



GUIDE EXPLOITATION EN CLASSE DE PERFORMANCE 2 AVEC TEMPS D'EXPOSITION

Approuvé par le Directeur Général de l'ANAC et publié sous son autorité



DE-OPS-R2-1-G-E 007

nov.-2023



VALIDATION DU DOCUMENT

	Nom	Fonction/ structure	Validation	
			Date	Signature
Rédaction	Sacré ALLOGHO ABESSOLO	CADRE OPS	08/11/2023	
Vérification	Silver OKOUELE	EX-OPS	10/11/2023	
Vérification	MALEKOU Georges	EX-OPS	14/11/2023	
Vérification	MARCELLINE SABOGA	DE-EX	16/11/2023	
Validation	Pascal TRUFFAULT IGOUWE	DE-ED	21.11.2023	
Qualité	Pacôme Damien NGOYENDAMA	DG-QM	28/11/2023 27/11/2023	
Approbation	Eric Tristan MOUSSAVOU	DG-DD	29/12/2023	



HISTORIQUE DES AMENDEMENTS

Edition	Date	Nature des amendements
00	Octobre 2023	Création du document

DIFFUSION

Niveau de diffusion : Interne Externe Confidentiel

- ❖ Personne en charge du guide : **DE-ED**
- ❖ Responsable des vérifications et d'approbation des amendements et des modifications **Responsable Qualité**



LISTE DES REFERENCES

Publications OACI

- Annexe 6 exploitation technique des aéronefs ;

Publications de l'ANAC

- RAG 4.2 exploitation technique des aéronefs en aviation générale ;
- RAG 4.3 transport aérien public par hélicoptère ;
- RAG 8.2 conception et exploitation technique des hélistations;



TABLE DES MATIERES

Table des matières

VALIDATION DU DOCUMENT	1
HISTORIQUE DES AMENDEMENTS	2
DIFFUSION	2
LISTE DES REFERENCES	3
TABLE DES MATIERES.....	4
PREAMBULE	5
1. AUTORITE EN CHARGE	5
2. PRINCIPES GENERAUX	5
3. COMPOSITION DU DOSSIER.....	5
4. MOYENS DE CONFORMITE.....	5
5. ELEMENTS COMPLEMENTAIRES OU EXPLICATIFS.....	6
5.1 LES OBSTACLES.....	6
5.2 TAILLE DES SITES D'EXPLOITATION	6
5.3 EXPLOITATION D'UN SITE D'INTERET PUBLIC	7



PREAMBULE

Dans le but de garantir une sécurité maximale pour les passagers et les tiers en cas de défaillance du moteur, le règlement aéronautique gabonais (RAG4.3) stipule que l'exploitation sans assurance d'une option d'atterrissage en sécurité, en cas d'urgence pendant les phases de décollage et d'atterrissage, n'est effectuée que lorsque l'opérateur a reçu une autorisation de l'ANAC.

1. AUTORITE EN CHARGE

Les agréments en classe de performance 2 (CP2) avec temps d'exposition sont délivrés aux exploitants détenteurs d'un certificat de transporteur aérien (CTA) qui en font la demande formelle et qui ont démontré leur conformité aux exigences applicables.

Le service de l'ANAC responsable du suivi du CTA de l'exploitant est chargé de l'instruction de la demande et de la délivrance de l'agrément.

2. PRINCIPES GENERAUX

Pour obtenir un agrément de l'ANAC pour une exploitation en classe de performance 2 (CP2) avec temps d'exposition, l'exploitant doit détenir un CTA et démontrer qu'il satisfait aux exigences du paragraphe RAG 4.3. H.010. Dans le cas d'une demande pour exploiter en CP2 avec temps d'exposition :

- L'ANAC étudie le dossier et vérifie l'ensemble des points du § 5 ci-dessous. Tout dossier ne comportant qu'une étude visiblement trop superficielle, en particulier sur les dimensions et l'environnement en obstacle, sera rejeté ;
- Si le dossier est correctement renseigné et est satisfaisant, l'exploitation en CP2 avec temps d'exposition est autorisée ;
- Si un doute subsiste, ou bien s'il apparaît que la situation ne peut être qualifiée sur le simple contenu d'un dossier papier, une visite sur site est organisée. Elle est réalisée par un (des) agent(s) de l'ANAC. Au besoin, un vol peut être organisé, dans des conditions à définir au cas par cas. Un rapport est établi et permet d'autoriser ou non l'exploitation.

3. COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier d'agrément est constitué :

- d'une demande formelle d'autorisation ;
- d'une attestation de conformité aux éléments réglementaires cités au paragraphe 5 du présent guide ;
- des éléments ou documents de démonstration de la conformité à ces exigences ;
- Des parties pertinentes au manuel d'exploitation.

4. MOYENS DE CONFORMITE

La matrice de conformité ci-dessous permet d'assister l'opérateur dans la démonstration de sa conformité réglementaire pour les opérations en CP2 avec temps d'exposition. Chaque élément devrait être rempli en indiquant la référence du manuel d'exploitation (ou d'autres documents pertinents) lorsque cela est approprié.

NB : La colonne de droite renvoie vers des commentaires ou des éléments explicatifs.

Matrice de conformité



Titre	Références réglementaires	Moyen de conformité de l'exploitant	§
Applicabilité	RAG4.3. H.010		
obstacles	RAG 4.3. F.016		
MOPSC	RAG4.3.H.015;		
Exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité	RAG4.3.H.015; RAG4.3.H.020; RAG4.3.H.025; RAG4.3.H.030.		
Procédures d'exploitation minimisant le temps d'exposition	APPENDICE 1 au RAG 4.3.H.010		
Description des sites dans le manuel d'exploitation	RAG4.3.D.030; RAG4.3.D.035; IEMRAG4.3.D.030.		

5. ELEMENTS COMPLEMENTAIRES OU EXPLICATIFS

5.1 LES OBSTACLES

Les obstacles présents aux alentours ne permettent pas de respecter les exigences d'une exploitation en classe de performance 1 (CP1).

L'étude qui démontre que, quels que soient les axes choisis, une telle exploitation en CP1 est impossible (en prenant des valeurs réalistes de température pour le site considéré), doit être convaincante. Elle doit montrer que plusieurs hypothèses ont été testées, et conduisent à la même conclusion. En particulier, elle doit faire apparaître s'il existe une masse ou une température (dans un domaine réaliste de conditions d'exploitation) en dessous desquelles la CP1 est possible (minimisant ainsi l'exposition calculée). Si l'exploitant dispose dans sa flotte d'un type d'hélicoptère qui puisse réaliser une procédure Catégorie A, ce type d'hélicoptère devra être retenu. Dans le cas contraire, la démonstration de non-conformité avec les exigences de la CP1 doit figurer en partie C du manuel d'exploitation.

5.2 TAILLE DES SITES D'EXPLOITATION

La taille du site ne permet pas de respecter les exigences d'une exploitation en CP1.

La dimension minimale au sol du site sera suffisante pour contenir un carré de :

- 1 x LHT de jour ;
- 1,5 x LHT de nuit.

Si l'aire de posé est de dimension inférieure, il sera requis un engagement écrit de l'exploitant sur la pilotabilité de l'accès pour le type d'hélicoptère envisagé.

L'éventuel dévers sur l'aire d'atterrissage doit être connu et dans les limites d'atterrissage de l'hélicoptère.



5.3 EXPLOITATION D'UN SITE D'INTERET PUBLIC

La masse de l'hélicoptère ne peut être supérieure à la masse spécifiée dans le manuel de vol pour une pente de montée de 8% en air calme à V_{toss} (VSD), avec le moteur critique en panne et les moteurs restants fonctionnant à un niveau de puissance approprié.

En fonction des conditions de température et de pression, la masse maximale d'exploitation de l'hélicoptère sur le site d'intérêt public (SIP) doit être retranscrite sous forme d'un tableau de limitations.

Cette masse est la plus limitative de celles de la liste ci-dessous pour le décollage (hormis une éventuelle limitation en croisière ou à l'arrivée liée à une mission spécifique) :

- stationnaire DES/HES ;
- stationnaire HES AEO ;
- $V_z = 150$ ft/min à V_y ;
- passage obstacle ;
- pente 8 % sur SIP à VSD.

La mention de la prise en compte de l'ensemble de ces limitations doit figurer sur la documentation. Les entrées dans le tableau de limitations seront si possible les QNH et T° afin d'éviter au pilote le calcul supplémentaire de la Z_p .

----- Fin -----