



ROYAUME DE BELGIQUE
SERVICE PUBLIC FEDERAL
MOBILITE ET TRANSPORTS

Transport aérien

CIRCULAIRE

CIR/OPS-17

Date **09/03**

Edition : **2**

Objet :

Composition des équipages et en particulier, lors de vols avec équipages renforcés.

Réf. :

Circulaire d'application des §§ 3.2.1 "Equipage de conduite", 3.3 "Formation et contrôle de compétence" et 3.4 "Temps de service et périodes de repos des membres de l'équipage de conduite" du règlement fixant les mesures techniques à prendre pour l'exploitation dans le transport aérien commercial des avions d'un poids total maximum autorisé égal ou supérieur à 5.700 kg porté par l'arrêté ministériel du 13 février 1970.

Le Directeur Général,

L'édition 2 comprend

E. VAN NUFFEL

5 pages datées : **09/03**

I. INTRODUCTION

I.1. La présente circulaire a pour objet de préciser certaines obligations qui incombent à l'exploitant et/ou au chef de la section des opérations ainsi que certaines conditions à remplir par les pilotes en application du règlement fixant les mesures techniques à prendre pour l'exploitation dans le transport aérien commercial des avions d'un poids total maximum autorisé égal ou supérieur à 5.700 kg porté par l'arrêté ministériel du 13 février 1970 et en particulier lors de vols avec équipages renforcés.

I.2. La présente circulaire est automatiquement abrogée le 31 décembre 2003 à minuit.

A partir du 01 janvier 2004, les dispositions de l' « appendix 1 to JAR-OPS 1.940 In-flight relief of flightcrew members » sont d'application.

I.3. La présente circulaire ne s'applique pas aux exploitants qui ont demandé et/ou obtenu la mention « Conforme aux prescriptions du JAR-OPS1 » conformément aux requis de l'arrêté royal du 25 juin 2001, Arrêté royal déterminant les conditions pour ajouter la mention « Conforme aux prescriptions du JAR-OPS 1 » ou « Conforme aux prescriptions du JAR-OPS 3 » sur le certificat de transporteur aérien.

II. DEFINITIONS

II.1. *Pilote éligible comme commandant de bord :*

Pilote remplissant toutes les conditions pour pouvoir être désigné comme commandant de bord sur le type d'avion considéré et faisant partie des pilotes de l'entreprise sélectionnés pour exercer cette fonction par le chef de la section des opérations de l'entreprise.

II.2. *Pilote commandant de bord :*

Pilote éligible comme commandant de bord désigné par le chef de la section des opérations de l'entreprise comme commandant de bord pour le vol considéré en application du § 2.5 alinéa 3 du règlement fixant les mesures techniques à prendre pour l'exploitation dans le transport aérien commercial des avions d'un poids total maximum autorisé égal ou supérieur à 5.700 Kg porté par l'arrêté ministériel du 13 février 1970.

II.3. *Vol avec équipage renforcé :*

Vol pour lequel le nombre des membres d'équipage désignés est supérieur au nombre minimum requis par le manuel de vol . Le nombre des membres d'équipage est augmenté dans le but de permettre à chaque membre d'équipage de quitter son poste, en vol, pour se reposer et être remplacé, pendant son repos, par un autre membre d'équipage dûment qualifié.

III. RÈGLE GÉNÉRALE

III.1. Outre les dispositions de l'A.M. rappelé sous I ci-dessus et sauf incapacité du commandant de bord, pendant les phases de décollage, de montée et pendant les phases d'approche et d'atterrissage, un pilote éligible comme commandant de bord doit occuper un siège du poste de pilotage lui permettant d'actionner immédiatement toutes les gouvernes principales.

III.2. La méthode de surveillance prévue à l'article 16.3°.2. de l'A.M. du 23 juin 1969 réglementant les licences civiles des pilotes d'avion peut permettre la présence d'un copilote recevant sa formation de commandant sur le siège du commandant de bord visé au III.1 ci-dessus dans les conditions où l'agrément de la méthode de surveillance l'autorise.

L'arrêté ministériel du 23 juin 1969 est abrogé à l'issue de la période transitoire définie par l'A.R. du 10 janvier 2000 réglementant les licences civiles de pilotes d'avions

IV. VOLS AVEC ÉQUIPAGES RENFORCES

IV.1. Lors des vols avec équipage renforcé, le siège du commandant de bord visé au III.1 ci-dessus peut être occupé :

- soit par un pilote éligible comme commandant de bord,
- soit au niveau de vol 200 et au dessus, par un pilote, dit "pilote de relève en croisière", répondant aux conditions suivantes :

IV.1.1. Conditions d'admissibilité à la formation de pilote de relève en croisière :

IV.1.1.1. être titulaire d'une licence de pilote professionnel avec la qualification IFR et la qualification comme copilote sur le type d'avion considéré en cours de validité;

IV.1.1.2. avoir réussi l'épreuve de connaissance générale prévue au § A.I de l'annexe IV de l'arrêté ministériel du 23 juin 1969 portant réglementation des licences civiles de pilote d'avions;

IV.1.1.3. avoir une expérience totale d'au moins 1300 heures de vol dont 500 heures sur avions multipilotes certifié "JAR/FAR25" ou "JAR/FAR23 commuter category" ou un code équivalent et 150 heures sur le type d'avion considéré.

