB)»,** un 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;
51. une **«aire d’approche finale et de décollage en terrasse (ou FATO en terrasse)»** désigne une FATO qui se trouve au moins à 3 m au-dessus de la surface environnante;
52. une **«issue de secours»** désigne un point d'évacuation de l'aéronef de type issue installé qui permet une évacuation maximale de la cabine et du compartiment de l'équipage de conduite dans un délai approprié et qui comprend une porte de plain-pied, une sortie par fenêtre ou tout autre type d'issue, par exemple une trappe dans le compartiment de l'équipage de conduite ou une sortie dans le cône arrière;
53. un **«aérodrome de dégagement en route (ERA)»** est un aérodrome adéquat sur la route pouvant être demandé au stade de la préparation du plan de vol;
54. un **«système à vision augmentée (EVS)»** désigne un dispositif électronique permettant d’afficher une image en temps réel de l’environnement extérieur grâce à des capteurs d’imagerie;
55. l’**«inscription»** désigne l’action administrative effectuée par l’exploitant lorsqu’un pilote participe au programme EBT de l’exploitant;
56. le **«pilote inscrit»** désigne le pilote qui participe au programme EBT de formation de maintien des compétences;
57. l’**«équivalence des approches»** désigne toutes les approches qui imposent une contrainte supplémentaire à un équipage compétent, qu’elles soient ou non utilisées dans les modules EBT;
58. l’**«équivalence des défaillances»** désigne toutes les défaillances qui font peser une contrainte importante sur un équipage compétent, qu’elles soient ou non utilisées dans les modules EBT;
59. la **«phase d’évaluation»** désigne l’une des phases d’un module EBT, qui est un scénario de vol «orienté-ligne» représentatif de l’environnement de l’exploitant et au cours duquel un ou plusieurs événements sont présentés pour évaluer des éléments clés du cadre de compétences défini;
60. la **«formation basée sur des données probantes (EBT)»** désigne l’évaluation et la formation fondées sur des données opérationnelles, qui se caractérise par le développement et l’évaluation de la capacité globale d’un pilote dans toute une série de compétences (cadre de compétences) plutôt que par la mesure des performances lors d’événements ou de manœuvres donnés;
61. **«l’aire d’approche finale et de décollage (FATO)»** désigne une aire définie pour l’exploitation des hélicoptères, au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d’approche jusqu’au vol stationnaire ou jusqu’à l’atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Dans le cas des hélicoptères de classe de performances 1, l’aire définie inclut l’aire utilisable de décollage interrompu;
62. un **«membre d'équipage de conduite»** désigne un membre d'équipage titulaire d'une licence chargé de tâches essentielles au fonctionnement d'un aéronef pendant un temps de service de vol;
63. l’«**analyse des données de vol (FDM)»** désigne l’utilisation proactive des données de vol numériques découlant des opérations de routine en vue d’améliorer la sécurité aérienne. Elle ne peut déboucher sur des sanctions;
64. un **«contrôleur d'exploitation aérienne»** ou **«régulateur de vol»** désigne une personne qui est chargée par l'exploitant d'assurer le contrôle et la supervision des opérations aériennes, qui possède les qualifications requises et qui aide, informe et/ou accompagne le pilote commandant de bord dans la conduite du vol en toute sécurité;
65. un **«enregistreur de paramètres de vol (FDR)»** est un enregistreur de vol à l'épreuve des accidents doté d'une combinaison de sources de données pour recueillir et enregistrer les paramètres qui reflètent l'état et la performance de l'aéronef;
66. **«enregistreur de vol»** désigne tout type d'enregistreur qui est installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les enquêtes de sécurité sur les accidents ou les incidents;
67. un **«entraîneur synthétique de vol (FSTD)»** désigne un dispositif d’entraînement qui:
    1. dans le cas des avions, désigne un simulateur de vol (FFS), un système d’entraînement au vol (FTD), un système d’entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT), ou un système basique d’entraînement au vol aux instruments (BITD);
    2. dans le cas des hélicoptères, désigne un simulateur de vol (FFS), un système d’entraînement au vol (FTD), ou un système d’entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT);
68. un «**aérodrome ERA-carburant»** désigne un aérodrome ERA choisi de manière à réduire la réserve de route;
69. le **«système d’atterrissage par GBAS (GLS)»** est un système d’approche et d’atterrissage à l’aide d’informations de GNSS complétées par des informations provenant de stations au sol pour assurer le guidage de l’aéronef sur la base de sa position GNSS latérale et verticale. La référence d’altitude géométrique est utilisée pour sa pente d’approche finale;
