

**Manuel concernant les unités
d'aviation militaire prenant part
à des missions de maintien de la paix
des Nations Unies**

Deuxième édition

Avril 2021



**DÉPARTEMENT DES OPÉRATIONS DE PAIX
DÉPARTEMENT DE L'APPUI OPÉRATIONNEL**



Produit par :

Bureau des affaires militaires
DÉPARTEMENT DES OPÉRATIONS DE PAIX
Secrétariat de l'ONU
One UN Plaza, New York, NY 10017
Téléphone : 917 367 2487

Approuvé par :

Jean-Pierre Lacroix
Secrétaire général adjoint aux opérations de paix
Département des opérations de paix

Atul Khare
Secrétaire général adjoint à l'appui opérationnel
Département de l'appui opérationnel

Avril 2021

Service à contacter : Équipe chargée des politiques et de la doctrine (Bureau des affaires militaires du Département des opérations de paix)
Date de révision : 30/04/2026
Numéro de référence : 2021.04
Imprimé au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York



© 2021 Nations Unies. Le présent document est protégé par le droit d'auteur en vertu du Protocole annexe 2 à la Convention universelle sur le droit d'auteur. Néanmoins, les autorités gouvernementales et les États Membres peuvent librement photocopier toute partie de cette publication pour en faire un usage exclusif dans leurs établissements de formation. Toutefois, aucune partie ne peut être reproduite pour la vente ou la diffusion à grande échelle sans l'autorisation écrite expresse du Bureau des affaires militaires du Département des opérations de paix du Secrétariat de l'ONU.

Avant-propos

Nous sommes très heureux de présenter le Manuel concernant les unités d'aviation militaire prenant part à des missions de maintien de la paix des Nations Unies, qui est un guide essentiel pour les commandants et le personnel d'état-major prenant part à des opérations de maintien de la paix et une référence importante pour les États Membres et le personnel en poste au Siège de l'Organisation des Nations Unies.

La complexité des opérations de maintien de la paix des Nations Unies a énormément évolué depuis plusieurs décennies. Le spectre des opérations multidimensionnelles de maintien de la paix de l'ONU inclut des tâches difficiles telles que rétablir l'autorité de l'État, protéger les civils et désarmer, démobiliser et réintégrer les ex-combattants. Dans le contexte contemporain, les missions de maintien de la paix sont exécutées dans des environnements où elles peuvent s'attendre à affronter sur de grandes étendues de territoire des menaces asymétriques provenant de groupes armés. Par conséquent, les capacités requises pour des missions de maintien de la paix fructueuses exigent une souplesse et une interopérabilité accrues.

Les opérations de maintien de la paix de l'ONU se limitent rarement à un type d'activité. Lorsqu'elles sont exécutées dans le contexte d'un cadre politique qui soutient un accord de paix ou dans le but de mettre en place les conditions propices à un retour à la stabilité, les missions de maintien de la paix peuvent nécessiter l'exécution de tâches dangereuses qui supposent le déplacement de personnel et de matériel à un moment opportun et parfois un recours à la force judicieux, particulièrement dans des situations de protection des civils où l'État hôte est incapable d'assurer la sécurité et de maintenir l'ordre.

Afin de relever ces défis complexes, il arrive souvent que les composantes militaires jouent un rôle central pour ce qui est d'assurer et de maintenir la sûreté, la sécurité et la stabilité. Dans ces circonstances, le déploiement de moyens d'aviation militaire peut contribuer de façon décisive à l'exécution fructueuse du mandat de la mission.

Il est tout à fait essentiel, tandis que l'ONU poursuit ses efforts pour élargir la diversité des pays fournisseurs de contingents, et afin de garantir l'intégration effective de tous les types d'unités d'aviation militaire des Nations Unies, de rendre officielles les normes relatives aux capacités. En s'inspirant du travail faisant école d'experts militaires de nombreux États Membres et dans le souci d'assurer la sécurité des opérations aériennes, le Département des opérations de paix et le Département de l'appui opérationnel ont révisé le présent Manuel en vue d'accroître la préparation, l'état de préparation opérationnelle et l'efficacité de l'aviation militaire des Nations Unies.

En reconnaissance du travail qui a déjà été fait et en prévision d'améliorations ultérieures, nous souhaitons exprimer notre sincère gratitude aux États Membres qui ont consacré volontairement une si grande part de leur temps, de leur énergie et de leurs compétences à l'élaboration de la première révision du Manuel. Il en résulte un guide pratique qui regroupe en un seul document l'expérience en aviation des pays fournisseurs de contingents dans le contexte des opérations des Nations Unies.



Jean-Pierre Lacroix
Secrétaire général adjoint
aux opérations de paix



Atul Khare
Secrétaire général adjoint
à l'appui opérationnel

Préface

Je suis heureux de présenter le Manuel concernant les unités d'aviation militaire prenant part à des missions de maintien de la paix des Nations Unies, qui se veut un guide pratique à l'intention des commandants et de leur personnel d'état-major qui participent à des opérations de maintien de la paix, des États Membres et du Siège de l'Organisation des Nations Unies.

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude au Groupe de travail des États Membres, aux missions, aux établissements de formation, aux autres professionnels et parties prenantes du maintien de la paix et à nos collègues du Département de l'appui opérationnel pour le soutien et la contribution importante qu'ils ont apportés à la révision du Manuel.

Nous continuerons de perfectionner et d'actualiser ce manuel afin qu'il conserve sa pertinence dans un environnement opérationnel en constante évolution. Parallèlement, nous ne doutons pas qu'il contribuera grandement à améliorer et à consolider notre action collective dans l'intérêt de la paix, notamment grâce aux efforts concertés des personnels auquel il est destiné.



Général de corps d'armée Carlos Humberto Loitey
Sous-Secrétaire général aux affaires militaires,
Conseiller militaire
Département des opérations de paix



Experts en aviation militaire du premier groupe de travail sur le Manuel concernant les unités d'aviation militaire prenant part à des missions de maintien de la paix des Nations Unies, à Salvador, au Brésil (2019)

Nous remercions le groupe de travail des pays fournisseurs de contingents pour son expertise et le temps qu'il a consacré à la rédaction du Manuel.

	Nom et pays		Nom et pays
1.	Général de division Najeeb Ahmad (Pakistan) – président	12.	Colonel Pierre Verborg (France)
2.	Commandant de mission aérienne HS Thuyacontha (Sri Lanka) – coprésident	13.	Major Chopard Nicolas (France)
3.	Colonel Marcelo de Moura Silva (Brésil) – coprésident	14.	Commandant d'escadrille C. Gaddah (Ghana)
4.	Major Humberto Baldessarini Pires (Brésil)	15.	Commandant d'escadrille C. Dawoe (Ghana)
5.	Capitaine de corvette Jorge André Maia Luz (Brésil)	16.	Commandant d'escadrille Eric Amo-Henaku (Ghana)
6.	Major Fabricio Nery Fernandes (Brésil)	17.	Colonel Haddou Kessou (Maroc)
7.	Capitaine de corvette Alexandre Malcher (Brésil)	18.	Lieutenant-colonel Muhammad Babur Sarfraz Khan (Pakistan)
8.	Général de brigade Zhe QU (Chine)	19.	Lieutenant-colonel JS Samarasekara (Sri Lanka)
9.	Lieutenant-colonel Dongliang GUO (Chine)	20.	Lieutenant-colonel Klas Grankvist (Suède)
10.	Major XU Yang (Chine)	21.	Jerome Michael Tarutani (États-Unis d'Amérique)
11.	Major Ping WANG (Chine)		

Bureau des affaires militaires du Département des opérations de paix (Siège de l'ONU)			
1.	Général de division Hugh Van Roosen (Bureau des affaires militaires)	3.	Lieutenant-colonel Samatha Gomani – Directrice de projet
2.	Général de brigade El Hadji Babacar Faye (Bureau des affaires militaires)	4.	Lieutenant-colonel Fabricio Javier Tejada Yudica – Spécialiste de la planification de l'aviation militaire
Entités diverses du Département de l'appui opérationnel (Siège de l'ONU)			
1.	Miguel Lens Pardo (Service des transports aériens)	3.	Ovais Ahmed (Section de la sécurité aérienne)
2.	Lieutenante-colonelle Margarita Marta Correas Rodriguez (Service des transports aériens)	4.	Leon De Berri Matheson (Section de la sécurité aérienne)

Objet

La deuxième édition du Manuel concernant les unités d'aviation militaire prenant part à des missions de maintien de la paix des Nations Unies s'adresse aux commandants d'unité et à leur personnel d'état-major afin de les aider à planifier et à exécuter des opérations d'aviation militaire en appui des opérations de maintien de la paix des Nations Unies. Le Siège de l'Organisation des Nations Unies et le personnel des missions y trouveront une référence essentielle lorsqu'ils planifient des missions des Nations Unies et qu'ils mettent sur pied et emploient des unités d'aviation militaire à cette fin.

Le présent manuel ne supprime pas la doctrine ou les politiques nationales en matière d'aviation militaire ou relatives à la sûreté des différents États Membres et des pays fournisseurs de contingents, ni à soumettre les activités de formation, les opérations ou les structures nationales à des exigences. Il ne prescrit pas de tactiques, de techniques ou de procédures militaires, qui demeurent la prérogative des différents États Membres. Il ne se veut pas non plus un instrument de sélection des unités d'aviation militaire. Les structures des unités d'aviation militaire seront d'ailleurs adaptées conformément au concept des opérations (CONOPS) et à l'état des besoins par unité. Après quoi, la lettre d'attribution et le mémorandum d'accord feront l'objet de négociations entre l'ONU et les pays fournisseurs de contingents. Ce manuel sert plutôt de complément aux capacités aériennes militaires existantes ou nouvelles des pays fournisseurs de contingents et contribue à l'amélioration de la performance grâce à l'interopérabilité avec d'autres pays fournisseurs de contingents participant à l'opération de maintien de la paix.

Le présent manuel est rédigé principalement au niveau opérationnel. Il est basé sur des directives de l'ONU qui s'appuient sur les enseignements tirés de l'expérience acquise, sur les observations des missions et sur l'information provenant des praticiens du maintien de la paix qui assurent le maintien de la paix dans des opérations d'aviation militaire des Nations Unies. Les ateliers tenus par les États Membres et les pays fournisseurs de contingents intéressés ont donné l'ébauche originale dont la version définitive a été rédigée en 2015. Ce manuel a été conçu pour aider les contingents à transformer l'orientation nationale axée sur l'aviation militaire de leurs unités de sorte qu'elles deviennent partie intégrante d'une opération unifiée de maintien de la paix des Nations Unies.

La deuxième édition est le fruit de réflexions qui ont été menées en 2019 par un autre groupe de travail en vue de cerner les aspects du Manuel qui devaient être revus compte tenu des considérations exprimées par les délégués des pays fournisseurs de contingents, de l'évolution récente de la doctrine de l'ONU et de la rétroaction des unités d'aviation actuelles et passées des Nations Unies.

Champ d'application

Le présent manuel concerne les unités d'aviation militaire des Nations Unies, et non l'aviation civile. Il renferme un aperçu général des activités de l'aviation militaire dans les opérations de maintien de la paix de l'ONU. Les capacités des aéronefs à voilure tournante et à voilure fixe sont examinées des points de vue de leur concept d'emploi, de leurs tâches, de leur organisation et de leurs besoins en matière de soutien (durant la période précédant le déploiement, en cours de mission et au cours de la relève, des rotations et du rapatriement). Le manuel examine la formation du personnel navigant dispensée en cours de mission de même que l'auto-évaluation des unités d'aviation militaire et comprend des listes de contrôle ainsi que les tâches, les conditions et les normes qui peuvent être adaptées à l'unité d'aviation de n'importe quel pays fournisseur de contingents. Une attention particulière a été accordée aux auto-évaluations, dont les listes de contrôle (auxquelles des modifications ont été apportées) ; par ailleurs, des orientations sont données sur la façon dont l'ONU ou des tiers peuvent solliciter un appui. Mieux encore, il renferme une annexe relative à la sécurité aérienne (annexe D) qui suggère aux contingents des manières de faire naître une culture organisationnelle favorisant l'état de préparation opérationnelle par des programmes de sécurité active et en tenant compte du facteur humain et de l'évaluation des risques.

Il contient également une description utile du commandement et du contrôle des moyens d'aviation militaire des Nations Unies. Il a pour but de clarifier les principaux aspects de l'aviation militaire des Nations Unies pour le personnel militaire et civil et d'uniformiser le concept de l'emploi de l'aviation sur le terrain.

TABLE DES MATIÈRES

Description	Page
Chapitre 1 : Concept d'emploi de l'aviation militaire des Nations Unies	
1.1 Introduction	1
1.2 Commandement et contrôle	1
1.3 Points pris en considération dans la planification par l'état-major des opérations aériennes	2
1.4 Concept d'emploi des unités d'aéronefs à voilure tournante	4
1.5 Concept d'emploi des unités d'aéronefs à voilure fixe	21
1.6 Concept d'emploi des unités de systèmes de drones aériens	31
1.7 Concept d'emploi des unités d'aviation embarquées	31
1.8 Unité d'appui au terrain d'aviation militaire	33
Chapitre 2 : Capacités et tâches des unités d'aviation militaire des Nations Unies	
2.1 Introduction	34
2.2 Types d'unités d'aviation militaire	34
2.3 Capacités et tâches des unités d'aéronefs à voilure tournante	36
2.4 Capacités et tâches des unités d'aéronefs à voilure fixe	51
2.5 Capacités et tâches de l'unité de systèmes de drones aériens et d'aéronefs télépilotés	58
2.6 Capacités et tâches des unités d'appui au terrain d'aviation	61
Chapitre 3 : Organisation des unités d'aviation militaire des Nations Unies	
3.1 Introduction	64
3.2 Organisation des unités d'aéronefs à voilure tournante	65
3.3 Organisation des unités d'aéronefs à voilure fixe	71
3.4 Organisation de l'unité de systèmes de drones aériens et d'aéronefs télépilotés	75
3.5 Organisation des unités d'appui au terrain d'aviation	76
Chapitre 4 : Soutien des unités d'aviation militaire des Nations Unies	
4.1 Cadre logistique des missions des Nations Unies	77
4.2 Soutien logistique du combat dans l'aviation militaire des Nations Unies	77
4.3 Appui fourni par le système des Nations Unies : de la période précédant le déploiement à l'arrivée dans la zone de la mission	78
4.4 Évacuation sanitaire (EVASAN) primaire et soutien sanitaire	80
4.5 Soutien assuré par les pays fournisseurs de contingents	81
4.6 Soutien à la mission des Nations Unies	81
4.7 Ce à quoi il faut s'attendre : le soutien logistique typique des unités d'aviation militaire dans une mission des Nations Unies	82
4.8 Soutien assuré par les détachements d'aviation embarqués	86
Chapitre 5 : Formation du personnel des unités d'aviation militaire	
5.1 Introduction	90
5.2 Formation préalable au déploiement	92
5.3 Compétence du personnel déployé et maintien des compétences	92

5.4	Formation du personnel navigant	94
5.5	Formation du personnel au sol	99
5.6	Formation tactique des commandants et du personnel d'état-major	101
5.7	Remboursement applicable à la formation, à l'état de préparation opérationnelle, à la disponibilité opérationnelle de l'équipement et aux pays fournisseurs de contingents	101
5.8	Caractéristiques de la formation des unités de l'aviation navale	101
5.9	Normes d'aptitudes linguistiques pour le personnel navigant	102
Chapitre 6 : Auto-évaluation de l'unité d'aviation militaire de l'ONU		
6.1	Introduction	103
6.2	Assistance des Nations Unies	103
6.3	Auto-évaluation	104
Annexes		
Annexe A : Catégories d'aéronefs et d'hélicoptères		107
Annexe B : Unité d'aviation militaire des Nations Unies : tâches, conditions et normes		109
Annexe C : Exemples de listes de contrôle pour l'auto-évaluation applicables à la période précédant le déploiement et en cours de mission		164
Annexe D : Sécurité aérienne		181
Annexe E : Opérations aériennes militaires de nuit		197
Annexe F : Opérations menées avec des systèmes de drones aériens ou d'aéronefs télépilotes		201
Annexe G : Guide de rédaction de lettres d'attribution concernant les unités d'aviation militaire		207
Annexe H : Glossaire		245
Annexe I : Références		253

CHAPITRE 1



Concept d'emploi de l'aviation militaire des Nations Unies

1.1 Introduction

Le présent chapitre aidera les commandants de force et de secteur, et tout le personnel de la mission des Nations Unies, à comprendre et à utiliser correctement la pleine capacité des moyens d'aviation militaire de l'ONU. Le rythme actuel des opérations de maintien de la paix nécessite un pouvoir d'approbation très souple, ce qui reflète le caractère urgent des opérations militaires quotidiennes de même que les besoins logistiques civils. Pour pouvoir agir en toute célérité, il faut savoir à la fois comment les moyens d'aviation militaires doivent être utilisés et qui est habilité à les déployer.