IV.1.2. Conditions portant sur la formation du pilote de relève en croisière:

IV.1.2.1. être formé par l'exploitant comme copilote sur le type d'avion considéré en conformité avec le programme agréé par la DGTA ;

IV.1.2.2. avoir reçu une formation complémentaire dont le programme est approuvé par la DGTA (voir exemple de programme en annexe).

IV.2. Une partie du programme de formation visée au point IV.1.2.2 ci-dessus sera revue lors de chaque contrôle de compétence (au moins deux fois au cours de chaque période de douze mois) de façon que ce programme soit revu dans son entièreté tous les deux ans.

IV.3. L'exploitant établira un syllabus correspondant au programme de formation visé au point IV.1.2.2 ci-dessus qui fera partie du manuel d'entraînement.

IV.4. Lors de la formation des pilotes, il sera tenu compte du besoin de piloter indifféremment de la place de gauche ou de la place de droite.

IV.5. Les contrôles seront faits par un chef-pilote ou par tout autre instructeur de l'entreprise pour autant qu'il détienne la qualification d'instructeur sur le type considéré

ou par une personne désignée par le Directeur Général de la DGTA.

IV.6. Le commandant de bord désigné par l'exploitant conserve la responsabilité de l'entière responsabilité du vol même lorsque son siège dans le poste de pilotage est occupé par un autre pilote.

IV.7. Lorsque le commandant de bord quitte le siège visé au III.1 ci-dessus, il donnera au pilote qui le remplace, les lignes de conduite quant aux circonstances dans lesquelles il doit lui en être référé.

IV.8. L'exploitant établira les procédures à suivre lors du remplacement en vol des membres d'équipage. L'exploitant donnera des lignes de conduite quant aux renseignements concernant les circonstances et le déroulement du vol à consigner par écrit au cours de celui-ci (principe du journal de bord).

IV.9. Seuls les pilotes dont les privilèges attachés à leur licence leur permettent d'exercer la fonction de commandant de bord en transport aérien commercial sur le type d'avion considéré peuvent inscrire leurs heures de vol comme commandant de bord.

IV.10. Sans préjudice du §IV.6. ci-dessus et sauf situation d'urgence, les membres d'équipage désignés ne peuvent exercer aucune fonction pendant leur temps de repos en vol.

Annexe à la circulaire CIR/OPS-17

Exemple de programme de formation complémentaire pour pilote de relève en croisière

1. Un rappel théorique et des exercices concernant :
la météorologie et la climatologie;
les performances;
la planification des vols;
les opérations particulières (ETOPS, MNPS, RVSM etc...).
2. Le point de vue opérationnel sera présenté et des séances de question-réponse permettront de revoir et d'éclaircir les problèmes.
3. Un séminaire consacré à la gestion des ressources d'équipage suivi d'une séance d'illustration au simulateur composée d'exercices LOFT (entraînement type vol de ligne) axés sur les points suivants :
 - délégation de pouvoir et attribution de responsabilités
 - détermination des priorités
 - surveillance et contrôle
 - acquisition et exploitation de l'information
 - prévention et évitement des détournements
 - communication & comportement de commandement.

Cette séance ne doit pas comporter d'exercices spécifiques à un type d'avion donné mais doit dans la mesure du possible permettre au candidat de redécouvrir les concepts développés au séminaire;

4. Une séance de simulateur LOFT consacrée aux situations d'urgence en croisière et spécifique du type d'avion :
 - problèmes de navigation
 - perte de moteur(s)
 - problèmes de pressurisation
 - feu cargo ou cabine
 - problèmes techniques de carburant
 - perte des moyens de communication
 - diversion en croisière

Le scénario se fera sur un vol de longue durée et comprendra au maximum trois problèmes. Un soin particulier sera apporté au débriefing.

5. Un contrôle au simulateur composé d'exercices LOFT. Les problèmes qui n'ont pas fait partie du scénario de la séance prévue en 4 ci-dessus doivent être mis en scène lors de ce contrôle;
6. Le candidat sera soumis à un contrôle final en ligne.