70. le **«personnel des services de secours au sol»** désigne tout personnel des services de secours au sol (tels que policiers, pompiers, etc.) participant au service médical d’urgence par hélicoptère (SMUH) et dont les tâches sont, de quelque manière que ce soit, en rapport avec des opérations en hélicoptère;
71. une **«immobilisation au sol»** désigne l’interdiction formelle pour un aéronef de décoller et le fait de prendre les mesures requises pour l’en empêcher;
72. un **«collimateur de pilotage tête haute (HUD)»** est un système d’affichage présentant les informations de vol dans le champ de vision extérieur à l’avant du pilote sans réduire de manière significative la vision extérieure;
73. un **«système d’atterrissage par guidage tête haute (HUDLS)»** désigne l’ensemble du système embarqué assurant le guidage tête haute du pilote durant l’approche et l’atterrissage et/ou la procédure d’approche interrompue. Il comprend l’ensemble des capteurs, ordinateurs, sources d’alimentation, indications et commandes;
74. un **«membre d’équipage chargé des opérations d’hélitreuillage (HHO)»** est un membre d’équipage technique à qui l’on a attribué des tâches liées à l’utilisation d’un treuil;
75. le terme **«héli-plateforme»** désigne une FATO située sur une structure flottante ou fixe, en mer;
76. un **«membre d’équipage du SMUH»** désigne un membre d’équipage technique qui est embarqué dans un vol SMUH aux fins de porter secours à toute personne ayant besoin d’une assistance médicale transportée à bord de l’hélicoptère et qui assiste le pilote pendant la mission;
77. un **«vol de service médical d’urgence par hélicoptère (SMUH)»** est un vol effectué par un hélicoptère exploité sous agrément SMUH, dont le but est de faciliter l’assistance médicale d’urgence, lorsqu’un transport immédiat et rapide est essentiel, en transportant:
    1. du personnel médical;
    2. des fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments); ou
    3. des personnes malades ou blessées et d’autres personnes directement concernées;
78. une **«base opérationnelle SMUH»** désigne un aérodrome sur lequel les membres d’équipage du SMUH et l’hélicoptère SMUH peuvent être mis en alerte pour des opérations SMUH;
79. un **«site d’exploitation SMUH»** est un site sélectionné par le commandant de bord lors d’un vol SMUH pour les opérations d’hélitreuillage, l’atterrissage et le décollage;
80. un **«vol HHO»** est un vol effectué par un hélicoptère exploité sous agrément HHO, dont le but est de faciliter le transfert de personnes et/ou de marchandises par hélitreuillage;
81. un **«vol HHO en mer»** est un vol effectué par un hélicoptère exploité sous agrément HHO, dont le but est de faciliter le transfert de personnes et/ou de marchandises par hélitreuillage depuis ou vers un navire ou une structure en zone maritime ou vers la mer elle-même;
82. un **«passager HHO»** désigne une personne qui doit être transférée par hélitreuillage;
83. un **«site HHO»** désigne une aire spécifique sur laquelle un hélicoptère effectue un transfert par treuil;
84. la **«durée d’efficacité (HoT)»** désigne la durée estimée pendant laquelle le liquide d’antigivrage empêchera la formation de glace et de givre et l’accumulation de neige sur les surfaces protégées (traitées) d’un avion;
85. un **«environnement hostile»** désigne:
    1. un environnement dans lequel:
       1. un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface n'est pas adéquate; ou
       2. les occupants de l'hélicoptère ne peuvent être protégés de manière adéquate contre les éléments naturels; ou
       3. le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'exposition prévu; ou
       4. il y a mise en danger inacceptable des personnes ou des biens au sol;
    2. dans tous les cas, les zones suivantes:
86. pour le survol de l'eau, la zone maritime ouverte située au nord du parallèle 45N et au sud du parallèle 45S, sauf si une partie de cette zone est désignée comme non hostile par l'autorité responsable de l'État membre dans lequel les opérations ont lieu; et
87. les parties d'une zone habitée dépourvues d'aires d'atterrissage forcé en sécurité;
88. **«interface homme–machine (HMI)»** désigne un élément de certains dispositifs qui est capable de gérer des interactions homme-machine. L'interface se compose de matériels et de logiciels qui permettent l'interprétation et le traitement des données de l'utilisateur par des machines ou des systèmes qui, à leur tour, fournissent les résultats requis à l'utilisateur;
89. l’**«instruction en siège»** désigne une technique utilisée lors de la phase de formation aux manœuvres ou de la phase de formation fondée sur des scénarios, dans laquelle les instructeurs peuvent:
    1. donner des instructions simples à un pilote; ou
    2. effectuer des exercices prédéterminés agissant, alors qu’ils occupent un siège de pilote, en tant que pilote aux commandes ou pilote surveillant pour:
90. faire la démonstration de techniques; et/ou
91. susciter une intervention ou une interaction de la part de l’autre pilote;