1.2 Commandement et contrôle

1.2.1 Les commandants d'unité d'aviation militaire et le personnel concerné doivent prendre connaissance de la plus récente version de la politique de l'ONU en matière de commandement et de contrôle.

1.2.2 Les moyens d'aviation militaire de l'ONU sont sous le contrôle opérationnel (OPCON) du commandant de la force, qui est autorisé à en remettre le contrôle tactique (TACON) à un commandant pour l'exécution d'une tâche particulière et pendant une certaine durée. Par contrôle tactique, on entend la direction et le contrôle, détaillés et limités au plan local, des mouvements ou des manœuvres nécessaires à la réalisation de telle ou telle mission ou d'une tâche précise. Toutefois, étant donné l'importance de leurs fonctions civiles comme militaires, compte tenu également de l'aspect financier, les moyens d'aviation militaire relèvent du Directeur ou du Chef de l'appui à la mission, fonctionnaire civil qui a autorité en matière d'attribution de tâches (*tasking authority*). Or, il y a des situations d'urgence ou de crise qui justifient une intervention rapide de l'aviation (évacuation sanitaire [EVASAN] primaire, transport tactique ou toute situation de vie ou de mort). Afin d'assurer aux forces un appui adéquat et opportun en tout temps et de sauver des vies grâce à des missions exécutées avec célérité et efficacité, le Directeur de l'appui à la mission doit donc prévoir qu'une partie des moyens aériens facilite le commandement et le contrôle. Il est ainsi possible d'assurer une planification unifiée sous la responsabilité du commandant de la force, qui est mieux adaptée aux opérations de maintien de la paix déployées en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies. Cette partie des moyens aériens doit être placée sous l'autorité directe (*tasking authority*) du commandant de la force, qui, du fait de cette délégation de pouvoir, répond donc pleinement des résultats obtenus, puisqu'il contrôle la planification des moyens militaires aériens qui lui sont alloués, en particulier dans le cadre de missions relevant du Chapitre VII.

1.2.3 Le responsable des services^{1, 2} rend compte au Directeur ou au Chef de l'appui à la mission. Au nom du Directeur ou du Chef de l'appui à la mission, il assure de façon centralisée

¹ La chaîne des services portait auparavant le nom Services d'appui intégrés.

² Voir aussi les autres manuels de l'ONU sur les unités militaires concernant certains de ces éléments habilitants, à l'adresse <https://research.un.org/fr/peacekeeping-community>.

la gestion de la totalité du personnel logistique en tenue et des unités habilitantes assignées, y compris les moyens d'aviation militaire de l'ONU (exception faite des moyens d'aviation qui sont en appui direct d'opérations militaires), ainsi que du personnel des transmissions, du génie et du transport, du personnel médical et des spécialistes de la neutralisation des explosifs et munitions, et est l'autorité responsable des ordres de mission correspondants. Les priorités de la mission en matière d'aviation sont déterminées par le représentant spécial du Secrétaire général ou le chef de mission en fonction des conseils de l'équipe de direction de la mission. Une discussion de fond sur la chaîne de commandement autorisée à approuver différentes missions d'aviation figure dans la Politique du Département des opérations de paix et du Département de l'appui opérationnel sur l'autorité, le commandement et le contrôle des opérations de maintien de la paix des Nations Unies (réf. 2019.23, octobre 2019).

1.3 Points pris en considération dans la planification par l'état-major des opérations aériennes.

Aux fins du présent manuel, le concept d'emploi des moyens d'aviation militaire de l'ONU est élaboré en tenant séparément compte des capacités distinctes, de la cellule et du concept d'emploi des aéronefs à voilure tournante et à voilure fixe ainsi que des systèmes de drones aériens. Voici d'abord un bref examen des points pris en considération dans la planification.

1.3.1 Points pris en considération dans la planification en vue de l'assignation des tâches

L'état-major des opérations aériennes a pour principale obligation, au quartier général du secteur et au quartier général de la force, d'assigner aux unités d'aviation militaire des tâches qui conviennent le mieux à une opération particulière. Les points pris en considération dans la planification en vue de l'assignation des tâches incluent ce qui suit :

- le type de mission ;
- le type de terrain ;
- le nombre de passagers ;
- la composition et la nature de la charge à transporter ;
- la situation tactique ;
- l'état des zones d'embarquement et d'atterrissage ou des bandes d'atterrissage ;
- la durée de la mission ;
- la nature de la situation d'urgence ;
- la compétence de l'équipage ;
- la maîtrise de l'anglais ;
- les capacités des hélicoptères et des aéronefs ;
- l'évaluation des risques et la sécurité des vols ;
- l'accès à des installations de servitude au sol ;
- le type de carburant disponible ;

- la gestion des munitions (besoins, types, disponibilité) ;
- l'accès à un matériel spécialisé en vue d'opérations spécialisées ;
- les conditions météorologiques ;
- le temps de service de l'équipage.

En vertu du paragraphe 37 sur l'énergie de la politique environnementale applicable aux missions du Département des opérations de maintien de la paix et du Département de l'appui aux missions (2009.6), selon lequel *la consommation d'énergie de la mission doit être optimisée pour réduire autant que possible les émissions de gaz à effet de serre*, et de la stratégie environnementale applicable aux missions du Département de l'appui opérationnel (2017-2023) visant à *déployer des missions qui utilisent les ressources naturelles avec responsabilité et efficacité, dans une optique de protection de l'individu, de la collectivité et de l'environnement et en vue d'améliorer la situation autant que faire se peut*, les missions, sous la direction du Directeur ou Chef de l'appui à la mission, veilleront à l'efficacité des opérations de transport, comme l'optimisation du nombre de passagers et du chargement des aéronefs.

1.3.2 Assignation des tâches sur les terrains d'aviation et pour la sécurité de la base opérationnelle avancée

Le besoin d'assigner des tâches clairement définies concernant la sécurité des terrains d'aviation et des bases opérationnelles avancées est un autre point important à prendre en considération dans la planification. Normalement, la mission assigne la tâche de sécurité des terrains d'aviation à l'une de ses unités d'infanterie, qui ne proviennent pas nécessairement du même pays fournisseur de contingents que les unités d'aviation militaire. Lorsque le détachement de sécurité en appui ne provient pas du même pays fournisseur de contingents qu'une unité d'aviation militaire, des accords de commandement et contrôle clairement définis doivent être conclus. Toutefois, le pays qui fournit l'unité d'aviation militaire peut négocier avec l'ONU le droit d'utiliser ses propres soldats pour assurer la sécurité, s'il le juge nécessaire.

1.3.3 Diligence voulue en matière de droits de l'homme

Le respect des normes de l'ONU sur les droits de l'homme et le droit humanitaire international est particulièrement important s'agissant des opérations aériennes de l'ONU, compte tenu de la grande visibilité de ces opérations et du fait que certains moyens et membres du personnel aient pu participer à des opérations robustes dans un cadre non onusien. Conformément aux instructions du Secrétaire général s'appliquant à l'ensemble du système des Nations Unies et aux résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU, tout soutien de l'ONU aux forces de sécurité non onusiennes doit être conforme à la politique de diligence voulue en matière de droits de l'homme en cas d'appui de l'ONU à des forces de sécurité non onusiennes, qu'on peut consulter sur le site du Centre des ressources de maintien de la paix des Nations Unies, à l'adresse <https://research.un.org/fr/peacekeeping-community>.

En ce qui concerne le personnel, la politique de vérification des antécédents du personnel des Nations Unies en matière de respect des droits de l'homme doit être strictement appliquée (à savoir : attestation obligatoire de l'intéressé, vérification faite par le pays fournisseur de contingents ou de personnel de police, vérification proactive faite par le Secrétariat), afin que les personnes ayant été impliquées dans des violations des droits de l'homme ou du droit

humanitaire international ne soient ni sélectionnées ni déployées aux fins de service dans l'aviation ou d'appui aux opérations aériennes. Pour ce qui est des achats en lien avec les opérations aériennes, le Code de conduite des fournisseurs des Nations Unies doit être respecté. Selon ce code, les fournisseurs des Nations Unies ne doivent pas se rendre complices de violations des droits de l'homme ni adopter de comportements contraires aux valeurs et aux principes de l'ONU. Il faut vérifier au préalable que les fournisseurs respectent le Code.

1.3.4 Planification et instructions permanentes pour les opérations de recherche et sauvetage

La planification de la recherche et du sauvetage joue un rôle crucial dans les opérations d'appui aérien. Toutes les unités d'aviation militaire doivent établir des instructions permanentes relatives aux opérations de recherche et de sauvetage. Les exploitants doivent bien connaître les instructions permanentes applicables à leur pays relativement à la recherche et au sauvetage (notamment en combat), même si elles devront être adaptées à la réalité du terrain. Les plans et les instructions permanentes de l'unité en la matière doivent être cohérents avec le chapitre sur la recherche et le sauvetage des instructions permanentes de la mission relativement aux opérations aériennes. Ils doivent tenir compte des éléments suivants :

- les plans prévus en cas d'accident ;
- le système d'alerte en cas d'accident ;
- les mesures applicables si un aéronef est en retard ;
- les mesures applicables si un aéronef local est perdu ;
- les mesures applicables en cas d'accident survenant à la base ;
- les mesures applicables en cas d'accident survenant hors de la base ;
- les mesures applicables en cas d'urgence médicale ;
- les mesures applicables en cas d'atterrissage forcé ;
- les mesures nécessaires pour que toutes les personnes concernées connaissent les tâches et les rôles qui leur sont assignés dans le plan et les instructions permanentes.

1.4 Concept d'emploi des unités d'aéronefs à voilure tournante

Les unités militaires d'aéronefs à voilure tournante exécutent des mouvements essentiels de personnel et de matériel et elles soutiennent en outre la sécurité et la stabilité de la mission en exécutant des opérations de reconnaissance et de surveillance aérienne, d'observation, d'écran et de sécurité. Lorsque c'est nécessaire, des unités d'aéronefs à voilure tournante exécutent des opérations de démonstration de force, d'appui et d'intervention. On peut aussi leur confier la reconnaissance armée, les opérations d'assaut aérien ou de réaction rapide, les missions d'appui aérien rapproché, les opérations d'EVASAN primaire ou secondaire, les opérations de recherche et de sauvetage, le transport de personnalités importantes, les opérations de reconnaissance des aires de poser d'hélicoptères et les opérations conjointes. Il va de soi que les tâches des unités dépendent du type d'hélicoptère disponible ainsi que de ce qui a été convenu dans le mémorandum d'accord ou la lettre d'attribution.

1.4.1 Reconnaissance et surveillance



La reconnaissance et la surveillance par hélicoptère sont très importantes, car elles permettent de localiser les forces hostiles et leur équipement en temps réel. L'aptitude à repérer et à géolocaliser des éléments au sol peut soutenir un éventail d'opérations des Nations Unies en signalant tôt les violations des accords de paix, en accroissant la protection des forces et en améliorant la mesure dans laquelle la mission est prête à atténuer la plupart des menaces. Ces types d'opérations peuvent recourir à différentes techniques de reconnaissance et de surveillance, dont les suivantes :

- **Reconnaissance** : Mission entreprise pour obtenir, par observation visuelle ou autres méthodes de détection, de l'information sur les activités et les ressources des forces adverses ou à recueillir des données météorologiques, hydrographiques ou géographiques d'une zone précise.
- **Surveillance** : Observation systématique de l'espace aérien, du cyberspace, d'étendues en surface ou en profondeur, de lieux, de personnes ou d'objets par des moyens visuels, sonores, électroniques, photographiques ou autres.
- **Exemples de points pris en considération dans la planification** :
 - l'intention du commandant (quelle est la mission ?) ;
 - les effets recherchés ;
 - le commandement et le contrôle ;
 - les capacités des hélicoptères (autoprotection, conception et matériel nécessaires pour exécuter la tâche prévue) ;
 - les capacités et les qualifications de l'équipage ;
 - le terrain ;
 - les obstacles ;
 - les conditions météorologiques ;
 - l'information aéronautique (publications d'information aéronautique [AIP], avis aux aviateurs [NOTAM], espace aérien) ;
 - l'altitude minimale de sécurité ;
 - la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
 - l'autorisation du pays hôte ;

- une planification adéquate du soutien ;
- le dépôt du plan de vol conformément aux règles de l'ONU et du pays hôte ;
- les règles d'engagement.
- les calculs de poids et centrage.
- le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ;
- les communications avec ses forces au sol ;
- l'aptitude fonctionnelle du carburant et sa certification, surtout dans les terrains d'aviation de déroutement ;
- le port d'équipement de protection adéquat par les équipages et les observateurs ;
- le port de dispositifs de vision nocturne (jumelles de vision nocturne, systèmes infrarouges à vision vers l'avant, imagerie thermique) ou l'emploi de projecteurs infrarouges (le cas échéant).

1.4.2 Reconnaissance armée

La reconnaissance armée doit s'inscrire dans le mandat de la mission et être autorisée par les autorités compétentes de l'ONU. Elle consiste à recueillir des renseignements tout en permettant le recours à la force, principalement en légitime défense, par le repérage et l'attaque des éléments armés hostiles à mesure qu'ils se manifestent durant la reconnaissance dans les zones générales assignées, plutôt que par l'attaque des objectifs désignés à l'avance. Elle se traduit souvent par l'engagement d'éléments hostiles lorsqu'ils menacent la population locale.



- **Exemples de points pris en considération dans la planification**
 - le commandement et le contrôle ;
 - les capacités des hélicoptères (notamment l'autoprotection, la conception et le matériel nécessaire pour accomplir la mission) ;
 - les capacités et les qualifications de l'équipage ;
 - le terrain ;
 - les obstacles et les hauteurs dans la zone de reconnaissance ;
 - les conditions météorologiques ;

- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
- l'altitude minimale de sécurité ;
- la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
- les munitions à utiliser ;
- l'accès au soutien logistique requis ;
- le nombre d'hélicoptères nécessaires pour accomplir la mission (on en recommande deux pour un appui réciproque en cas d'urgence) ;
- l'autorisation du pays hôte, si elle n'est pas donnée dans la lettre d'attribution ;
- le dépôt du plan de vol conformément aux règles de l'ONU ou du pays hôte ;
- les règles d'engagement ;
- l'évaluation de la menace que représentent les armes antiaériennes hostiles ;
- l'identification claire de ses forces et de la population amie dans la zone de l'opération ;
- la communication d'informations et des instructions données en temps réel par ses agents de renseignement intégrés à la population ;
- la constitution d'une équipe de combat composée d'un hélicoptère armé et d'un hélicoptère d'appui chargé d'évacuer l'équipage de l'hélicoptère armé au cas où celui-ci serait abattu ;
- le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ;
- le port d'équipement de protection par l'équipage.

1.4.3 Transport de passagers



L'expression « transport de passagers » désigne le mouvement aérien de passagers (y compris les personnalités importantes) en utilisant des moyens d'aviation de l'ONU. Les aéronefs militaires utilisés conformément à une lettre d'attribution doivent respecter les normes du pays

fournisseur et de l'ONU applicables aux opérations d'aviation militaire et se conformer aux clauses et aux conditions de la lettre. Les aéronefs militaires employés pour le transport de passagers civils doivent être certifiés à cet effet par l'autorité de l'aviation compétente ou conformément à la réglementation nationale.

• **Exemples de points pris en considération dans la planification :**

- les capacités des hélicoptères (notamment l'autoprotection, la disponibilité de l'équipement de sécurité des passagers, les caractéristiques nominales, etc.) ;
- les capacités et les qualifications de l'équipage ;
- le commandement et le contrôle ;
- le terrain et l'altitude de sécurité ;
- les conditions météorologiques, notamment dans le cas des opérations diurnes ou nocturnes ;
- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
- la situation générale en matière de sécurité applicable à l'itinéraire et à la destination ;
- l'autorisation du pays hôte, si elle n'est pas donnée dans la lettre d'attribution ;
- la planification du soutien applicable à la destination principale et aux autres destinations ;
- le dépôt du plan de vol conformément aux règles de l'ONU ou du pays hôte ;
- les calculs de poids et centrage ;
- les dispositions prises relatives au carburant et la certification quant à son aptitude fonctionnelle ;
- l'évitement de conditions d'atterrissage très poussiéreuses ;
- le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ;
- le port (obligatoire) d'équipement de protection par l'équipage de conduite et les passagers ;
- les dispositions prises par les forces au sol pour protéger un hélicoptère immobilisé sur une aire de poser pour des raisons techniques ;
- l'affectation d'un équipage dûment qualifié (et maîtrisant l'anglais) chargé de présenter les consignes de sécurité de l'aéronef et de porter assistance en cas d'urgence.