92. la **«concordance des instructeurs»** désigne la cohérence ou la stabilité des notes entre différents instructeurs EBT et consiste à attribuer un score (ou des scores) correspondant à la mesure dans laquelle les notes données par les instructeurs (notateurs) sont homogènes ou forment un consensus;
93. le **«point de décision à l’atterrissage (PDA)»** désigne le point utilisé pour la détermination des performances à l’atterrissage et à partir duquel, en cas de défaillance d’un moteur reconnue à ce point, l’atterrissage peut être poursuivi en sécurité ou interrompu;
94. la «**distance d'atterrissage à l'heure d'arrivée (LDTA)»** est une distance d'atterrissage qu'il est possible d'atteindre dans des conditions normales d'exploitation sur la base des données de performances à l'atterrissage et des procédures associées déterminées en fonction des conditions prévalant au moment de l'atterrissage;
95. la **«distance d’atterrissage utilisable (LDA)»** désigne la longueur de piste déclarée utilisable par l’État dans lequel se trouve l’aérodrome et adaptée au roulage au sol d’un avion lors de l’atterrissage;
96. un **«avion terrestre»** désigne un aéronef à voilure fixe conçu pour décoller et atterrir sur la terre ferme, ce qui inclut les avions amphibies exploités comme des avions terrestres;
97. le «**scénario de vol “orienté-ligne”»** désigne l’évaluation et la formation impliquant une mission de simulation réaliste, «en temps réel» et complète de scénarios représentatifs des opérations en ligne;
98. une **«exploitation locale d'hélicoptère»** désigne une exploitation à des fins de transport aérien commercial d'hélicoptères ayant une masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) supérieure à 3 175 kg et une configuration maximale opérationnelle en sièges passagers (MOPSC) permettant d'accueillir un maximum de 9 personnes, effectuée de jour, sur des routes navigables par repérage visuel au sol, dans une zone géographique locale définie, spécifiée dans le manuel d'exploitation;
99. les **«procédures d’exploitation par faible visibilité (LVP)»** désignent des procédures appliquées à un aérodrome en vue d’assurer la sécurité des opérations lors des approches de catégorie I inférieures aux normes, de catégorie II hors normes, de catégories II et III et des décollages par faible visibilité;
100. un **«décollage par faible visibilité (LVTO)»** est un décollage sur une piste où la RVR est inférieure à 400 m mais au moins égale à 75 m;
101. une **«opération de catégorie I inférieure aux normes (LTS CAT I)»** désigne une opération d’approche et d’atterrissage aux instruments de catégorie I à l’aide d’une DH de catégorie I, avec une valeur de RVR inférieure à celle qui serait normalement associée à la DH applicable, mais qui n’est pas inférieure à 400 m;
102. un **«vol de contrôle de maintenance»** **(«MCF»,** maintenance check flight) désigne un vol d'un aéronef disposant d'un certificat de navigabilité ou d'une autorisation de vol qui est effectué pour rechercher une panne ou pour vérifier le fonctionnement d'un ou plusieurs systèmes, pièces ou équipements après maintenance, si le fonctionnement des systèmes, pièces ou équipements ne peut être établi lors des contrôles au sol, et qui est effectué dans l'une des situations suivantes:
103. comme requis par le manuel de maintenance de l'aéronef («AMM», *aircraft maintenance manual*) ou toute autre donnée de maintenance publiée par un titulaire d'agrément de conception responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef;
104. après l'entretien, comme requis par l'exploitant ou proposé par l'organisme responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef;
105. à la demande de l'organisme d'entretien, pour vérifier qu'un défaut a été corrigé;
106. pour aider à rechercher ou à identifier une panne;
107. la **«phase de formation aux manœuvres»** désigne une phase d’un module EBT au cours de laquelle, selon la génération d’aéronefs, les équipages ont le temps de pratiquer et d’améliorer leurs performances dans le cadre d’exercices essentiellement fondés sur des compétences psychomotrices en atteignant une trajectoire de vol prescrite ou en effectuant un événement prescrit jusqu’à un résultat prescrit;
108. un **«programme mixte EBT»** désigne un programme de l’exploitant en matière de formation de maintien des compétences et de contrôle conformément au point ORO.FC.230, dont une partie est consacrée à la mise en œuvre de l’EBT, mais qui ne remplace pas les contrôles de compétences prévus à l’appendice 9 de l’annexe I (partie FCL) du règlement (UE) no 1178/2011;
109. la **«configuration maximale opérationnelle en sièges passagers (MOPSC)»** désignela capacité maximale en sièges passagers d’un aéronef particulier, à l’exclusion des sièges des membres d’équipage, établie à des fins d’exploitation et spécifiée dans le manuel d’exploitation. Reposant sur la configuration maximale en sièges passagers établie lors du processus de certification mené pour le certificat de type (TC), le certificat de type supplémentaire (STC), ou une modification apportée au TC ou STC en fonction de l’aéronef particulier, la MOPSC peut compter un nombre égal ou inférieur de sièges en fonction des contraintes d’exploitation;
110. un **«passager médical»** désigne le personnel de santé transporté dans un hélicoptère durant un vol SMUH, comprenant, mais sans s’y limiter, les médecins, et le personnel infirmier et paramédical;
111. **«condition de défaillance mineure»** désigne une condition de défaillance qui ne réduirait pas manière significative la sécurité de l'aéronef et qui suppose des actions de l'équipage de conduite qui correspondent parfaitement à ses capacités;
112. **«utilisation abusive de substances»,** l'utilisation d'une ou de plusieurs substances psychotropes par des membres de l'équipage de conduite, de l'équipage de cabine et d'autre personnel critique pour la sécurité d'une manière qui:
113. constitue un risque direct pour celui qui consomme ou compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui; et/ou
114. engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique;
115. la **«nuit»** désigne la période située entre la fin du crépuscule civil du soir et le début de l’aube civile ou toute autre période similaire entre le coucher et le lever du soleil tel que prescrit par l’autorité compétente, définie par l’État membre;
116. des **«jumelles de vision nocturne (JVN)»** consistent en un dispositif binoculaire à intensification de la lumière, qui se porte sur la tête et améliore l’aptitude à conserver des références visuelles de surface pendant la nuit;
117. un **«système d’imagerie nocturne (NVIS)»** désigne l’intégration de tous les éléments requis pour utiliser de manière efficace et sûre des JVN pendant des opérations en hélicoptère. Le système inclut au moins: des JVN, un éclairage NVIS, des composants de l’hélicoptère, une formation et le maintien de la navigabilité;
118. un **«environnement non hostile»** est un environnement dans lequel:
     1. un atterrissage forcé peut être accompli en sécurité;
     2. les occupants de l’hélicoptère peuvent être protégés contre les éléments naturels; et
     3. le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage sont appropriés au temps d’exposition prévu;

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

1. une **«opération d’approche classique (NPA)»** désigne une approche aux instruments avec une hauteur minimale de descente (MDH), ou une DH dans le cas d’un vol selon la technique CDFA, qui n’est pas inférieure à 250 ft et une RVR/CMV d’au moins 750 m pour les avions et 600 m pour les hélicoptères;
2. un **«membre d’équipage NVIS»** est un membre d’équipage technique qui participe à un vol NVIS;
3. un **«vol NVIS»** désigne un vol effectué de nuit en conditions météorologiques de vol à vue (VMC) et pendant lequel l’équipage de conduite utilise des JVN dans un hélicoptère exploité sous agrément NVIS;
4. une **«opération en mer»** est une opération d'hélicoptère dont une partie importante du vol est effectuée au-dessus de zones maritimes ouvertes, au départ ou à destination de lieux situés en mer;
5. un **«lieu situé en mer»** désigne une installation destinée à être utilisée pour l'exploitation d'hélicoptères sur une structure fixe ou flottante en mer ou un navire;
6. une **«zone maritime ouverte»** désigne la zone maritime s'étendant au large depuis la côte;
7. un **«site d’exploitation»** est un site, autre qu’un aérodrome, choisi par l’exploitant ou le pilote/commandant de bord, en vue d’opérations d’atterrissage, de décollage et/ou de chargement externe;
8. les **«opérations en classe de performances 1»** sont celles avec un niveau de performance tel que, en cas de défaillance du moteur critique, l’hélicoptère peut soit atterrir dans la distance utilisable pour le décollage interrompu, soit poursuivre le vol en sécurité jusqu’à une aire d’atterrissage appropriée, selon le moment auquel survient la défaillance;
9. les **«opérations en classe de performances 2»** sont des opérations telles que, en cas de défaillance du moteur critique, le niveau de performance disponible permet à l’hélicoptère de poursuivre son vol en sécurité sauf lorsque cette défaillance intervient tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d’atterrissage, auquel cas un atterrissage forcé peut s’avérer nécessaire;
10. les **«opérations en classe de performances 3»** sont des opérations telles que, en cas de défaillance d’un moteur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé peut s’avérer nécessaire avec un hélicoptère multimoteur mais sera inévitable avec un hélicoptère monomoteur;
11. le **«contrôle opérationnel»** couvre la responsabilité de commencer, poursuivre, terminer ou dérouter un vol dans l’intérêt de la sécurité;