1.4.4 Transport de fret



Cette tâche consiste à faire transporter du fret par des hélicoptères de manœuvre de l'ONU dans la zone de la mission. Le fret peut être transporté en soute ou à l'extérieur, à l'élingue (en fonction de la disponibilité de matériel spécialisé et des capacités de l'hélicoptère). Tout comme dans le cas du transport de passagers, les aéronefs militaires utilisés conformément à une lettre d'attribution doivent respecter les normes du pays fournisseur et de l'ONU applicables aux opérations d'aviation militaire et se conformer aux modalités et aux conditions de la lettre.

- **Points pris en considération dans la planification**

- le plan de chargement et de déchargement (emplacements, procédures, équipement de manutention) ;
- les capacités de l'hélicoptère ;
- les capacités de l'équipage et les normes relatives à sa formation ;
- les mesures de coordination telles que les communications air-sol ;
- le chargement conformément à la liste de colisage et au manifeste de cargaison ;
- les besoins en équipement spécialisé (élingues, grues à flèche, filets aéronautiques certifiés, etc.) ;
- les conditions météorologiques ;
- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
- le poids et le volume, selon les limites admissibles de l'hélicoptère ;
- le type de fret (pour les marchandises dangereuses, se reporter au par. 1.4.5) ;
- le terrain, les obstacles, les zones bâties et l'altitude de sécurité ;
- l'autorisation du pays hôte, si elle est requise par la lettre d'attribution ;
- la planification du soutien applicable à la destination principale et à la destination de rechange.

- le dépôt du plan de vol conformément aux règles de l'ONU ou du pays hôte ;
- l'état de fonctionnement opérationnel du mécanisme de libération rapide de la charge ;
- le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues.

1.4.5 Transport de marchandises dangereuses

L'expression « marchandises dangereuses » désigne les articles ou les substances qui, s'ils ne sont pas soumis à certaines mesures, risquent de nuire à la sécurité des passagers ou de l'équipage ou encore à celle de l'aéronef à bord duquel ils sont transportés. L'Association du transport aérien international (IATA) fournit des procédures et des lignes directrices sur le transport des articles dangereux à l'intention des expéditeurs de marchandises dangereuses et des exploitants d'hélicoptères militaires de l'ONU. L'unité militaire doit disposer de procédures de transport décrivant les rôles et les responsabilités du personnel qui manipule les marchandises dangereuses, la documentation associée et les procédures de manipulation. Le transport de marchandises dangereuses (qu'elles soient montées à l'intérieur ou à l'extérieur de l'aéronef ou qu'elles y soient suspendues) au moyen d'hélicoptères militaires dans le cadre des missions de l'ONU doit respecter les exigences suivantes :

- Le transport des marchandises dangereuses (à l'exclusion des munitions, des explosifs et du carburant) doit se faire conformément aux procédures de l'IATA et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), aux procédures nationales et aux procédures de l'ONU en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses à bord d'hélicoptères militaires.

- Le transport de munitions, d'explosifs ou de carburant doit se faire conformément à la réglementation nationale en matière de transport de munitions et de carburants. La manutention des munitions dans le cadre des missions de l'ONU doit être conforme aux instructions du Manuel des Nations Unies sur la gestion des munitions (2020).

- **Points pris en considération dans la planification**

- la préparation des marchandises dangereuses et leur aptitude au transport aérien ;
- l'inspection appropriée faite par un personnel qualifié avant l'emballage ;
- l'emballage, l'étiquetage et la séparation des marchandises dangereuses ;
- la préparation de la documentation relative aux marchandises dangereuses (déclarations, notification au commandant, manifeste) ;
- les capacités des aéronefs (la disponibilité du matériel de manutention et d'arrimage des marchandises dangereuses et d'un équipage compétent) ;
- les installations de manutention, de chargement et de déchargement des marchandises dangereuses, les installations sur les terrains d'aviation ou les aires de poser d'hélicoptères, et les distances de sécurité ;
- la sécurité entourant les marchandises dangereuses et les escortes (selon les besoins) ;
- les capacités des aéronefs (la disponibilité du matériel nécessaire à la manutention, au chargement et au déchargement des marchandises dangereuses et d'un équipage compétent) ;
- toutes les autres considérations relatives au transport de fret demeurent valides.

1.4.6 Opérations spécialisées (assaut aérien, réaction rapide, descente en rappel ou par corde de descente rapide, parachutage, largage par hélicoptère)



Les opérations spécialisées sont des mouvements aériens faits par des forces onusiennes à l'aide d'aéronefs à voilure tournante pour confronter et détruire ou immobiliser les forces hostiles ou leur nuire, s'emparer d'une position clé et la tenir, ou bloquer les couloirs de retrait des forces hostiles en vue de protéger les forces ou les groupes conformément au mandat.

- **Points pris en considération dans la planification**

- le type de mission ;
- les capacités de l'hélicoptère ;
- les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ;
- les briefings détaillés et la coordination relatifs aux techniques et aux tactiques d'assaut aérien dont les organismes et les unités concernés sont la source ;
- la coordination requise entre différents types d'hélicoptères (hélicoptères de manœuvre et hélicoptères d'attaque) ;
- la zone d'opérations ;
- la situation en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
- les conditions météorologiques (conditions météorologiques de vol à vue) ;
- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
- le terrain, les obstacles et l'altitude de sécurité ;
- l'autorisation du pays hôte, si elle n'est pas donnée dans la lettre d'attribution ;
- une planification logistique et administrative adéquate, notamment en ce qui concerne le carburant et les munitions ;
- les techniques et la formation applicables à l'assaut aérien et la coordination auprès des troupes au sol ;
- les règles d'engagement ;

- un plan d'urgence visant à récupérer un hélicoptère abattu ;
- l'établissement d'une base opérationnelle avancée temporaire ;
- les dispositions prises pour l'avitaillement en carburant à la base opérationnelle avancée ;
- les services médicaux pour les victimes ;
- les opérations de recherche et de sauvetage au combat ;
- l'équipement de protection pour l'équipage ;
- la formation et les instructions permanentes relatives à l'atterrissage sur des aires poussiéreuses ;
- les instructions d'entretien permanentes adaptées aux opérations menées sur des terrains poussiéreux non préparés ;
- le niveau de blindage des hélicoptères ;
- l'altitude opérationnelle minimale des hélicoptères de surveillance accompagnant les hélicoptères de transport de fret ;
- les compétences en vol tactique des pilotes ;
- le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ;
- les capacités des jumelles de vision nocturne et la formation sur leur utilisation, particulièrement pour les atterrissages sur des aires non préparées ;
- l'insertion préalable d'une équipe de protection de la zone de poser à bord d'hélicoptères de manœuvre ;
- le balayage préalable de la zone, en particulier les zones de poser, par des hélicoptères d'attaque ou armés, si possible.

1.4.7 Missions d'appui rapproché

Le terme « appui rapproché » désigne les actions menées par des hélicoptères armés contre des objectifs hostiles en contact direct (ou devant l'être bientôt) avec les forces terrestres onusiennes. Ces opérations exigent une intégration détaillée des missions aériennes aux attaques et aux manœuvres des forces terrestres et maritimes de l'ONU. Elles doivent aussi être conformes aux règles d'engagement et au concept d'opérations (CONOPS) ou au mandat de la mission.



- **Points pris en considération dans la planification**

- les capacités des hélicoptères (qui doivent être conçus et équipés pour pouvoir exécuter des tâches d'appui rapproché) ;
- les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ;
- les briefings détaillés et la coordination entre les organismes et les unités concernés ;
- la zone d'opérations ;
- la situation en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
- le terrain, les obstacles et l'altitude de sécurité ;
- les conditions météorologiques ;
- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
- les mesures de coordination telles que les communications air-sol destinées à éviter les tirs fratricides ;
- les munitions qui sont compatibles avec le mandat de la mission ;
- les mesures destinées à éviter et à minimiser les dommages collatéraux ;
- l'autorisation du pays hôte, si elle n'est pas donnée dans la lettre d'attribution ;
- la planification du soutien administratif et logistique du début à la fin de la mission ;
- les règles d'engagement ;
- l'établissement, en coordination avec les troupes au sol, des formats de message normalisés pour faire des demandes de tir.

1.4.8 Patrouille aérienne



La patrouille aérienne est une opération aérienne menée dans une zone circonscrite à un moment donné afin de relever les activités hostiles et les menaces émergentes contre les forces protégées.

- **Exemples de points pris en considération dans la planification :**
 - les capacités des hélicoptères (matériel approprié permettant la surveillance visuelle ou électronique et la retransmission audio ou visuelle en temps réel) ;
 - les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ;
 - un système de communication air-sol qui convient à la transmission d'informations à l'organisme ou à l'unité concerné ;
 - le terrain, les obstacles et l'altitude de sécurité ;
 - les conditions météorologiques ;
 - l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
 - la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
 - l'autorisation du pays hôte, si elle n'est pas donnée dans la lettre d'attribution ;
 - une planification appropriée du soutien.

1.4.9 Évacuation sanitaire primaire (EVASAN primaire)

L'EVASAN primaire³ est définie comme l'évacuation primaire des victimes du lieu de la blessure vers l'installation médicale adéquate la plus proche, par le moyen de transport qui convient le mieux. Les recherches médicales ont démontré que la rapidité de la prise en charge est essentielle pour atténuer le risque de mort ou d'invalidité permanente. Il est donc extrêmement

³ DOS/2020.7, Politique sur l'évacuation sanitaire primaire sur le terrain, accessible sur le site du Centre de ressources de maintien de la paix des Nations Unies : <https://research.un.org/fr/peacekeeping-community>.

important d'agir sans délai pour sauver la vie, les membres ou la vue du blessé. Les délais optimaux établis pour les EVASAN primaires sont établis selon le protocole « 10-1-2 »



- **10** minutes dites « de platine » (en anglais : « platinum minutes ») – Des mesures de sauvetage immédiates (traitement des hémorragies et assistance ventilatoire) doivent être prises sur les lieux de l'accident dès que survient la blessure ou la maladie. Les saignements doivent être maîtrisés et les voies respiratoires dégagées dans les 10 premières minutes, qui sont cruciales.
- **1** heure dite « d'or » (en anglais : « golden hour ») – Le personnel médical d'urgence doit fournir les soins vitaux avancés et les procédures de réanimation de sauvetage dans l'heure qui suit la blessure ou le début de la maladie. Ces actions visent à sauver la vie de la victime et à stabiliser son état jusqu'à l'arrivée dans une installation médicale adéquate. Cette heure est critique.
- **2** heures – Si une chirurgie de sauvetage est nécessaire, elle doit être entreprise dans les 2 heures suivant la blessure ou le début de la maladie.

Selon le protocole « 10-1-2 », il ne doit pas s'écouler plus de 2 heures entre le moment où survient la blessure ou la maladie et le début de la chirurgie de sauvetage.

- **Exemples de points pris en considération dans la planification :**
 - la matrice d'alerte ;
 - le commandement et le contrôle ;
 - les heures de marche depuis la dernière révision moteur majeure ;
 - les aéronefs civils présents dans la zone ;
 - l'équipe d'évacuation sanitaire aérienne ;
 - la menace au sol ;

- les zones de poser :
 - Emplacement. La zone de poser doit être proche du poste de secours. Les blessés peuvent devoir être portés jusqu'à l'aéronef en attente. La zone de poser doit toutefois être à une distance suffisante pour ne pas nuire aux activités du poste de secours. Elle devrait si possible se trouver sous le vent par rapport au poste de secours afin de lui éviter la projection de poussière.
 - Balisage. Le balisage de la zone de poser doit être visible du haut des airs. Pour prévenir les accidents causés par des débris, il est préférable de marquer la zone de poser à l'aide de fumée ou de dispositifs lumineux (bougies, bombettes fumigènes, feux stroboscopiques infrarouges, etc.).
 - Communications. La fréquence radio et les indicatifs d'appel que l'unité terrestre utilise dans la zone de poser doivent avoir été prévus.
 - Capacité. Les dimensions de la zone de poser déterminent le nombre d'hélicoptères pouvant se poser en même temps pour embarquer des blessés.
 - Obstacles. Les zones de poser devraient être exemptes d'obstacles.
 - Aire de débarquement et soutien sanitaire ultérieur.
- la souplesse – le système d'EVASAN primaire doit être assez souple pour permettre aux services de santé de réagir à des situations opérationnelles et cliniques changeantes ;
- la situation générale en matière de sécurité ou la sécurité du site d'embarquement ;
- le taux de pertes prévu ;
- les capacités des équipes d'évacuation (ressources, personnel et matériel) ;
- les capacités des moyens, par exemple la charge utile et la distance franchissable ;
- une planification adéquate du soutien.

1.4.10 Évacuation sanitaire secondaire (EVASAN secondaire)

L'EVASAN secondaire consiste à transporter des patients, y compris des blessés, entre deux installations médicales à l'intérieur de la zone de la mission (sur le théâtre) ou à l'extérieur de celle-ci. Elle doit être menée en fonction de l'urgence médicale. Pour en savoir davantage sur les lignes directrices opérationnelles, logistiques et administratives d'ordre médical applicables aux États Membres, au Siège de l'Organisation des Nations Unies et aux missions, consulter le Manuel de soutien sanitaire pour les missions des Nations Unies, sur le site du Centre des ressources de maintien de la paix des Nations Unies, à l'adresse http://dag.un.org/bitstream/handle/11176/387299/2015.12%20Medical%20Support%20Manual%20for%20UN%20Field%20Missions_French.pdf?sequence=5&isAllowed=y.

Outre une grande quantité d'autres renseignements essentiels, le Manuel comporte des renseignements sur la structure de commandement et de contrôle pour l'intégration du soutien sanitaire aux missions sur le terrain, sur les procédures d'EVASAN primaire ou secondaire, sur les examens médicaux requis avant le déploiement, sur le droit à des soins médicaux au cours des missions sur le terrain et sur les exigences en matière de reconnaissance professionnelle applicables aux professionnels de la santé des missions sur le terrain.

- **Points pris en considération dans la planification d'une EVASAN secondaire :**
 - les capacités des hélicoptères (accès à du matériel spécialisé pour les soins médicaux donnés en route) ;
 - les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ;
 - la disponibilité d'équipes d'évacuation sanitaire aérienne dûment formées ;
 - les conditions météorologiques, le terrain et l'altitude de sécurité ;
 - l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
 - la planification adéquate du soutien, y compris les fournitures médicales nécessaires ;
 - l'évaluation des risques de nature médicale, pour que l'état du patient respecte des normes de sûreté acceptables ;
 - les installations de traitement médical (niveaux 2 et 3) doivent être prévenues de l'arrivée du patient et être prêtes à le recevoir ;
 - une attention particulière doit être accordée aux vols d'EVASAN secondaire de patients atteints d'une maladie fortement contagieuse (p. ex., fièvre d'Ebola), conformément à la lettre d'attribution et en respectant toutes les mesures de précaution nécessaires.

1.4.11 Recherche et sauvetage

Les opérations de recherche et de sauvetage sont des tâches opérationnelles ayant pour but de repérer du personnel, de communiquer avec lui et de le récupérer dans des zones isolées d'un milieu permissif. Il s'agit d'opérations spécialisées exécutées par des forces de sauvetage en vue de récupérer du personnel en détresse. Les opérations de recherche et de sauvetage sont une activité technique exécutée par du personnel spécialement formé. L'extraction immédiate est un autre concept qui consiste à employer la force disponible pour lancer une opération de sauvetage rapide.

- **Points pris en considération dans la planification**
 - les capacités des hélicoptères (notamment l'accès au matériel spécialisé nécessaire, comme un treuil) ;
 - les capacités de l'équipage et les normes de formation de l'équipage (y compris les missions spéciales) ;
 - la zone d'opérations et la nature du terrain ;
 - la nature de la situation qui requiert une opération de recherche et de sauvetage (p. ex., sauvetage en mer, sauvetage en cas d'incendie, sauvetage en cas d'inondation) ;
 - les schémas et techniques de recherche appropriés ;
 - la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
 - les conditions météorologiques, les obstacles et l'altitude de sécurité ;
 - l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
 - une planification appropriée du soutien en vue d'une autonomie maximale au cours des recherches (y compris l'accès à des réservoirs de carburant supplémentaires).

1.4.12 Opérations de recherche et de sauvetage au combat (RESCO)



Les opérations de recherche et de sauvetage au combat (RESCO) sont des opérations spécialisées visant à récupérer des personnes isolées dans un milieu non permissif, généralement là où des menaces pèsent contre la force de récupération. **Ces opérations sont de nature stratégique.** Elles emploient de nombreux moyens et peuvent être exécutées par une force opérationnelle composée d'hélicoptères, d'avions d'attaque au sol, de ravitailleurs en vol et d'un poste de commandement aéroporté ou terrestre. Des forces terrestres comme la section d'appui aux opérations aériennes spécialisée et polyvalente (VSAS, pour *Versatile Specialized Aviation Section*, en anglais) peuvent y prendre part. Cette mission est préparée en détail avant d'être exécutée. La RESCO débute au plus une heure après l'incident et peut se poursuivre jusqu'à une semaine après celui-ci.