12. une **«opération de catégorie II hors normes (OTS CAT II)»** désigne une opération d’approche et d’atterrissage de précision aux instruments à l’aide d’ILS ou de MLS sur une piste dépourvue de tout ou partie des éléments du système d’éclairage prévus pour les approches de précision de catégorie II, et avec:
    1. une DH inférieure à 200 ft mais d’au moins 100 ft; et
    2. une RVR d’au moins 350 m;
13. les **«avions de classe de performances A»** comprennent les avions multimoteurs à turbopropulseurs disposant d’une MOPSC supérieure à neuf ou d’une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg, ainsi que tous les avions multimoteurs à turboréacteurs;
14. les **«avions de classe de performances B»** sont des avions à turbopropulseurs disposant d’une MOPSC de neuf au maximum et d’une masse maximale au décollage de 5 700 kg ou moins;
15. les **«avions de classe de performances C»** sont des avions dotés de moteurs à pistons, disposant d’une MOPSC supérieure à neuf ou d’une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg;
16. un **«système de dispositifs de transport de personnel» («PCDS»**, personnel-carrying device system) désigne un système composé d'un ou plusieurs dispositifs, qui est soit attaché à un équipement d'hélitreuillage ou un crochet de chargement, soit monté sur la cellule de l'aéronef à voilure tournante lors d'opérations de transport externe de charge humaine («HEC») ou d'hélitreuillage («HHO»). Les dispositifs ont la capacité structurelle et les caractéristiques nécessaires pour transporter des occupants à l'extérieur de l'hélicoptère, par exemple un harnais de sécurité avec ou sans dégagement rapide et sangle avec anneau connecteur, un panier rigide ou une cage;
17. un **«système de dispositifs de transport de personnel simple (“PCDS” simple)»** désigne un PCDS qui respecte les conditions suivantes:
18. satisfait à une norme harmonisée;
19. est conçu pour retenir une seule personne (par exemple, un utilisateur d'équipement d'hélitreuillage ou de crochet de chargement, un spécialiste affecté à une tâche particulière ou un photographe) à l'intérieur de la cabine, ou pour retenir deux personnes au maximum à l'extérieur de la cabine;
20. n'est pas une structure rigide telle qu'une cage, une plate-forme ou un panier;
21. le **«pilote commandant de bord»** fait référence au pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité. Dans le cas des exploitations à des fins de transport aérien commercial, le «pilote commandant de bord» est appelé «commandant de bord»;
22. **«EFB portatif»** désigne une plateforme d'accueil EFB portative, utilisée au poste de pilotage, qui ne fait pas partie de la configuration des aéronefs certifiés;
23. **«appareil électronique portatif (PED)»** désigne tout type d'appareil électronique, généralement, mais pas exclusivement, un appareil électronique grand public, apporté à bord de l'aéronef par des membres d'équipage ou des passagers, ou compris dans le chargement, qui ne fait pas partie de la configuration de l'aéronef certifiés. Il recouvre tous les équipements qui sont capables de consommer de l'énergie électrique. L'énergie électrique peut être fournie par des sources internes telles que des batteries (rechargeables ou non) ou bien par un raccordement à des sources d'alimentation électrique spécifiques de l'aéronef;
24. le **«principal établissement»** désigne le siège social ou le siège principal d’un organisme au sein duquel sont exercées les principales fonctions financières, ainsi que le contrôle opérationnel des activités visées par le présent règlement;
25. la **«hiérarchisation des inspections au sol»** désigne le fait d’accorder une attention particulière à une proportion appropriée du nombre total des inspections au sol effectuées par une autorité compétente ou en son nom sur une base annuelle, conformément aux dispositions de la partie ARO;
26. **«compétent»** signifie avoir démontré les connaissances, habiletés et attitudes nécessaires pour exécuter toutes les tâches définies conformément à la norme prescrite;
27. les **«substances psychotropes»** désignent l’alcool, les opioïdes, les cannabinoïdes, les sédatifs et les hypnotiques, la cocaïne, les autres psychostimulants, les hallucinogènes et les solvants volatils, à l’exception de la caféine et du tabac;
28. un **«site d’intérêt public (PIS)»** désigne un site utilisé exclusivement pour des opérations effectuées dans l’intérêt public;
29. une **«inspection au sol»** consiste en l’inspection d’un aéronef, le contrôle des qualifications des membres d’équipage de conduite et de cabine et de la documentation de vol en vue de vérifier la conformité avec les exigences applicables;
30. un **«intervalle de rectification»** désigne une limitation de la durée des opérations avec des équipements en panne;
31. la **«distance utilisable pour le décollage interrompu (RTODAH)»** est la longueur de l’aire d’approche finale et de décollage déclarée disponible et utilisable permettant aux hélicoptères exploités en classe de performances 1 de mener à bien un décollage interrompu;
32. la **«distance nécessaire pour le décollage interrompu (RTODRH)»** est la distance horizontale nécessaire entre le début du décollage et le point auquel l’hélicoptère s’immobilise à la suite d’une défaillance d’un moteur et de l’interruption du décollage au point de décision au décollage;
33. la «**spécification des performances de navigation requises (RNP)**» est une spécification de navigation pour les opérations PBN qui comprend une exigence de surveillance et d'alerte à bord des performances de navigation;
34. les **«règles de l'air»** désignent les règles établies dans le règlement d'exécution (UE) no 923/2012 de la Commission ([6](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:02012R0965-20210812&qid=1643181793432&from=en#E0006));
35. un **«compte rendu d'état de la piste (RCR)»** est un compte rendu normalisé complet relatif aux conditions de surface de la piste et leur effet sur les performances d'atterrissage et de décollage, décrites au moyen d'un code de conditions de la piste;
36. la **«portée visuelle de piste (RVR)»** est la distance jusqu’à laquelle le pilote d’un aéronef placé sur l’axe de piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe;
37. un **«atterrissage forcé en sécurité»** est un atterrissage ou amerrissage inévitable, dont on peut raisonnablement espérer qu’il n’entraînera pas de blessures corporelles chez les occupants de l’aéronef ou chez des personnes à la surface;
38. **«personnel critique pour la sécurité»,** des personnes qui pourraient compromettre la sécurité aérienne en s'acquittant inadéquatement de leurs devoirs et fonctions. Cette définition englobe les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine, le personnel d'entretien des aéronefs et les contrôleurs de la circulation aérienne;
39. la **«phase de formation fondée sur des scénarios»** désigne une phase d’un module EBT axée sur le développement des compétences, lors de laquelle le pilote est formé pour atténuer les risques les plus critiques recensés pour la génération d’aéronefs. Elle devrait inclure la gestion des menaces et des erreurs propres à l’exploitant en question dans un environnement en temps réel «orienté ligne»;
40. un **«hydravion»** désigne un aéronef à voilure fixe conçu pour décoller et atterrir sur l’eau, ce qui inclut les avions amphibies exploités comme des hydravions;
41. des **«pistes distinctes»** désignent des pistes du même aérodrome formant des terrains d’atterrissage séparés. Ces pistes peuvent se confondre ou se croiser de manière que, si l’une des pistes est bloquée, ce blocage n’empêche pas les opérations planifiées sur l’autre piste. Chaque piste possède une procédure d’approche séparée fondée sur une aide à la navigation distincte;
42. une **«piste en hiver spécialement préparée»** est une piste avec une surface sèche gelée de neige compacte ou de glace qui a été traitée avec du sable ou du gravier ou qui a subi un traitement mécanique pour améliorer le frottement sur la piste;
43. un **«vol VFR spécial»** est un vol VFR autorisé par le contrôle de la circulation aérienne à l’intérieur d’une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions VMC;
44. une **«approche stabilisée (SAp)»** est une approche effectuée d’une manière contrôlée et appropriée en termes de configuration, d’énergie et de maîtrise de la trajectoire de vol depuis un point ou une altitude/hauteur prédéterminés jusqu’à un point situé à 50 ft au-dessus du seuil ou, s’il est situé plus haut, jusqu’au point où la manœuvre d’arrondi est lancée;
45. **«compartiment stérile de l'équipage de conduite»** désigne toute période pendant laquelle les membres de l'équipage de conduite ne doivent pas être perturbés ou distraits, sauf pour des raisons critiques liées à l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef ou à la sécurité des occupants;
46. un «**aérodrome de dégagement au décollage»** est un 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;
47. le **«point de décision au décollage (PDD)»** désigne le point utilisé dans la détermination des performances de décollage et à partir duquel, en cas de défaillance d’un moteur reconnue à ce point, le décollage peut soit être interrompu soit être poursuivi en sécurité;
48. la **«distance utilisable au décollage (TODA)»,** dans le cas des avions, désigne la longueur de roulement au décollage utilisable, à laquelle s’ajoute le prolongement dégagé éventuel;
49. la **«distance utilisable au décollage (TODAH)»,** dans le cas des hélicoptères, désigne la longueur de l’aire d’approche finale et de décollage, à laquelle s’ajoute le prolongement dégagé pour hélicoptères, déclarée disponible et utilisable par les hélicoptères pour mener à bien le décollage;
50. la **«distance nécessaire au décollage (TODRH)»,** dans le cas des hélicoptères, désigne la distance horizontale nécessaire entre le début du décollage et le point où la vitesse de sécurité au décollage (VSD), une hauteur définie au-dessus de la surface de décollage et une pente de montée positive sont atteintes, à la suite d’une défaillance du moteur critique au PDD, les moteurs restants fonctionnant dans les limites approuvées;