- **Points pris en considération dans la planification**

- les capacités des moyens (notamment l'accès au matériel spécialisé nécessaire, comme un treuil) ;
- les capacités et les normes de formation de l'équipage (y compris les missions spéciales et l'autorisation d'effectuer des opérations nocturnes avec jumelles de vision nocturne, au besoin) ;
- la zone d'opérations et la nature du terrain ;
- la nature de la situation qui exige une RESCO (pilote abattu, menaces, environnement, etc.) ;
- les techniques de recherche appropriées ;
- les instructions permanentes ;
- la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
- les conditions météorologiques, les obstacles et l'altitude de sécurité ;
- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;

- une planification appropriée du soutien en vue d'une autonomie maximale au cours des recherches (y compris l'accès à des réservoirs de carburant supplémentaires) ;
- la coordination avec des forces spéciales.

1.4.13 Opérations d'extraction immédiate au combat (CIMEX)

L'expression « extraction immédiate » désigne des opérations spécialisées visant à récupérer des personnes isolées dans un milieu hostile, généralement là où des menaces immédiates pèsent contre la force de récupération. **Ces opérations sont de nature tactique.** Ces opérations sont menées avec des moyens d'aviation militaire de l'ONU qui prennent déjà part à l'opération. Le commandant de la mission peut y affecter à l'avance des moyens ou recourir à ceux qui sont déjà en place. On peut, par exemple, la confier à des troupes au sol comme la VSAS. La CIMEX commence dès que survient l'incident et se poursuit jusqu'au rayon d'action maximal des moyens d'aviation (environ 2 heures).

- **Points pris en considération dans la planification**

- les capacités des moyens (notamment l'accès au matériel spécialisé nécessaire, comme un treuil) ;
- les capacités des contingents embarqués ;
- ses propres capacités d'appui ;
- la zone d'opérations et la nature du terrain ;
- la récréation ;
- les instructions permanentes ;
- la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
- la coordination avec des forces spéciales.

1.4.14 Neutralisation ou interdiction pour protéger les civils et les forces amies

Il s'agit d'une action prise en vue de protéger les civils ou les forces amies. Elle consiste à :

- mettre l'adversaire hors de combat pour une période et dans une zone données ;
 - utiliser des mesures physiques ou psychologiques pour empêcher une personne, un groupe ou une organisation d'utiliser l'espace, le personnel ou les installations.
- **Points pris en considération dans la planification**
 - les capacités des moyens (y compris l'accès au matériel spécialisé nécessaire) ;
 - la récréation ;
 - la situation du point avancé de ravitaillement en carburant ;
 - les capacités de l'équipage et les normes de formation de l'équipage (y compris les missions spéciales) ;
 - la zone d'opérations et la nature du terrain ;
 - la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
 - les conditions météorologiques, les obstacles et l'altitude de sécurité ;

- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
- la coordination avec des forces spéciales ;
- la gestion des médias ;
- le risque de dommages collatéraux ;
- les règles d'engagement.

1.4.15 Reconnaissance des aires de poser d'hélicoptères

Le but de cette opération est de familiariser le personnel avec une aire de poser d'hélicoptères approuvée ou de lui permettre d'effectuer une évaluation technique d'une aire existante ou d'en approuver une nouvelle (en collaboration avec les spécialistes compétents).

- **Points pris en considération dans la planification**
 - les capacités des hélicoptères (limites opérationnelles et techniques) ;
 - l'état de l'aire de poser (sable, roche, pente, environs) ;
 - les capacités de l'équipage et les normes relatives à sa formation ;
 - les habilitations de sécurité nécessaires de l'ONU et du pays hôte ;
 - la zone d'opérations, y compris la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
 - le déminage et l'élimination des dispositifs explosifs de circonstance, au besoin ;
 - les coordonnées GPS, l'altitude et les conditions météorologiques ;
 - l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
 - la présence d'obstacles naturels dans la zone ;
 - les instructions permanentes de la mission en ce qui concerne la reconnaissance des aires de poser d'hélicoptères ;
 - une planification adéquate du soutien logistique ;
 - le dépôt d'un plan de vol conformément aux règles de l'ONU et du pays hôte ;
 - la planification logistique pour le recours à la VSAS.

1.4.16 Opérations conjointes et multilatérales

L'expression « opération conjointe » désigne les activités militaires intégrées de deux composantes de l'ONU ou plus, telles que des forces terrestres, des moyens d'aviation, des forces maritimes et des forces policières. L'expression « opération multilatérale » désigne les activités militaires intégrées d'un ou de plusieurs contingents de l'ONU avec d'autres composantes non onusiennes, comme un corps de police du pays hôte ou toute autre force dans la zone de la mission.

- **Exemples de points pris en considération dans la planification :**
 - les capacités des hélicoptères (y compris la compatibilité des communications avec les troupes au sol) ;
 - la maîtrise de l'anglais de l'équipage ;

- la maîtrise de l'anglais du traducteur ou de l'officier de liaison des forces aériennes (au besoin) ;
- le maintien des compétences de l'équipage et les normes de formation ;
- les briefings détaillés et la coordination avec les organismes et les unités concernés ;
- la coordination des activités globales de commandement et contrôle de l'opération ;
- un soutien logistique approprié, notamment en ce qui concerne les munitions et le carburant ;
- la zone d'opérations, la nature du terrain, les obstacles et les altitudes de sécurité ;
- la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
- les conditions météorologiques ;
- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
- la coordination des communications air-sol appropriées ;
- les mesures ou la coordination destinées à éviter les tirs fratricides ;
- les mesures destinées à éviter et à minimiser les dommages collatéraux ;
- les autorisations nécessaires de l'ONU et du pays hôte ;
- les règles d'engagement ;
- le concept d'opérations (CONOPS).

1.5 Concept d'emploi des unités d'aéronefs à voilure fixe

1.5.1 Les moyens à voilure fixe ont pour rôle d'appuyer l'exécution du mandat par la mission, particulièrement en ce qui concerne la sécurité et la stabilité. Les tâches dépendent du type d'aéronef disponible. Les tâches des aéronefs à voilure fixe peuvent comprendre la surveillance et la reconnaissance (y compris la surveillance électronique), le transport de passagers, de fret ou de marchandises dangereuses, les opérations de livraison par air (largage de matériel par parachute), les opérations d'EVASAN primaire ou secondaire, les opérations de recherche, le transport de personnalités importantes et les patrouilles aériennes. Dans certains cas, des avions monomoteurs armés sont également utilisés pour mener des opérations de démonstration de force et des interventions, comme la reconnaissance armée, l'appui rapproché ou l'escorte d'hélicoptères.

1.5.2 Surveillance et reconnaissance

La tâche de surveillance ou de reconnaissance consiste à obtenir des informations pertinentes en vue de lancer une alerte rapide à la force. Elle exige aussi l'emploi d'un ou de plusieurs capteurs électro-optiques diurnes et nocturnes et peut nécessiter, dans le cas des aéronefs d'attaque légers, la localisation et la confrontation des forces hostiles.

1.5.2.1 Surveillance – Observation systématique de l'espace aérien, du cyberspace, d'étendues en surface ou en profondeur, de lieux, de personnes ou d'objets par des moyens visuels, sonores, électroniques, photographiques ou autres.

1.5.2.2 Reconnaissance – Mission entreprise pour obtenir, par observation visuelle ou autres méthodes de détection, de l'information sur les activités et les ressources des forces adverses ou à recueillir des données météorologiques, hydrographiques ou géographiques d'une zone précise.



- **Exemples de points pris en considération dans la planification :**

- les capacités des aéronefs (lesquels doivent être conçus et équipés de manière à pouvoir exécuter la tâche) ;
- les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ;
- la zone d'opérations, y compris la nature du terrain, les conditions météorologiques et les obstacles ;
- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
- l'altitude minimale de sécurité applicable à la mission ;
- la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
- l'autorisation de l'ONU et du pays hôte ;
- une planification adéquate du soutien de la mission ;
- le dépôt du plan de vol conformément aux règles de l'ONU et du pays hôte.

1.5.3 Transport de passagers



Les moyens à voilure fixe exécutent des mouvements aériens de passagers de petite ou de grande envergure d'un endroit à un autre. L'aéronef doit être équipé et configuré comme il convient pour prendre des passagers à son bord. Les aéronefs militaires utilisés conformément à une lettre d'attribution doivent respecter les normes du pays fournisseur et de l'ONU applicables aux opérations d'aviation militaire et se conformer aux modalités et aux conditions de la lettre. Les aéronefs militaires employés pour le transport de passagers civils doivent être certifiés à cet effet par l'autorité de l'aviation responsable ou conformément à la réglementation nationale.

- **Exemples de points pris en considération dans la planification :**

- les capacités des aéronefs ;
- les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ;
- la zone d'opérations, le terrain, les obstacles et l'altitude de sécurité ;
- les conditions météorologiques ;
- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
- la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
- l'accès à des aérogares et à des installations d'embarquement et de débarquement des passagers ;
- la planification des vols et les autorisations nécessaires de l'ONU et du pays hôte ;
- la planification du soutien administratif et logistique approprié.

1.5.4 Transport de fret



Les avions de transport polyvalents de l'ONU, configurés comme il se doit pour recevoir du fret, transportent des marchandises d'un endroit à un autre. Les aéronefs militaires utilisés conformément à une lettre d'attribution doivent respecter les normes du pays fournisseur et de l'ONU applicables aux opérations d'aviation militaire et se conformer aux modalités et aux

conditions de la lettre. Les avions destinés à transporter également des passagers doivent être certifiés par une autorité nationale et répondre aux normes de l'ONU relativement à l'accès aux issues de secours. Dans certains cas, la mise en conformité avec ces normes pourrait limiter le nombre de passagers.

- **Exemples de points pris en considération dans la planification :**

- les capacités des aéronefs (configurés conformément aux règles de l'Organisation de l'aviation civile internationale, des autorités de l'aviation civile et de l'ONU applicables au transport de fret) ;
- les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ;
- le plan de chargement de l'aéronef et le plan de gestion du poids ;
- la présence de marchandises dangereuses à bord (se reporter au par. 1.5.5) ;
- la zone d'opérations (y compris la reconnaissance des aires de poser), les conditions météorologiques et l'altitude de sécurité ;
- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
- la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
- les installations de manutention des marchandises et les installations terminales ;
- la planification des vols et les autorisations nécessaires de l'ONU et du pays hôte ;
- la planification du soutien administratif et logistique approprié ;
- le dégagement des allées et l'accès aux issues de secours (pour le transport de passager).

1.5.5 Transport de marchandises dangereuses

L'expression « marchandises dangereuses » désigne les articles ou les substances qui, s'ils ne sont pas soumis à certaines mesures, risquent de nuire à la sécurité des passagers ou de l'équipage ou encore à celle de l'aéronef à bord duquel ils sont transportés. Les lignes directrices de l'IATA ont pour but d'établir des procédures à l'intention de l'expéditeur de marchandises dangereuses et d'établir à l'intention de l'entité qui exploite les aéronefs militaires de l'ONU des lignes directrices aidant à transporter des articles dangereux sans que ce soit dangereux. L'unité militaire doit disposer de procédures de transport décrivant les rôles et les responsabilités du personnel qui manipule les marchandises dangereuses, la documentation associée et les procédures de manipulation. Le transport de marchandises dangereuses (qu'elles soient montées à l'intérieur ou à l'extérieur de l'aéronef ou qu'elles y soient suspendues) au moyen d'hélicoptères militaires dans le cadre des missions de l'ONU doit respecter les exigences suivantes :

- Le transport des marchandises dangereuses (à l'exclusion des munitions, des explosifs et du carburant) doit se faire conformément aux procédures de l'IATA et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), aux procédures nationales et aux procédures de l'ONU en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses à bord d'aéronefs militaires.

- Le transport de munitions, d'explosifs ou de carburant doit se faire conformément à la réglementation nationale en matière de transport de munitions et de carburants.

Dans le cas des vols de transport de marchandises dangereuses, les aspects et les considérations ci-dessous doivent être intégrés dans la gestion des risques aériens militaires avant chaque vol.

- **Exemples de points pris en considération dans la planification :**

- la préparation des marchandises dangereuses et leur aptitude au transport aérien ;
- une inspection appropriée faite par un personnel qualifié avant l'emballage ;
- l'emballage, l'étiquetage et la séparation des marchandises dangereuses ;
- la préparation de la documentation relative aux marchandises dangereuses (déclarations, notification au commandant, manifeste) ;
- les capacités des aéronefs (la disponibilité d'un matériel nécessaire à la manutention et à l'arrimage des marchandises dangereuses et d'un équipage compétent) ;
- les installations de manutention, de chargement et de déchargement des marchandises dangereuses, les terrains d'aviation et les distances de sécurité associées ;
- la sécurité entourant les marchandises dangereuses et les escortes (selon les besoins) ;
- toutes les autres considérations relatives au transport de fret demeurent valides.



1.5.6 Opérations de livraison par air



La livraison par air est une opération d'approvisionnement aérien par parachute ou largage, ou encore une opération d'insertion de forces parachutées spécialisées.

Approvisionnement aérien. Ce type d'opération peut être nécessaire, par exemple, à la suite de catastrophes naturelles telles que des tremblements de terre ou des inondations lorsque les installations d'atterrissage sont indisponibles ou lorsque d'autres moyens sont indisponibles ou inefficaces.

Forces parachutées. Dans le cadre de missions de paix, on peut aussi recourir à des opérations de livraison par air pour insérer au besoin des forces parachutées spécialisées en appui d'un mandat de l'ONU. Ces opérations nécessitent des aéronefs spécialement configurés et des équipages expressément formés à cette fin.

- **Exemples de points pris en considération dans la planification :**
 - les capacités des aéronefs (spécialement configurés pour des opérations de parachutage) ;
 - les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ;
 - l'accès à des installations d'arrimage et de pliage de parachutes ;
 - la coordination applicable au choix et au balisage de la zone de largage ;
 - l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
 - la zone d'opérations, les conditions météorologiques et l'altitude de sécurité ;
 - la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
 - la disponibilité d'arrimeurs et de chefs-largueurs ;
 - toutes les autres considérations relatives au transport de fret demeurent valides.

1.5.7 Évacuation sanitaire primaire

Comme pour les aéronefs à voilure tournante, l'EVASAN primaire⁴ est définie comme l'évacuation primaire des victimes du lieu de la blessure vers l'installation médicale adéquate la plus proche, par le moyen de transport qui convient le mieux. Les recherches médicales ont démontré que la rapidité de la prise en charge est essentielle pour atténuer le risque de mort ou d'invalidité permanente. Il est donc extrêmement important d'agir sans délai pour sauver la vie, les membres ou la vue du blessé. Les délais optimaux établis pour les EVASAN primaires sont établis selon le protocole « 10-1-2 » :

- **10** minutes dites « de platine » (en anglais : « platinum minutes ») – Des mesures de sauvetage immédiates (traitement des hémorragies et assistance ventilatoire) doivent être prises sur les lieux de l'accident dès que survient la blessure ou la maladie. Les saignements doivent être maîtrisés et les voies respiratoires dégagées dans les 10 premières minutes, qui sont cruciales.
- **1** heure dite « d'or » (en anglais : « golden hour ») – Le personnel médical d'urgence doit fournir les soins vitaux avancés et les procédures de réanimation de sauvetage dans l'heure qui suit la blessure ou le début de la maladie. Ces actions visent à sauver la vie de la victime et à stabiliser son état jusqu'à l'arrivée dans une installation médicale adéquate. Cette heure est critique.
- **2** heures – Si une chirurgie de sauvetage est nécessaire, elle doit être entreprise dans les 2 heures suivant la blessure ou le début de la maladie.

Selon le protocole « 10-1-2 », il ne doit pas s'écouler plus de 2 heures entre le moment où survient la blessure ou la maladie et le début de la chirurgie de sauvetage.

Une évacuation rapide des victimes est une responsabilité du commandement et est vitale pour l'efficacité opérationnelle. Une évacuation jusqu'au niveau de traitement approprié qui est faite tôt accroît la probabilité de préserver la vie et l'intégrité physique.

- **Points pris en considération dans la planification**
 - les capacités des aéronefs (configurés de manière à transporter des personnes couchées et assises) ;
 - les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ;
 - la disponibilité d'une équipe d'évacuation sanitaire aérienne (se reporter au Manuel de soutien sanitaire pour les missions des Nations Unies, 2015) ;
 - le taux de pertes prévu (si une opération militaire ou humanitaire soutenue a lieu) ;
 - la nature et l'emplacement des établissements de santé les plus proches ;
 - le nombre et le type des plateformes d'évacuation disponibles ;
 - la zone d'opérations, les conditions météorologiques et l'altitude de sécurité ;
 - l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
 - la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;

⁴ La Politique sur l'évacuation sanitaire primaire sur le terrain des Nations Unies peut être consultée à l'adresse <http://dag.un.org/bitstream/handle/11176/401045/DOS%3a2020.7%20Casualty%20Evacuation%20in%20the%20Field%20%28Policy%29%20%28French%29.pdf?sequence=5&isAllowed=y>.

- la planification des vols et les autorisations nécessaires de l'ONU et du pays hôte ;
- une planification adéquate du soutien.

1.5.8 Évacuation sanitaire secondaire

Tout comme dans le cas des opérations exécutées par des aéronefs à voilure tournante, l'évacuation sanitaire secondaire (EVASAN secondaire) menée à l'aide d'aéronefs à voilure fixe consiste à transférer des patients (y compris des blessés) entre deux installations médicales à l'intérieur de la zone de la mission (sur le théâtre) ou à l'extérieur de celle-ci. Elle doit être menée en fonction de l'urgence médicale. Encore une fois, pour obtenir plus de précisions concernant les lignes directrices opérationnelles, logistiques et administratives d'ordre médical applicables aux États Membres, au Siège de l'Organisation des Nations Unies et aux missions, les lecteurs sont invités à consulter le Manuel de soutien sanitaire pour les missions des Nations Unies (3^e éd., 2015), à l'adresse <http://dag.un.org/bitstream/handle/11176/387299/2015.12%20Medical%20Support%20Manual%20for%20UN%20Field%20Missions.French.pdf?sequence=5&isAllowed=y>.

- **Points pris en considération dans la planification d'une EVASAN secondaire**

- les capacités des aéronefs (configurés en vue des soins médicaux dispensés en route) ;
- les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ;
- la disponibilité d'une équipe d'évacuation sanitaire aérienne ;
- une équipe d'évaluation médicale, entièrement assignée et intégrée à l'équipage de l'aéronef, devrait faire une évaluation des risques pour que les risques en cause soient compris et pour que le niveau de risque respecte les normes acceptables de sûreté ;
- il faut disposer de la documentation appropriée concernant les assurances de sécurité des vols, l'évaluation certifiée par un médecin concernant les risques que court le patient et l'aptitude du patient à se déplacer par la voie des airs ;
- les installations de traitement médical (niveaux 2 et 3) devraient être avisées et prêtes à recevoir le patient ;
- la zone d'opérations, les conditions météorologiques et l'altitude de sécurité ;
- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
- la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
- la planification des vols et les autorisations nécessaires de l'ONU et du pays hôte ;
- la planification du soutien administratif et logistique approprié.

1.5.9 Opérations de recherche

Une opération de recherche consiste à employer un aéronef pour préparer et exécuter la recherche d'une ou plusieurs personnes potentiellement en détresse sur terre ou en mer dans un milieu permissif, à l'appui des opérations de recherche et de sauvetage.

- **Points pris en considération dans la planification**

- les capacités des aéronefs (accès à du matériel propre à la mission) ;
- les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ;

- la zone d'opérations, les obstacles, les altitudes de sécurité, les conditions météorologiques ;
- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
- l'analyse de la zone d'atterrissage, l'autorisation finale concernant l'atterrissage ;
- la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
- le dépôt du plan de vol et les autorisations nécessaires de l'ONU et du pays hôte ;
- la planification du soutien administratif et logistique approprié.

1.5.10 Patrouille aérienne

Des patrouilles aériennes sont exécutées au-dessus d'une zone d'objectif, d'une partie critique de la zone d'opérations ou d'une autre zone de responsabilité de l'ONU en vue d'observer les lieux et de recueillir des renseignements permettant une alerte rapide.

- **Points pris en considération dans la planification :**

- les capacités des aéronefs (notamment l'autoprotection, la conception et le matériel nécessaire pour accomplir la mission) ;
- les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ;
- la zone d'opérations, le terrain, les obstacles, les conditions météorologiques et l'altitude de sécurité ;
- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
- la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
- le dépôt du plan de vol et les autorisations nécessaires de l'ONU et du pays hôte ;
- la planification du soutien nécessaire pour un rayon de vol et une autonomie maximums.

1.5.11 Reconnaissance armée



Sgt Manfrim / Força Aérea Brasileira

La reconnaissance armée est réalisée dans une zone non permissive par un aéronef d'attaque léger en vue de localiser et d'engager des forces hostiles conformément aux règles d'engagement, plutôt que d'attaquer des objectifs prédéfinis.

- **Points pris en considération dans la planification**

- les capacités des aéronefs, notamment en ce qui concerne l'autoprotection et les armes d'attaque air-sol ;
- les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ;
- la zone d'opérations, le terrain, les obstacles, les conditions météorologiques et l'altitude de sécurité ;
- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
- la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
- le dépôt du plan de vol et les autorisations nécessaires de l'ONU et du pays hôte ;
- la planification du soutien nécessaire pour un rayon de vol et une autonomie maximums ;
- les règles d'engagement.

1.5.13 Appui rapproché assuré par des aéronefs à voilure fixe

Il s'agit d'une action aérienne menée contre des objectifs hostiles se trouvant à proximité de forces amies. Cette opération nécessite une intégration détaillée des missions aériennes aux attaques et aux manœuvres des amies.

L'appui rapproché constitue un élément de l'appui-feu conjoint. Ces feux appuient directement les forces terrestres, maritimes, amphibies et spéciales pour confronter les forces, les formations de combat et les installations hostiles dans la poursuite d'objectifs tactiques et opérationnels.

- **Points pris en considération dans la planification**

- les capacités des aéronefs (autoprotection et armes d'attaque air-sol, communications et capacités de liaison de données) ;
- les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ;
- la zone d'opérations, le terrain, les obstacles, les conditions météorologiques et l'altitude de sécurité ;
- l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ;
- la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
- le dépôt du plan de vol et les autorisations nécessaires de l'ONU et du pays hôte ;
- la planification du soutien nécessaire pour un rayon de vol et une autonomie maximums ;
- les troupes de soutien.

1.6 Concept d'emploi des unités de systèmes de drones aériens

Les unités militaires de systèmes de drones aériens sont essentielles pour obtenir, en temps quasi réel, des renseignements et pour pister des personnes ou des groupes d'intérêt dans le cadre d'opérations de renseignement, de surveillance et de reconnaissance ou pour assurer un relais de communication. Leurs tâches dépendent du type de système utilisé (se reporter à l'annexe F), de ses capacités et des charges utiles disponibles. Ces capacités, fonctions et tâches seront décrites dans les états des besoins par unité respectifs qui sont approuvés par le Département des opérations de paix. Ces systèmes peuvent aussi participer aux opérations de recherche et aux opérations conjointes. Certains systèmes spécialisés, appelés « systèmes d'aéronefs télépilotés », requièrent une structure plus importante. Ils comprennent des systèmes de visibilité directe et au-delà de la portée optique (semblables à ceux des drones aériens) qui utilisent des algorithmes de contrôle avancés et complexes. L'annexe F en fournit une description détaillée. **AUCUNE arme, de quelque type que ce soit, ne doit être embarquée sur un système de drone aérien participant à une opération de paix de l'ONU.**

1.6.1 Opérations de renseignement, de surveillance et de reconnaissance menées au moyen d'un système de drone aérien

L'exécution d'une mission de renseignement, de surveillance et de reconnaissance à l'aide d'un système de drones aériens est un moyen sûr d'éclairer le processus décisionnel des troupes de l'ONU. Ce type de mission permet d'analyser les données en temps réel, de repérer les forces hostiles et leurs équipements et de signaler leur emplacement, de localiser les éléments sur le terrain qui commettent des violations, de lancer une alerte rapide et d'améliorer la préparation des contingents pour atténuer les menaces. Elles peuvent reposer sur diverses techniques, selon les capteurs employés, l'objectif souhaité et les conditions du scénario. Il est donc essentiel d'employer les unités de systèmes de drones aériens dans le respect des termes de la politique en matière de renseignement pour le maintien de la paix du 1^{er} mai 2019.

1.7 Concept d'emploi des unités d'aviation embarquées



L'exploitation d'aéronefs à partir de navires exige une bonne compréhension de l'organisation du commandement, des affectations, des tâches, de la préparation et de l'entraînement nécessaires pour assurer l'efficacité et la sûreté des opérations aéronavales.

Un détachement d'aviation embarqué (*Embarked Aviation Detachment, EAD*) est une section d'escadron d'aéronefs chargée de mener, de manière organique, des opérations à partir d'un navire. Il se compose de pilotes, d'opérateurs d'équipement et de capteurs et de spécialistes de l'entretien des aéronefs. Ses membres sont spécialisés dans les opérations aériennes, la sécurité de vol et l'administration des besoins du détachement. La composition exacte dépend des caractéristiques et de la durée de l'opération, du type de navire et du nombre d'aéronefs à bord.

1.7.1 Concept d'emploi des unités d'aéronefs à voilure tournante embarquées

Les hélicoptères militaires déployés depuis les navires assurent la sécurité et la stabilité de la mission en accroissant la portée des capteurs et des armements des navires, que ce soit pour la lutte antisurface ou anti-sous-marine ou la guerre électronique ou encore pour la projection de puissance à terre par des opérations amphibies, entre autres. Les aéronefs embarqués doivent avoir les caractéristiques et le personnel qualifié nécessaires pour accomplir des tâches telles que la reconnaissance et la surveillance, l'observation, l'EVASAN primaire ou secondaire, le transport de personnalités importantes, les opérations de recherche et de sauvetage, le transport de fret et de passagers, la reconnaissance armée, les opérations d'assaut aérien ou de réaction rapide, les missions d'appui rapproché, les opérations de lutte contre les incendies, et ce, dans des scénarios maritimes ou côtiers. Toutes les opérations aéronavales seront contrôlées par le navire ravitailleur.

Le navire affecté aux opérations aériennes doit être capable de mener de telles opérations et doit disposer d'un personnel compétent pour réaliser en toute sûreté toutes les missions convenues dans la lettre d'attribution et le mémorandum d'accord.

- **Points pris en considération dans la planification**

- l'intention du commandant (nature de la mission) ;
- le scénario tactique ;
- le commandement et le contrôle ;
- les capacités du navire requises pour exécuter la tâche ;
- les capacités des hélicoptères (conception et matériel nécessaires pour exécuter la tâche prévue) ;
- les capacités et les qualifications de l'équipage ;
- la zone d'opérations, l'analyse des menaces, les distances et les limites ;
- les conditions météorologiques et maritimes ;
- l'altitude minimale de sécurité ;
- la situation générale en matière de sécurité ;
- la planification adéquate du soutien ;
- les règles d'engagement.

1.8 Unité d'appui au terrain d'aviation militaire

Conformément au Manuel des opérations aériennes des Nations Unies (2018) et à l'annexe 14 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, les aérodromes doivent disposer, entre autres, de services d'intervention de secours, d'aides à la navigation, de services de manutention au sol, de matériel de soutien au sol et de services de renseignement météorologique. Ces services peuvent être assurés par le personnel de l'ONU, par un fournisseur de services de manutention au sol d'aéroport commercial sous contrat ou par une unité d'appui/de service aux aérodromes militaires d'un pays fournisseur de contingents.

Si une unité d'appui au terrain d'aviation militaire est mise sur pied pour fournir ces services, elle doit être en mesure d'effectuer le contrôle des aires de trafic et du terrain d'aviation, le suivi des vols, les services d'intervention de secours (y compris l'équipe d'intervention d'urgence mobile et les services hors de la base), les services terminaux (traitement du fret et des passagers) et les observations météorologiques, en tout temps, ou selon l'état des besoins par unité.

Selon le concept d'emploi des unités, l'unité doit fournir ces services sur des terrains d'aviation précis tels que le suivi des vols, l'intervention de secours et la lutte contre les incendies, ainsi que les opérations de terminal. Elle doit coordonner ses actions avec les autres prestataires de services afin de rester au fait des événements et des services essentiels. L'état des besoins par unité définit les exigences relatives à l'appui que devra fournir l'unité afin de pourvoir à la continuité des opérations du terrain d'aviation.

Si un pays fournisseur de contingents n'est pas en mesure de mettre en place un type particulier de services (comme les services météorologiques), l'ONU conviendra de conclure un partenariat triangulaire avec d'autres pays fournisseurs de contingents aptes.

CHAPITRE 2



Capacités et tâches des unités d'aviation militaire des Nations Unies

2.1 Introduction

2.1.1 Le présent chapitre explique les types, les rôles, les capacités et les tâches des unités d'aviation militaire de l'ONU. Les services d'aviation constituent une partie essentielle des opérations de maintien de la paix des Nations Unies. Volant de jour et de nuit, sept jours par semaine, l'aviation militaire peut exécuter des opérations dans des zones hostiles, là où un appui terrestre est inexistant ou dans des secteurs où la sécurité du terrain d'aviation ne peut pas être garantie. Étant donné ces exigences, une unité d'aviation militaire des Nations Unies doit être organisée et équipée de manière à faire face à d'innombrables situations. Une unité d'aviation militaire a, contrairement au bataillon d'infanterie type, une organisation et des capacités qui dépendent, dans une très grande mesure, des exigences particulières de chaque mission sur le terrain, du concept qui s'applique à sa force, de l'état final visé et du mandat de l'ONU. Les caractéristiques particulières du matériel, de l'organisation, des tâches et des capacités dont traite le présent manuel ne sont rien de plus que des lignes directrices.

2.1.2 Les capacités opérationnelles et les tâches de l'aviation militaire décrites ici sont subdivisées en fonction des grandes catégories que sont les aéronefs à voilure tournante et à voilure fixe et les systèmes de drones aériens, ce qui permet une comparaison rapide fondée sur les caractéristiques de chaque type d'aéronef. Les capacités correspondant à chaque type d'aéronef et les tâches les plus courantes que ce moyen d'aviation militaire particulier exécute sont indiquées. La manière dont ces tâches sont exécutées est décrite plus avant au chapitre 1, Concept d'emploi de l'aviation militaire des Nations Unies, et aux annexes B et C.



2.2 Types d'unités d'aviation militaire

Il existe trois types d'unités d'aviation militaire des Nations Unies (une comparaison de ces divers types est présentée à l'annexe A) :

• Voilure tournante

Les unités d'aéronefs à voilure tournante peuvent comprendre l'une ou l'autre des unités suivantes ou une combinaison de celles-ci :

- Unité d'hélicoptères de manœuvre légers
- Unité d'hélicoptères de manœuvre moyens
- Unité d'hélicoptères lourds de transport de fret
- Unité d'hélicoptères d'attaque et d'hélicoptères armés



• Voilure fixe

- Unité légère de reconnaissance aérienne
- Unité de transport ou de transport aérien tactique
- Unité d'aéronefs d'attaque ou d'aéronefs armés



- **Système de drone aérien⁵**

- Classe I
- Classe II
- Classe III

2.3 Capacités et tâches des unités d'aéronefs à voilure tournante

L'équipement de vision nocturne, de même que le matériel approprié pour communiquer avec les troupes au sol, est obligatoire pour tous les hélicoptères, quel que soit leur type.

2.3.1 Unité d'hélicoptères de manœuvre légers



- **Rôle de l'unité d'hélicoptères de manœuvre légers.** L'unité d'hélicoptères de manœuvre légers est un moyen de la force utilisé de jour et de nuit en appui d'opérations de la mission des Nations Unies. Son rôle est principalement de nature opérationnelle et elle a un rôle logistique limité en ce qui concerne les opérations des Nations Unies dans des zones hostiles là où il n'y a pas d'appui terrestre ou dans des secteurs où la sécurité du terrain d'aviation ne peut pas être garantie. Cette unité est normalement basée au quartier général de secteur, mais un groupe constitué de 25 à 30 % des hélicoptères de l'unité peut être détaché pendant un maximum de 30 jours – ou selon les stipulations de la lettre d'attribution – avec l'autorisation du commandant de la force, en appui à des opérations menées ailleurs dans la zone d'opérations. Elle doit pouvoir soutenir son personnel et son matériel tout en maintenant la capacité d'exécuter des opérations en tout temps.
- **Capacités de l'unité d'hélicoptères de manœuvre légers.** L'unité d'hélicoptères de manœuvre légers doit avoir les capacités suivantes :
 - voler selon les règles de vol à vue de jour comme de nuit ;
 - transporter des palettes à l'élingue ;
 - effectuer un vol de convoyage d'environ 250 milles marins (460 km) ou moins, selon les caractéristiques de la charge transportée, l'altitude et la température ;

⁵ Se reporter à la page 113 du Manuel des opérations aériennes des Nations Unies (2018).