51. la **«trajectoire de décollage»** désigne la trajectoire verticale et horizontale, avec le moteur critique en panne, depuis un point défini du décollage jusqu'à 1 500 ft au-dessus de la surface pour les avions et jusqu'à 1 000 ft au-dessus de la surface pour les hélicoptères;
52. la **«masse au décollage»** est la masse comprenant l’ensemble des éléments et personnes transportés au début du décollage pour les hélicoptères et du roulement au décollage pour les avions;
53. la **«longueur de roulement au décollage utilisable (TORA)»** désigne la longueur de piste déclarée utilisable par l’État dans lequel se trouve l’aérodrome et adaptée au roulage au sol d’un avion lors du décollage;
54. un **«spécialiste affecté à une tâche particulière»** est une personne désignée par l’exploitant ou par un tiers, ou agissant en qualité d’entreprise, qui exécute des tâches au sol directement liées à une tâche spécialisée ou qui exécute des tâches spécialisées à bord ou depuis l’aéronef;
55. un **«membre d’équipage technique»** désigne un membre d’équipage participant à des opérations de transport aérien commercial de type SMUH, HHO ou NVIS, qui n’est pas un membre d’équipage de conduite ou de cabine, auquel l’exploitant attribue des tâches dans l’aéronef ou au sol en vue d’assister le pilote pendant les opérations SMUH, HHO ou NVIS, lesquelles peuvent demander d’utiliser des équipements embarqués spécialisés;
56. les **«instructions techniques (IT)»** désignent la version applicable la plus récente des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, y compris le supplément et tout addendum, approuvée et publiée par l’Organisation de l’aviation civile internationale;
57. la **«charge marchande»** désigne la masse totale des passagers, des bagages, du fret et des équipements spécialisés embarqués, lest compris;
58. **«application EFB de type A»** désigne une application EFB dont le dysfonctionnement ou la mauvaise utilisation n'a aucune incidence sur la sécurité;
59. **«application EFB de type B»** désigne une application EFB:
60. dont le dysfonctionnement ou la mauvaise utilisation est classé comme condition de défaillance mineure ou en dessous de mineure: et
61. qui ne remplace ni ne fait double emploi avec aucun système ou fonctionnalité requis par les règles de navigabilité, les exigences de l'espace aérien ou les règles d'exploitation;
62. un **«vol NVIS non assisté»** désigne, dans le cas d’opérations NVIS, la partie d’un vol VFR effectuée de nuit sans qu’un membre d’équipage utilise des JVN;
63. une **«entreprise»** est toute personne physique ou morale, poursuivant ou non un but lucratif, ou bien tout organisme officiel doté ou non de la personnalité juridique;
64. **«V1»** désigne la vitesse maximale au décollage à laquelle le pilote doit prendre la première action pour arrêter l’avion dans la distance d’accélération-arrêt. V1 désigne également la vitesse minimale au décollage, à la suite d’une panne du moteur critique à VEF, à laquelle le pilote peut poursuivre le décollage et atteindre la hauteur requise au-dessus de l’aire de décollage dans la distance pour le décollage;
65. **«VEF»** désigne la vitesse à laquelle le moteur critique est supposé tomber en panne pendant le décollage;
66. **«l’approche à vue»** est une approche au cours de laquelle la procédure d’approche aux instruments n’est pas exécutée ou est interrompue et où l’approche est effectuée à l’aide de références visuelles du terrain;
67. un **«aérodrome accessible selon le temps»** désigne un aérodrome adéquat où, pendant le temps d’utilisation prévu, les observations ou prévisions météorologiques, ou toute combinaison de celles-ci, indiquent que les conditions météorologiques seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels requis pour l’aérodrome et où les informations sur l’état de la surface de la piste indiquent que l’avion pourra se poser en toute sécurité;
68. un **«contrat de location avec équipage»** est un contrat conclu:
    1. en cas d’opérations de CAT, entre transporteurs aériens aux termes duquel l’aéronef est exploité sur le CTA du loueur, ou
    2. en cas d’exploitations commerciales à des fins autres que le CAT, entre transporteurs aériens aux termes duquel l’aéronef est exploité sous la responsabilité du loueur;
69. une **«piste mouillée»** est une piste dont la surface est couverte de toute humidité visible ou d'une pellicule d'eau d'une épaisseur allant jusqu'à 3 mm dans la zone destinée à être utilisée.
70. « **Autorité́ de l’aviation civile (AAC)** » : instance autonome à caractère administratif chargée de la mise en œuvre de la politique de l’aviation civile nationale et communautaire, notamment de la règlementation et du contrôle de l’aviation civile, en matière de sécurité, de sûreté et d’économie.