- intervenir 24 heures sur 24 dans des conditions météorologiques de vol à vue ;
 - mener des assauts aériens, de jour et de nuit, de concert avec des forces ayant eu une formation spéciale ;
 - établir son propre point avancé de ravitaillement en carburant de jour comme de nuit ;
 - procéder au ravitaillement en carburant sur le terrain au moyen de fûts ou encore à partir de points de ravitaillement en carburant sur le terrain, au besoin ;
 - pouvoir décoller dans un délai de deux heures après la réception d'un avertissement, sauf lorsqu'elle est la force d'intervention rapide désignée. Le commandant de la force définit le délai de réaction de la force d'intervention rapide qui s'applique en fonction des besoins opérationnels et des capacités de l'unité ;
 - transporter du carburant depuis le point de ravitaillement en carburant sur le terrain pour d'autres hélicoptères ;
 - activer le radiogoniomètre automatique (ADF) pour guider des aéronefs vers une radiobalise de détresse (121,50 MHz, 243,00 MHz et 406,00 MHz) ;
 - doter chaque hélicoptère d'une mitrailleuse pour l'autoprotection ;
 - évacuer quatre patients couchés et six patients assis ;
 - installer et utiliser un treuil assez puissant pour soulever deux personnes à l'aide d'un câble de 40 mètres ;
 - atteindre une altitude de vol de 14 000 pi au-dessus du niveau moyen de la mer (AMSL) ;
 - disposer (au besoin) d'un système infrarouge à vision vers l'avant de base pour la surveillance des aires de poser, les opérations de recherche et de sauvetage, les patrouilles aériennes et la perception de la situation dans les conditions de vol avec jumelles de vision nocturne.
- **Tâches de l'unité d'hélicoptères de manœuvre légers.** Les tâches de l'unité d'hélicoptères de manœuvre légers sont les suivantes :
- reconnaissance et surveillance ;
 - transport des passagers ;
 - transport d'une quantité limitée de fret (à l'intérieur et à l'extérieur par élingage) ;
 - opérations d'assaut aérien ou de réaction rapide ;
 - évacuation des pertes ;
 - opérations de recherche et de sauvetage ;
 - transport de personnalités importantes ;
 - opérations de reconnaissance des aires de poser d'hélicoptères ;
 - opérations conjointes.

- **Aéronefs de l'unité d'hélicoptères de manœuvre légers.** Cette unité est constituée d'hélicoptères dont la charge utile maximale au décollage est inférieure à 4 000 kilogrammes. Les aéronefs figurant dans cette catégorie sont énumérés à l'annexe A. Chaque unité compte au moins trois ou quatre hélicoptères et parfois plus, suivant les exigences de la mission et de la lettre d'attribution.

- **Besoins minimums en matériel de l'unité d'hélicoptères de manœuvre légers.** Les hélicoptères de manœuvre légers doivent être équipés du matériel suivant :
 - un GPS ;
 - un système de poursuite des satellites ;
 - un téléphone satellite ;
 - du matériel de communication VHF/AM et HF compatible avec le système de communication de la mission ;
 - un casque d'écoute ou un système d'intercommunication permettant à un passager de communiquer avec l'équipage durant un vol de reconnaissance ;
 - une pompe à carburant auxiliaire, un filtre et des fûts de carburant d'un modèle approuvé pour le ravitaillement en carburant ;
 - des extincteurs et des trousse de premiers soins ;
 - un radioaltimètre ;
 - un transpondeur ;
 - un radiogoniomètre automatique (ADF) ;
 - des trousse de survie convenant à la zone de la mission incluant des radiobalises de détresse (406 MHz) ;
 - des protecteurs d'oreilles pour chaque passager ;
 - un projecteur d'environ 30 millions de candelas compatible avec les jumelles de vision nocturne ;
 - des dispositifs de vision nocturne compatibles avec les jumelles de vision nocturne.

- **Besoins en entretien de l'unité d'hélicoptères de manœuvre légers.** L'unité d'hélicoptères de manœuvre légers doit inclure une composante chargée de l'entretien entièrement autonome et capable d'exécuter la totalité de l'entretien systématique et des réparations nécessaires.

2.3.2 Unité d'hélicoptères de manœuvre moyens



- **Rôle de l'unité d'hélicoptères de manœuvre moyens.** L'unité d'hélicoptères de manœuvre moyens a pour rôle principal la projection de forces en différents points de la zone de la mission, en particulier par le déploiement rapide de forces spécialisées. Elle a pour rôle secondaire le soutien logistique et l'appui des diverses responsabilités de la mission en matière de surveillance qui contribuent à la perception de la situation et à la prise des décisions. Elle constitue un moyen de la force, parfois assigné au niveau de la brigade ou du secteur, qui assure de jour et de nuit l'appui tactique et le soutien logistique. Cette unité est normalement basée au quartier général de secteur, mais un groupe constitué de 25 à 30 % des hélicoptères de l'unité peut être détaché pendant un maximum de 30 jours – ou selon les stipulations de la lettre d'attribution – avec l'autorisation du commandant de la force. L'unité doit pouvoir soutenir son personnel et son matériel au cours d'opérations se déroulant 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.
- **Capacités de l'unité d'hélicoptères de manœuvre moyens.** L'unité d'hélicoptères de manœuvre moyens doit avoir les capacités suivantes :
 - voler selon les règles de vol à vue et aux instruments de jour comme de nuit ;
 - effectuer un vol de convoyage d'environ 360 milles marins (670 km) ou moins, selon les caractéristiques de la charge transportée, l'altitude et la température ;
 - intervenir 24 heures sur 24 dans des conditions météorologiques de vol à vue ou aux instruments ;
 - être entièrement apte à exécuter des opérations sous un climat tropical et dans des conditions poussiéreuses ;
 - transporter 10 soldats et leur matériel individuel et collectif (attirail de combat complet), selon les conditions atmosphériques ;
 - disposer (au besoin) d'un système infrarouge à vision vers l'avant de base pour la surveillance des aires de poser, les opérations de recherche et de sauvetage, les

- patrouilles aériennes et la perception de la situation dans les conditions de vol avec jumelles de vision nocturne ;
- arrimer et transporter une charge interne à l'aide des sangles de fret et du matériel d'arrimage approprié, jusqu'à concurrence de 3 000 kg, à 1 500 pi au-dessus du niveau moyen de la mer ;
 - transporter à l'élingue des palettes et des véhicules légers (jusqu'à concurrence d'au moins 3 000 kg), y compris les crochets, les élingues, les croisillons, les sangles et les filets ;
 - occuper une base opérationnelle temporaire pendant un maximum de quatre semaines ;
 - procéder au ravitaillement en carburant sur le terrain au moyen de fûts, au besoin ;
 - pouvoir décoller dans un délai de deux heures après la réception d'un avertissement, sauf lorsqu'elle est la force d'intervention rapide désignée ; le commandant de la force définit le délai de réaction de la force d'intervention rapide qui s'applique en fonction des besoins opérationnels et des capacités de l'unité ;
 - transporter du carburant depuis le point de ravitaillement en carburant sur le terrain pour d'autres hélicoptères ;
 - se poser sur un terrain de fortune conformément aux règles de vol à vue (VFR), de jour et de nuit, sans l'aide des troupes au sol ;
 - activer le radiogoniomètre automatique (ADF) pour guider des aéronefs vers une radiobalise de détresse (406 MHz) ;
 - doter chaque hélicoptère de deux mitrailleuses pour l'autoprotection et pour appuyer d'autres hélicoptères lorsqu'ils volent en formation ;
 - évacuer 5 ou 6 patients couchés ou 10 patients assis accompagnés d'au moins 2 préposés aux soins médicaux ;
 - installer et utiliser un treuil assez puissant pour soulever deux personnes à l'aide d'un câble de 40 mètres ;
 - faire exécuter des missions de recherche et de sauvetage par un hélicoptère unique ;
 - utiliser un projecteur d'environ 30 millions de candelas ;
 - fixer des réservoirs de carburant supplémentaires pour accroître la distance franchissable ;
 - insérer des troupes par descente en rappel ou par corde de descente rapide ;
 - installer un système d'intercommunication de bord comptant au moins six postes de branchement en vue des communications durant les patrouilles aériennes et les missions de surveillance mobile.

- **Tâches de l'unité d'hélicoptères de manœuvre moyens.** Les tâches de l'unité d'hélicoptères de manœuvre moyens sont les suivantes :

- surveillance et reconnaissance.
- patrouilles aériennes ;
- opérations d'assaut aérien ou de réaction rapide ;
- opérations de reconnaissance des aires de poser d'hélicoptères ;
- opérations conjointes ;
- opérations de recherche et de sauvetage ;
- EVASAN primaire ou secondaire ;
- transport de passagers ;
- surveillance et reconnaissance ;
- transport de fret (à l'intérieur et à l'élingue).

Aéronefs de l'unité d'hélicoptères de manœuvre moyens. Les unités d'hélicoptères de manœuvre moyens sont constituées d'hélicoptères dont la charge utile maximale au décollage est supérieure à 4 000 kilogrammes et pouvant transporter au moins 10 passagers. Les aéronefs figurant dans cette catégorie sont énumérés à l'annexe A. Chaque unité compte normalement de quatre à six hélicoptères ou plus, en fonction de l'accord figurant dans la lettre d'attribution.

- **Besoins minimums en matériel de l'unité d'hélicoptères de manœuvre moyens.**

Les hélicoptères de manœuvre moyens doivent être équipés du matériel suivant :

- un récepteur du système mondial de localisation (GPS) ;
- un système de poursuite des satellites ;
- un téléphone satellite ;
- du matériel de communication VHF/AM et HF compatible avec le système de communication de la mission ;
- un casque d'écoute ou un système d'intercommunication permettant à un passager de communiquer avec l'équipage durant les vols de reconnaissance ;
- une pompe à carburant auxiliaire, un filtre et des fûts de carburant d'un modèle approuvé pour le ravitaillement en carburant ;
- des extincteurs et des trousse de premiers soins ;
- un radioaltimètre ;
- un transpondeur, mode C ;
- un radar météorologique ;
- un radiogoniomètre automatique (ADF) ;

- un système d'atterrissage aux instruments (ILS)/radiophare omnidirectionnel VHF (VOR) ;
 - un système d'avertissement et d'alarme d'impact pour hélicoptères (HTAWS) ;
 - des trousse de survie convenant à la zone de la mission incluant des radiobalises de détresse (406 MHz) ;
 - des protecteurs d'oreilles pour chaque passager ;
 - un treuil pour deux personnes et un câble de 40 mètres ;
 - un projecteur d'environ 30 millions de candelas compatible avec les jumelles de vision nocturne ;
 - des dispositifs de vision nocturne.
- **Besoins en entretien de l'unité d'hélicoptères de manœuvre moyens.**

Le personnel d'entretien de l'unité d'hélicoptères de manœuvre moyens doit être assez nombreux et assez qualifié pour satisfaire à tous les besoins applicables aux opérations diurnes et nocturnes, 24 heures sur 24, pendant un maximum de 45 heures de vol par hélicoptère et par mois ou ainsi que le précise l'état des besoins par unité. Les capacités d'entretien sont identiques à celles de l'unité d'hélicoptères de manœuvre légers.

2.3.3 Unité d'hélicoptères lourds de transport de fret



- **Rôle de l'unité d'hélicoptères lourds de transport de fret.** L'unité d'hélicoptères lourds de transport de fret est un moyen de la force. Elle est en action de jour et de nuit en appui des opérations de la mission. Cette unité a un rôle surtout logistique, mais elle exécute aussi quelques tâches opérationnelles pour appuyer les opérations des Nations Unies. Cette unité est normalement basée au quartier général de secteur, mais un groupe constitué de 25 à 30 % des hélicoptères de l'unité peut être détaché pendant un maximum de 30 jours –

ou selon les stipulations de la lettre d'attribution – avec l'autorisation du commandant de la force. L'unité doit pouvoir soutenir son personnel et son matériel au cours d'opérations se déroulant 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

• **Capacités de l'unité d'hélicoptères lourds de transport de fret.** L'unité d'hélicoptères lourds de transport de fret doit avoir les capacités suivantes :

- voler selon les règles de vol à vue et aux instruments de jour comme de nuit ;
- effectuer un vol de convoyage d'environ 380 milles marins (700 km) ou moins, selon les caractéristiques de la charge transportée, l'altitude et la température ;
- intervenir 24 heures sur 24 dans des conditions météorologiques de vol à vue ou aux instruments ;
- transporter au moins 16 soldats (selon le type d'hélicoptère) et leur matériel individuel et collectif (attirail de combat complet), selon les conditions atmosphériques ;
- occuper des emplacements avancés pendant un maximum de quatre semaines ; cette capacité sera coordonnée et fera l'objet d'une entente durant les négociations relatives à la lettre d'attribution compte tenu des besoins militaires applicables à une mission particulière ;
- procéder au ravitaillement en carburant sur le terrain au moyen de fûts, au besoin ;
- pouvoir décoller dans un délai de deux heures après la réception d'un avertissement, sauf lorsqu'elle est la force d'intervention rapide désignée ; le commandant de la force définit le délai de réaction de la force d'intervention rapide qui s'applique en fonction des besoins opérationnels et des capacités de l'unité ;
- transporter du carburant depuis un point de ravitaillement en carburant sur le terrain pour d'autres hélicoptères ;
- décoller et atterrir de jour sur un terrain non préparé en conditions météorologiques de vol à vue ;
- décoller et atterrir de nuit sur un terrain non préparé, sans l'aide de troupes au sol, seulement si la poussière, la lumière ambiante, les conditions météorologiques et les aptitudes d'utilisation des jumelles de vision nocturne des équipages le permettent ;
- activer le radiogoniomètre automatique (ADF) pour guider des aéronefs vers une radiobalise de détresse (ELT – 406 MHz) ;
- doter chaque hélicoptère de deux mitrailleuses pour l'autoprotection et pour appuyer d'autres hélicoptères lorsqu'ils volent en formation ;
- évacuer de 8 à 10 patients couchés ou de 14 à 18 patients assis accompagnés d'au moins 2 préposés aux soins médicaux ;
- fournir et installer un treuil capable de soulever deux personnes à l'aide d'un câble de 40 mètres ;
- transporter à l'élingue des palettes et des véhicules légers (jusqu'à concurrence de 3 500 kg), y compris les crochets, les élingues, les croisillons, les sangles et les filets.

• **Tâches de l'unité d'hélicoptères lourds de transport de fret ou de manœuvre.** Les tâches de l'unité d'hélicoptères lourds de transport de fret ou de manœuvre sont les suivantes :

- transport de charges moyennes ou lourdes (à l'intérieur et à l'élingue) ;
- surveillance et reconnaissance ;
- transporter des passagers ;
- opérations d'assaut aérien ou de réaction rapide ;
- EVASAN primaire ou secondaire ;
- opérations de recherche et de sauvetage ;
- opérations de reconnaissance des aires de poser d'hélicoptères.

• **Aéronefs de l'unité d'hélicoptères lourds de transport de fret.** Les unités d'hélicoptères lourds de transport de fret sont constituées d'hélicoptères dont la charge utile maximale au décollage est supérieure à 9 000 kilogrammes. Les aéronefs figurant dans cette catégorie sont énumérés à l'annexe A. Chaque unité compte normalement trois ou quatre hélicoptères ou plus, suivant les précisions que donne la lettre d'attribution.

• **Besoins minimums en matériel de l'unité d'hélicoptères lourds de transport de fret.** Les hélicoptères lourds de transport de fret doivent être équipés du matériel suivant :

- un GPS ;
- un enregistreur de données de vol/enregistreur de conversations de poste de pilotage ;
- un système de poursuite des satellites ;
- un téléphone satellite ;
- du matériel de communication VHF/AM et HF compatible avec le système de communication de la mission ;
- des casques d'écoute ou système d'intercommunication permettant à un passager de communiquer avec l'équipage durant un vol de reconnaissance.
- une pompe à carburant auxiliaire, filtre et fûts d'un modèle approuvé pour le ravitaillement en carburant.
- des extincteurs et des trousse de premiers soins ;
- un radioaltimètre ;
- un transpondeur, mode 3/A, mode C ;
- un radar météorologique ;
- un radiogoniomètre automatique (ADF) ;
- des trousse de survie convenant à la zone de la mission incluant des radiobalises de détresse (406 MHz) ;

- des protecteurs d'oreilles pour chaque passager ;
 - un treuil capable de soulever deux personnes à l'aide d'un câble de 40 mètres ;
 - un projecteur d'environ 30 millions de candelas compatible avec les jumelles de vision nocturne ;
 - des réservoirs de carburant auxiliaires pour des vols de longue durée ;
 - des dispositifs de vision nocturne ;
 - un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS).
- **Besoins en entretien de l'unité d'hélicoptères lourds de transport de fret.** Le personnel d'entretien doit être assez nombreux et assez qualifié pour permettre des opérations diurnes et nocturnes, 24 heures sur 24, jusqu'à concurrence du minimum des heures de vol moyennes par hélicoptère et par mois, conformément aux normes applicables. Les capacités d'entretien requises dans le cas de l'unité d'hélicoptères lourds de transport de fret sont identiques à celles qui s'appliquent aux unités d'hélicoptères de manœuvre légers et moyens.

2.3.4 Unité d'hélicoptères d'attaque et d'hélicoptères armés



Les hélicoptères d'attaque ou les hélicoptères armés sont aptes à tirer sur des objectifs hostiles (« appui-feu »). Les hélicoptères d'attaque sont essentiellement utilisés pour leurs capacités offensives ; ils sont donc conçus pour transporter principalement des armes. Parmi celles-ci, on compte des radars tactiques sophistiqués, des armes antiblindés, des armes air-sol et des armes guidées air-air, qui peuvent être équipées d'un système intégré de contrôle de tir et de visée. Quant aux hélicoptères armés, ils sont principalement destinés à transporter des troupes armées, bien que certaines armes puissent y être montées pour assurer un rôle d'appui-feu. On y monte habituellement des mitrailleuses, des canons, des roquettes non guidées, des bombes (y compris des bombes à fragmentation).

- **Rôle de l'unité d'hélicoptères d'attaque et d'hélicoptères armés.** L'unité d'hélicoptères d'attaque et d'hélicoptères armés est un moyen de la force et est en action de jour et de nuit en appui des opérations. Elle a un rôle qui est principalement à caractère défensif et dissuasif, surtout en matière de protection des civils, et elle doit pouvoir soutenir son personnel et son matériel. L'hélicoptère doit disposer d'une capacité avancée de réarmement et de ravitaillement et être en mesure d'exécuter des opérations 24 heures sur 24.

- **Capacités de l'unité d'hélicoptères d'attaque et d'hélicoptères armés.** L'unité d'hélicoptères d'attaque doit avoir les capacités suivantes :

- être équipée de mitraillettes, de roquettes et, si possible, de missiles antichars ;
- voler selon les règles de vol à vue et aux instruments de jour et de nuit ;
- parcourir 220 milles marins (409 km) avec l'armement maximal admissible ;
- avoir une vitesse de croisière minimale de 100 à 120 nœuds ;
- décoller pour intervenir dans un délai de 45 minutes, 24 heures sur 24 ;
- établir une zone de poser avancée qui lui est propre ;
- procéder au ravitaillement en carburant sur le terrain au moyen de fûts ;
- communiquer avec des organismes de coordination qui appuient les opérations et établir la liaison ;
- utiliser des jumelles de vision nocturne au cours des opérations, si possible.

- **Tâches de l'unité d'hélicoptères d'attaque et d'hélicoptères armés.** Les tâches de l'unité d'hélicoptères d'attaque sont les suivantes :

- Tâches principales :

- appui-feu des forces terrestres onusiennes ;
- dissuasion, interdiction ou neutralisation d'éléments ou d'armes hostiles, particulièrement dans le cadre de la protection des civils et de l'autodéfense ;
- Surveillance et reconnaissance de zone ;
- escorte armée ;
- appui-feu des opérations de recherche et de sauvetage ;
- appui aérien rapproché.

- Tâches secondaires (idéalement) :

- observation et surveillance par l'équipage de l'hélicoptère ;
- EVASAN primaire ;
- recherche et sauvetage.

- **Aéronefs de l'unité d'hélicoptères d'attaque et d'hélicoptères armés.** Les aéronefs figurant dans cette catégorie sont énumérés à l'annexe A. Chaque unité compte normalement trois ou quatre hélicoptères d'attaque ou plus, en fonction de l'accord figurant dans la lettre d'attribution.

- **Besoins minimums en matériel de l'unité d'hélicoptères d'attaque et d'hélicoptères armés.** Les hélicoptères doivent être équipés du matériel suivant :

- un radiogoniomètre automatique (ADF) ;
- des radiobalises de détresse (406 MHz) ;
- un GPS ;
- des extincteurs et des troussees de premiers soins ;
- un enregistreur de données de vol et un enregistreur de conversations de poste de pilotage ;
- un transpondeur, mode 3/A ;
- un radioaltimètre ;
- des troussees de survie convenant à la zone de la mission incluant des radiobalises de détresse (ELT – 406 MHz) ;
- des dispositifs de vision nocturne.

Matériel souhaitable :

- un système infrarouge à vision vers l'avant pour la surveillance et les opérations de recherche et de sauvetage ;
- un radar météorologique ;
- des mesures de défense contre les armes à tête chercheuse thermique ;
- un treuil pour deux personnes ;
- un projecteur d'environ 30 millions de candelas compatible avec les jumelles de vision nocturne (NVG) ;
- des réservoirs supplémentaires pouvant être utilisés pour accroître l'autonomie jusqu'à 360 milles nautiques (670 kilomètres) ;
- un équipement pour voler selon les règles de vol aux instruments ;
- un marqueur laser.

- **Besoins en entretien de l'unité d'hélicoptères d'attaque et d'hélicoptères armés.**

La capacité est identique à celle qui s'applique aux autres unités d'hélicoptères, avec en plus des spécialistes de la manutention et du stockage des munitions et des armes.

2.3.5 Hélicoptères embarqués



Rôle de l'hélicoptère embarqué. Dans le cadre d'opérations avec aéronefs embarqués, on peut utiliser des hélicoptères polyvalents, de manœuvre, de reconnaissance ou d'attaque qui sont déployés depuis un navire et qui sont disponibles 24 heures sur 24. Les opérations de ce type présentent des caractéristiques d'utilisation et des restrictions qui méritent une attention particulière. Les aéronefs sont utilisés ainsi pour augmenter la portée des capteurs et des armements des navires ; ils doivent donc avoir toutes les caractéristiques et tout le personnel qualifié nécessaires. Ces types d'opérations varieront selon les capacités des navires ; certains, par exemple, accueillent des unités d'hélicoptères de manœuvre légers ou moyens ou encore des unités d'hélicoptères de transport lourd.

- **Rôle des hélicoptères embarqués.** Les hélicoptères doivent être dotés des capacités suivantes :
 - faire des observations de jour comme de nuit à l'aide de systèmes infrarouges à vision vers l'avant ou de dispositifs de vision nocturne dans le cadre de missions de reconnaissance et d'attaque ou de surveillance ;
 - fournir des services d'EVASAN primaire ou secondaire ;
 - assurer le transport aérien de troupes et la logistique associée lorsque cela est nécessaire ;
 - participer à des opérations de recherche et de sauvetage ;
 - être équipés du matériel nécessaire pour effectuer des vols aux instruments de jour et de nuit dans le cadre de missions de reconnaissance et d'attaque ou de surveillance ;
 - pouvoir assurer une extraction limitée, au besoin ;
 - comporter un transpondeur, modes 2, 3 et A/C/S ;
 - pouvoir voler au moins 1 h 30 par jour.

- **Tâches.** Les tâches des hélicoptères embarqués dépendent du type d'appareil employé (léger, moyen, lourd). Elles comprennent notamment ce qui suit :

- confronter tout navire de surface hostile.

- **Aéronefs embarqués.** Les aéronefs figurant dans cette catégorie sont énumérés à l'annexe A. Le nombre d'aéronefs embarqués dépendra du navire et de l'accord qui figure dans la lettre d'attribution.

- **Besoins minimums en matériel de l'unité d'hélicoptères embarqués.** Les hélicoptères doivent être équipés du matériel suivant :

- un radiogoniomètre automatique (ADF) ;
- des radiobalises de détresse (406 MHz) ;
- un récepteur du système mondial de localisation (GPS) ;
- un radioaltimètre ;
- un transpondeur 3/A ;
- du matériel pour arrimer l'hélicoptère au pont ;
- du matériel pour immobiliser les pales ;
- des trousse de survie convenant à la zone de la mission incluant des radiobalises de détresse (ELT – 406 MHz) ;
- des dispositifs de vision nocturne ;
- un treuil capable de soulever deux personnes à l'aide d'un câble de 40 mètres.

Matériel souhaitable :

- un dispositif de flottaison d'urgence ;
- un enregistreur de données de vol et un enregistreur de conversations de poste de pilotage ;
- un système infrarouge à vision vers l'avant pour la surveillance et les opérations de recherche et de sauvetage ;
- un radar météorologique ;
- des réservoirs de carburant supplémentaires ;
- une élingue (pour transporter des charges) avec crochets, croisillons, sangles et filets ;
- un palan pour deux personnes ;
- un projecteur d'environ 30 millions de candelas compatible avec les jumelles de vision nocturne (NVG).

- **Besoins en entretien des hélicoptères embarqués.** Les opérations avec hélicoptères embarqués doivent prévoir une composante capable d'exécuter l'entretien systématique et des réparations nécessaires. Cette composante d'entretien doit comprendre la totalité du matériel, des outils, des manuels d'entretien et de la documentation spécialisée nécessaires ; une partie de l'équipement nécessaire peut être puisée dans l'équipement du navire.

2.3.6 Section de sécurité et d'appui aux opérations aériennes spécialisée et polyvalente (VSAS)

- **Le rôle de la section de sécurité et d'appui aux opérations aériennes spécialisée et polyvalente** (VSAS, pour *Versatile and Specialized Aviation Support / Security*, en anglais) est d'apporter tout l'appui auquel peut s'attendre une unité d'aéronefs à voilure tournante ou fixe. Ces pelotons hautement spécialisés se consacrent à l'appui tactique des unités d'aviation. Même s'ils peuvent être le plus souvent transportés par véhicules, ils constituent une unité dite « embarquée », surtout lorsqu'elle est déployée pour des missions non planifiées nécessitant une intervention aérienne d'urgence.
- **Capacités de la VSAS :**
 - appui à l'EVASAN primaire et à l'extraction immédiate ;
 - reconnaissance de la zone de largage ou d'atterrissage ;
 - sécurité de la zone de poser ou d'atterrissage ;
 - ravitaillement sur le terrain ;
 - guidage des aéronefs jour et nuit ;
 - descente par corde de descente rapide, transport aérien ;
 - mise en place d'un point avancé de ravitaillement en carburant.

Besoins minimums en matériel de la VSAS.

La VSAS doit être équipée du matériel suivant :

- des moyens de signalisation compatibles avec les unités au sol et les unités d'aviation ;
- des trousse de survie convenant à la zone de la mission incluant des radiobalises de détresse (ELT – 406 MHz) ;
- des systèmes de localisation.

Matériel souhaitable :

- un dispositif à intensification d'image, par exemple des jumelles ;
- des dispositifs de vision nocturne ;
- du matériel de levage.

2.4 Capacités et tâches des unités d'aéronefs à voilure fixe

2.4.1 Unité légère de reconnaissance aérienne



- **Rôle de l'unité légère de reconnaissance aérienne.** L'unité légère de reconnaissance aérienne est un moyen de la force. Elle est en action de jour et de nuit en appui des opérations de la mission. Elle a pour rôle principal la reconnaissance, mais peut jouer un rôle de transport limité. L'unité doit pouvoir soutenir son personnel et son matériel et exécuter des opérations 24 heures sur 24 en utilisant des terrains d'aviation dotés d'installations d'atterrissage et de décollage nocturnes.

- **Capacités de l'unité légère de reconnaissance aérienne.** L'unité légère de reconnaissance aérienne doit avoir les capacités suivantes :

- avoir l'homologation qui convient pour voler de jour et de nuit à vue et aux instruments ;
- être équipée de capteurs de renseignement, de surveillance et de reconnaissance en appui au rôle de reconnaissance ;
- être apte à recevoir une homologation au survol de l'eau, conformément aux Federal Aviation Regulations (FAR), partie 25 (procédures en cas d'amerrissage forcé) ;
- être capable d'utiliser le carburant JP-8 ou Jet-A ;
- être capable de transporter un minimum de deux à six passagers en plus de l'équipage ;
- pouvoir décoller et atterrir avec une charge minimum de 818 kg (1 800 lb), passagers et fret, à partir de surfaces d'atterrissage rudimentaires non aménagées telles que des surfaces en terre, en herbe, en gravier, etc ;
- être dotée d'aéronefs utilisant des portes de soute qui permettent le chargement et le

déchargement de patins de glissement de 36 pouces (91,44 centimètres) et le chargement et le déchargement de malades allongés ;

- être dotée d'aéronefs capables de mener des opérations depuis des bases rudimentaires sans appui terrestre autre que l'accès à du carburant en vue des activités de ravitaillement ;
- pouvoir parcourir 900 milles marins sans utiliser de réservoir auxiliaire de convoyage. Les aéronefs doivent de plus être capables d'utiliser des réservoirs auxiliaires de convoyage internes ;
- utiliser des aéronefs dotés de postes de pilote doubles.

● **Tâches de l'unité légère de reconnaissance aérienne.** Les tâches de l'unité légère de reconnaissance aérienne sont les suivantes :

- surveillance et reconnaissance de zone à l'aide de **capteurs infrarouges** diurnes et nocturnes ;
- surveillance et reconnaissance de zone ;
- patrouille aérienne tactique ;
- observation visuelle en appui des opérations de recherche et de sauvetage ;
- transport limité de passagers et de fret ;
- évacuation des blessés ;
- transporter des personnalités importantes.

● **Aéronefs de l'unité légère de reconnaissance aérienne.** Les aéronefs figurant dans cette catégorie sont énumérés à l'annexe A. Chaque unité compte deux ou trois aéronefs, en fonction de l'accord figurant dans la lettre d'attribution et de l'état des besoins par unité pertinent.

● **Besoins minimums en matériel de l'unité légère de reconnaissance aérienne.** Les aéronefs doivent être équipés du matériel suivant :

- une nacelle d'imagerie numérique à caméras électro-optiques et infrarouges pour les opérations diurnes et nocturnes ;
- des caméras prenant des images à la verticale et à distance de sécurité à plan focal de plus de 150 mm ;
- un système d'approche aux instruments (IFR) de catégorie 1 ;
- un radiogoniomètre automatique (ADF) double ;
- un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence (VHF) (VOR)/équipement de mesure de distance (DME) ;
- un récepteur du système mondial de localisation (GPS) ;
- un transpondeur, mode 3/A, mode C ;

- un radar météorologique, transpondeur qui permet une utilisation totale des capacités de vol aux instruments de bord de l'aéronef, incluant les atterrissages faits dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) ou à l'aide du système d'atterrissage aux instruments (ILS) ;
- un ensemble de communication constitué d'un système d'intercommunication interne de l'équipage et permettant de communiquer en phonie avec les installations et les organismes opérationnels de contrôle de la circulation aérienne (CCA), en visibilité directe et au-delà de la portée optique au moyen d'un poste à double commande VHF et, si possible, haute fréquence (HF) et ultra-haute fréquence (UHF) ;
- un rayon opérationnel de 800 km, au besoin avec des réservoirs largables ;
- des trousse de survie convenant à la zone de la mission incluant des radiobalises de détresse (406 MHz).

Matériel souhaitable :

- un système de poursuite des satellites et un dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS) (ou l'équivalent).

- **Besoins en entretien de l'unité légère de reconnaissance aérienne**

L'unité légère de reconnaissance aérienne doit compter une composante autonome capable d'exécuter de façon courante l'entretien systématique et des réparations nécessaires. Cette composante d'entretien doit comprendre la totalité du matériel, des outils, des manuels d'entretien et de la documentation spécialisée nécessaires. Le personnel d'entretien doit être assez nombreux et assez qualifié pour que tous les besoins en entretien applicables aux opérations diurnes et nocturnes soient satisfaits, 24 heures sur 24, jusqu'à concurrence du minimum des heures de vol moyennes par mois et par unité, conformément aux normes applicables.

2.4.2 Unité de transport aérien tactique



- **Rôle de l'unité de transport aérien tactique.** L'unité de transport ou de transport aérien tactique est un moyen de la force utilisé de jour et de nuit en appui d'opérations de la mission. Elle a pour rôle principal le largage de cargaisons et le parachutage et elle peut, dans son rôle secondaire, être utilisée pour transporter du fret et des passagers. L'unité doit pouvoir soutenir son personnel et son matériel et elle doit pouvoir exécuter des opérations 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 en utilisant des terrains d'aviation dotés d'installations d'atterrissage et de décollage nocturnes.
- **Capacités de l'unité de transport aérien tactique.** Les aéronefs de l'unité de transport ou de transport aérien tactique doivent avoir les capacités suivantes :

Capacité opérationnelle

- exécuter des opérations dans un environnement hostile ou en l'absence d'installations de gestion des vols ;
- exécuter des opérations à partir de bases principales d'opérations et de pistes d'aviation non revêtues ;
- occuper de manière autonome des emplacements avancés pendant un maximum de 30 jours ;
- assurer la légitime défense au moyen de matériel de défense passive, de récepteurs d'alerte laser et de distributeurs de paillettes ou d'éjecteurs de leurres et installer des plaques de blindage additionnel pour le personnel navigant (souhaitable) ;
- les aéronefs peuvent devoir voler n'importe quand de jour et de nuit à vue et aux instruments, 24 heures sur 24, compte tenu d'un délai de réaction de quatre heures et du repos de l'équipage. Un personnel navigant adéquat (dont le nombre varie selon le type d'aéronef) est nécessaire pour maintenir cette capacité ;
- les aéronefs doivent être capables d'utiliser des terrains d'aviation de 1 000 mètres de longueur et notamment des pistes en dur et des pistes sans revêtement.