71. **« Certificat » :** un certificat, un agrément ou une approbation, une licence, une autorisation, une attestation ou tout autre document délivré à l'issue d'une procédure de certification attestant la conformité avec les exigences applicables ;
72. **Aéronef à motorisation complexe**
    1. **u**n avion à motorisation complexe est un avion :
       * + ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
         + certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
         + certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
         + équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur
    2. Un hélicoptère à motorisation complexe est un hélicoptère certifié:
       * + pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, ou
         + pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
         + pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes
73. **Aéronef motorisé autre que complexe :**

* 1. un avion:
     + - ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 5.700 kg, ET
       - certifié pour une configuration maximale en sièges passagers inférieure ou égale à 19, ET
       - pouvant, du point de vue de la certification, être exploité par un équipage de conduite d’un seul pilote, ET
       - n’étant ni équipé d'un turboréacteur ni de plus d’un turbopropulseur.
  2. un hélicoptère :
     + - certifié pour une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 3.175 kg, ET
       - certifié pour une configuration maximale en sièges passagers inférieure ou égale à 9, ET
       - pouvant, du point de vue de la certification, être exploité par un équipage de conduite d’un seul pilote.

1. **« Damp Lease » :** est défini comme une location d’ aéronef avec équipage qui comprend un équipage de conduite mais pas de personnel de cabine.
2. **ARO** : Authority Requirements for Air Operations Applicable to NAAs
3. **ORO** : Organisation Requirements for Air Operators Applicable to CAT, NCC & SPO operators
4. **CAT** : Technical Requirements for Commercial Air Transport Transport of passengers, cargo or mail under remuneration (definition of CAT in IR-OPS article 2)
5. **SPA** : SPecific Approvals Such as RVSM, ETOPS, DG, HEMS, etc.
6. **NCC** : Technical Requirements for Non-Commercial operation of Complex motor-powered aircraft
7. **NCO** : Technical Requirements for Non-Commercial operation of Other than complex motor-powered aircraft NCC & NCO cover General Aviation & Corporate activities.
8. **SPO** : Technical Requirements for commercial & non-commercial SPecialised Operations ”Any commercial operation other than CAT, and any noncommercial operation where […]” (see the future Cover Regulation)
9. **Les règles d'application (IR)** sont contraignantes dans leur intégralité et sont utilisées pour spécifier un niveau de sécurité élevé et uniforme ainsi qu'une conformité et un respect uniformes. Les RI sont adoptées par la Commission européenne sous la forme de règlements.
10. **Les moyens acceptables de conformité (AMC)** sont non contraignants. L'AMC sert de moyen par lequel les exigences contenues dans le règlement de base, et le RI, peuvent être satisfaites. Toutefois, les demandeurs peuvent décider de démontrer la conformité aux exigences en utilisant d'autres moyens. Tant les ANA que les organisations peuvent proposer d'autres moyens de conformité. Les "moyens alternatifs de mise en conformité" sont ceux qui proposent une alternative à une AMC existante. Ces propositions de moyens alternatifs de conformité doivent être accompagnées de preuves de leur capacité à répondre à l'intention du RI. L'utilisation d'un AMC existant donne à l'utilisateur le bénéfice de la conformité au RI.
11. **Les spécifications de certification (CS)** sont des normes techniques non contraignantes adoptées par l'AESA pour répondre aux exigences essentielles du règlement de base. Les CS sont utilisées pour établir la base de certification (CB) comme décrit ci-dessous. Si un exploitant d'aérodrome ne satisfait pas à la recommandation de la CS, il peut proposer un niveau équivalent de sécurité (ELOS) qui démontre comment il répond à l'intention de la CS. Dans le cadre d'une OC convenue, les CS deviennent contraignantes sur une base individuelle pour le demandeur.
12. **Les conditions spéciales (CS)** sont des spécifications techniques détaillées spéciales non contraignantes déterminées par la NAA pour un aérodrome si les spécifications de certification établies par l'AESA ne sont pas adéquates ou ne sont pas appropriées pour assurer la conformité de l'aérodrome aux exigences essentielles de l'annexe V bis du règlement de base. Cette inadéquation ou ce caractère inapproprié peut être dû à :
    * + - aux caractéristiques de conception de l'aérodrome ; ou
        - lorsque l'expérience de l'exploitation de cet aérodrome ou d'autres aérodromes présentant des caractéristiques de conception similaires a montré que la sécurité peut être compromise.

Les SC, comme les CS, deviennent contraignantes sur une base individuelle pour le demandeur dans le cadre d'un CB convenu.

1. **Le matériel d'orientation (GM)** est un matériel d'explication et d'interprétation non contraignant sur la manière de satisfaire aux exigences contenues dans le règlement de base, les RI, les AMC et les CS. Il contient des informations, y compris des exemples, pour aider l'utilisateur à interpréter et à appliquer le règlement de base, ses RI, ses AMC et ses SC.