Capacités de l'unité de transport ou de transport aérien tactique

- transport d'un minimum de 40 soldats (préférentiellement, 90 soldats) avec l'attirail complet ;
- transport d'une charge interne, avec les sangles de fret et le matériel d'arrimage approprié, soit une charge minimale de 5 000 kg (de préférence, 15 000 kg) et de 7,65 x 2,90 x 2,35 m (ce qui permet, par exemple, de transporter un véhicule blindé de transport de troupes) ;
- sièges de parachutistes amovibles pour un maximum de 54 passagers incluant une ceinture 9G par siège. La boucle de la ceinture de sécurité doit utiliser un raccord métal sur métal fonctionnant par blocage à pression qui évite tout mouvement ;
- les aéronefs doivent être capables de parcourir 1 800 milles marins et avoir une distance franchissable accrue de 2 200 milles marins, pour une durée minimale de 10 heures à une vitesse de croisière normale de 200 nœuds (de préférence, 280 nœuds) ;
- les aéronefs doivent pouvoir larguer du fret et faire sortir des parachutistes par une rampe arrière ouverte ;

- la soute doit être dotée de galets capables d'accepter des palettes de taille normale portant une charge d'une hauteur d'au moins 1,7 mètre ;
 - capacité d'EVASAN primaire incluant des installations de transport des blessés amovibles en vue de vols d'EVASAN primaire d'un minimum de 20 malades allongés (préférentiellement, 50 malades allongés).
- **Tâches de l'unité de transport aérien tactique.** Les tâches de l'unité de transport aérien tactique sont les suivantes :
 - Tâches principales : Fournir un appui aérien tactique à la mission.
 - Tâches secondaires :
 - Accroître les capacités d'EVASAN primaire ou secondaire ;
 - Transporter des passagers ;
 - Transport de fret.
 - **Aéronefs de l'unité de transport aérien tactique.** Les aéronefs figurant dans cette catégorie sont énumérés à l'annexe A. Chaque unité compte normalement un ou deux aéronefs, en fonction de l'accord figurant dans la lettre d'attribution.
 - **Besoins minimums en matériel de l'unité de transport aérien tactique.** Les aéronefs doivent être équipés du matériel suivant :
 - un GPS ;
 - deux radiobalises de détresse activées automatiquement (ELT – 406 MHz) ;
 - une installation double VHF/AM (118,00-135,975 MHz) et à bande basse VHF/AM (33,00-158,95 MHz) ;
 - une installation double de matériel de communication HF compatible avec le matériel de communication HF de la mission (1-29 MHz) ;
 - une installation UHF FM (fréquences militaires) ;
 - un système de surveillance du trafic et d'évitement des collisions (TCAS) ;
 - une radiobalise de détresse automatique (ELT – 406 MHz) ;
 - un transpondeur, mode 3/A, mode S ;
 - un radar météorologique ;
 - des fiches de briefing des passagers (en anglais) ;
 - des affiches « No-Smoking » interdisant l'usage du tabac à bord des aéronefs (en anglais) ;
 - des extincteurs et des trousse de premiers soins ;
 - des trousse de survie convenant à la zone de la mission ;
 - un radioaltimètre ;

- un système d'avertissement de proximité du sol amélioré (EGPWS) ;
 - des systèmes de navigation tels qu'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence (VHF) (VOR) ILS/VHF, un équipement de mesure de distance (DME) et un radiogoniomètre automatique ;
 - un système de poursuite ;
 - un dispositif de flottaison (gilet de sauvetage) par passager lorsqu'un aéronef vole au-dessus de l'eau ;
 - des filets de chargement et sangles ;
 - un téléphone satellite ;
 - des systèmes d'autoprotection.
- **Besoins en entretien de l'unité de transport aérien tactique.** L'unité doit compter une composante chargée de l'entretien autonome et capable d'exécuter de façon courante la totalité de l'entretien systématique et des réparations nécessaires. Cette composante d'entretien doit comprendre la totalité du matériel, des outils, des manuels d'entretien et de la documentation spécialisée nécessaires.

2.4.3 Unités d'avions d'attaque ou armés



- **Rôle de l'unité d'avions d'attaque ou armés.** L'unité d'hélicoptères d'attaque et d'hélicoptères armés est un moyen de la force et est en action de jour et de nuit en appui des opérations. Elle a un rôle qui est principalement à caractère défensif et dissuasif, surtout en matière de protection des civils, et elle doit pouvoir soutenir son personnel et son matériel. L'hélicoptère doit disposer d'une capacité avancée de réarmement et de ravitaillement et être en mesure d'exécuter des opérations 24 heures sur 24.

• **Capacités de l'unité d'avions d'attaque ou armés.** L'unité d'avions d'attaque doit avoir les capacités suivantes :

- être équipée de mitrailleuses ou de canons, de bombes, de roquettes et, si possible, de missiles antichars ;
- voler de jour et de nuit à vue et aux instruments ;
- parcourir 150 milles marins (280 km) avec tout l'armement permis ;
- pouvoir utiliser des réservoirs de carburant supplémentaires en vue d'accroître le rayon d'action, sans toutefois limiter la capacité d'armement ;
- avoir une vitesse de croisière minimale de 180 à 200 nœuds ;
- décoller dans un délai de 45 minutes pour intervenir 24 heures sur 24 ;
- mener des opérations dans des positions avancées, décoller, atterrir et procéder au réarmement à un point avancé de ravitaillement en carburant situé sur une voie de l'aire de trafic ;
- être compatible avec des jumelles de vision nocturne et des systèmes infrarouges à vision vers l'avant, de préférence.

• **Tâches de l'unité d'avions d'attaque ou armés.** Les tâches de l'unité d'avions d'attaque sont les suivantes :

Tâches principales

- appui-feu des forces terrestres onusiennes ;
- interdiction ou neutralisation d'éléments ou d'armes hostiles, particulièrement dans le cadre de la protection des civils ;
- Surveillance et reconnaissance de zone ;
- escorte ;
- appui-feu des opérations de recherche et de sauvetage.

• **Aéronefs de l'unité d'avions d'attaque ou armés.** Les aéronefs figurant dans cette catégorie sont énumérés à l'annexe A. Chaque unité compte normalement au moins trois ou quatre avions d'attaque ou de chasse, en fonction de l'accord figurant dans la lettre d'attribution.

• **Besoins minimums en matériel de l'unité d'avions d'attaque ou armés.** Les aéronefs doivent être équipés du matériel suivant :

- un radiogoniomètre automatique (ADF) ;
- des radiobalises de détresse (406 MHz) ;
- un GPS ;
- un enregistreur de données de vol et un enregistreur de conversations de poste de pilotage ;

- des trousse de survie convenant à la zone de la mission incluant des radiobalises de détresse (406 MHz) ;
 - des dispositifs de vision nocturne ;
 - un dispositif à intensification d'image, par exemple des jumelles ;
 - un système infrarouge à vision vers l'avant pour la surveillance et l'appui dans le cadre d'opérations de recherche et de sauvetage ;
 - un système d'autoprotection (système éjecteur de paillettes et de fusées éclairantes et avertisseur d'approche de missile) ;
 - un transpondeur, mode 3/A et C;
 - un radar météorologique ou un détecteur d'orage ;
 - des réservoirs de carburant supplémentaires ;
 - un système de liaison de données ;
 - TAWS et GPWS (ou l'équivalent) ;
 - un système de poursuite des satellites ;
 - un siège éjectable pour pilote ;
 - un télémètre à laser ;
 - un blindage.
- **Besoins en entretien de l'unité d'avions d'attaque ou armés.** L'unité d'avions d'attaque ou armés doit inclure une composante entièrement autonome capable d'exécuter l'entretien systématique et des réparations nécessaires.

2.5 Capacités et tâches de l'unité de systèmes de drones aériens et d'aéronefs télépilotés

2.5.1 Unité de systèmes d'aéronefs télépilotés de classe II

- **Rôle de l'unité de systèmes d'aéronefs télépilotés.** Cette unité se caractérise par le fait que son rayon d'action est limité à une certaine distance du site de commande, en raison de la visibilité directe requise de l'aéronef autopiloté et de l'emplacement de l'antenne de liaison de données. L'étendue de la zone d'opérations peut varier considérablement en fonction du modèle d'aéronef télépiloté et de son altitude près de l'antenne de liaison de données. Les données fournies dépendent des capteurs accessibles au système. Une description détaillée des classes de système se trouve à l'annexe F.
- **Capacités de l'unité de systèmes d'aéronefs télépilotés de classe II.** Cette unité doit avoir les capacités suivantes :
 - certification convenant pour les opérations diurnes et nocturnes ;
 - surveillance et reconnaissance à l'aide de capteurs électro-optiques et infrarouges diurnes et nocturnes ;

- rayon d'action minimal avec charge utile : 80 milles nautiques (150 km) ;
 - autonomie de vol minimale avec charge utile : 8 heures ;
 - capacité d'intervention 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 ;
 - relais d'images en temps quasi réel vers le quartier général et les unités au sol via un terminal de télésurveillance ;
 - vol à une altitude de plus de 14 000 pi au-dessus du niveau moyen de la mer ;
 - capacité à utiliser un marqueur laser.
- **Tâches de l'unité de systèmes d'aéronefs télépilotes de classe II.** Ses tâches sont les suivantes :
- renseignement, surveillance, reconnaissance à l'aide de capteurs électro-optiques et infrarouges diurnes et nocturnes ;
 - observation visuelle en appui des opérations de recherche et de sauvetage ;
 - relais de communications.
- **Unité de systèmes d'aéronefs télépilotes de classe II.** L'unité est constituée d'appareils avec visibilité directe dotés d'un rayon d'action minimal de 80 milles marins (150 km), à un plafond minimal de 14 000 pi au-dessus du niveau moyen de la mer. Les aéronefs figurant dans cette catégorie sont énumérés à l'annexe A.
- **Besoins minimums en matériel de l'unité de systèmes d'aéronefs télépilotes de classe II.** Un système doit se composer du matériel suivant :
- un poste de contrôle au sol ;
 - un terminal de données au sol ;
 - des charges utiles ;
 - un aéronef télépilote ;
 - une génératrice ;
 - du matériel de servitude au sol ;
 - un GPS ;
 - un transpondeur, mode 3/A et C ;
 - un ensemble de communication constitué d'un système d'intercommunication interne avec l'équipage et permettant de communiquer en phonie avec les installations et les organismes opérationnels de contrôle de la circulation aérienne (CCA), en visibilité directe et au-delà de la portée optique au moyen d'un poste à double commande VHF et UHF ;
 - un enregistreur de données de vol.

- **Besoins en entretien de l'unité de systèmes d'aéronefs télépilotes de classe II.** L'unité d'aéronef télépilote doit inclure une composante entièrement autonome capable d'exécuter l'entretien systématique et les réparations nécessaires. Cette composante d'entretien doit comprendre la totalité du matériel, des outils, des manuels d'entretien et de la documentation spécialisée nécessaires. Le personnel d'entretien doit être assez nombreux et assez qualifié pour permettre des opérations diurnes et nocturnes, 24 heures sur 24.

2.5.2 Unité de systèmes d'aéronefs télépilotes de classe III

- **Rôle de l'unité de systèmes d'aéronefs télépilotes de classe III.** Cette unité se caractérise par sa capacité à effectuer des opérations au-delà de la portée optique grâce à la communication par satellite. L'étendue de la zone d'opérations peut varier en fonction de la couverture par satellite et de l'autonomie des aéronefs télépilotes. Les données fournies dépendent des capteurs accessibles au système.
- **Capacités de l'unité de systèmes d'aéronefs télépilotes de classe III.** Cette unité doit avoir les capacités suivantes :
 - certification convenant pour les opérations diurnes et nocturnes ;
 - surveillance et reconnaissance à l'aide de capteurs électro-optiques et infrarouges diurnes et nocturnes ;
 - couverture par satellite ;
 - autonomie de vol minimale avec charge utile : 24 heures ;
 - capacité d'intervention 24 heures sur 24 ;
 - relais d'images en temps quasi réel vers le quartier général et les unités au sol via un terminal de télésurveillance ;
 - opérations de vol allant jusqu'à 24 000 pi au-dessus du niveau moyen de la mer ;
 - utilisation d'un marqueur laser.
- **Tâches de l'unité de systèmes d'aéronefs télépilotes de classe III.** Les tâches de cette unité sont les suivantes :
 - renseignement, surveillance, reconnaissance à l'aide de capteurs électro-optiques et infrarouges diurnes et nocturnes ;
 - observation visuelle en appui des opérations de recherche et de sauvetage ;
 - relais de communications.
- **Unité de systèmes d'aéronefs télépilotes de classe III.** L'unité est constituée d'appareils avec visibilité au-delà de la portée optique, couverture par satellite et capacité de voler à 24 000 pi au-dessus du niveau moyen de la mer. Les aéronefs figurant dans cette catégorie sont énumérés à l'annexe A.

- **Besoins minimums en matériel de systèmes d'aéronefs télépilotés de classe III.**

Les aéronefs doivent être équipés du matériel suivant :

- un poste de contrôle au sol ;
- un terminal de données au sol ;
- une station de réception satellite ;
- des charges utiles ;
- un aéronef télépiloté ;
- une génératrice ;
- du matériel de servitude au sol ;
- un GPS ;
- un transpondeur, modes 3/A et C ;
- un ensemble de communication constitué d'un système d'intercommunication interne avec l'équipage et permettant de communiquer en phonie avec les installations et les organismes opérationnels de contrôle de la circulation aérienne (CCA), en visibilité directe et au-delà de la portée optique au moyen d'un poste à double commande VHF et UHF ;
- un enregistreur de données de vol.

- **Besoins en entretien de l'unité de systèmes d'aéronefs télépilotés de classe III.**

L'unité d'aéronef télépiloté doit inclure une composante entièrement autonome capable d'exécuter l'entretien systématique et les réparations nécessaires. Cette composante d'entretien doit comprendre la totalité du matériel, des outils, des manuels d'entretien et de la documentation spécialisée nécessaires. Le personnel d'entretien doit être assez nombreux et assez qualifié pour permettre des opérations diurnes et nocturnes, 24 heures sur 24.

2.6 Capacités et tâches de l'unité d'appui au terrain d'aviation

Rôle de l'unité d'appui au terrain d'aviation. Les unités doivent être en mesure d'assurer le contrôle des aires de trafic et du terrain d'aviation, le suivi des vols, les services d'intervention de secours (équipe d'intervention d'urgence mobile et services hors de la base) et les services terminaux (traitement du fret et des passagers) ainsi que de recueillir des observations météorologiques ou de les obtenir du fournisseur de services pertinent.

- **Capacités de l'unité d'appui au terrain d'aviation.** Cette unité doit avoir les capacités suivantes :

- assurer des services d'intervention de secours d'aéronefs sur la base pour des opérations de la lutte contre les incendies aux aérodromes de catégorie X⁶ (à confirmer avec la mission) et des opérations limitées d'intervention de secours à l'extérieur de la base ;

⁶ Se reporter à l'Annexe 14 de l'OACI, Doc. 9137.

- former tout le personnel prenant part aux interventions de secours afin qu'il puisse conduire l'autopompe de catégorie X (type de véhicule à confirmer avec la mission) selon les besoins et s'assurer qu'il détient un permis de conduire national à cet effet (pour des véhicules de plus de 7 tonnes, des poids lourds, etc.) ;
 - disposer d'au moins deux (2) personnes formées par l'IATA et autorisées à certifier les marchandises dangereuses (transportées par voie aérienne, catégorie X), d'au moins deux (2) conducteurs de charge-conteneurs détenant un permis de conduire valide et reconnu pour la manœuvre de ce type d'équipement/de cargaisons à proximité d'aéronefs, ainsi que d'au moins deux (2) conducteurs de chariot élévateur à fourche (allant jusqu'à 10 tonnes) qui détiennent un permis de conduire national valide et reconnu ;
 - accomplir des activités de refoulement ou de remorquage, de chargement et de déchargement d'aéronefs. Tous les techniciens d'aviation et tout le personnel de l'aire de trafic concernés doivent être dûment formés pour exécuter des tâches à proximité des aéronefs et pour conduire un camion de remorquage selon les besoins (ils doivent détenir un permis de conduire national) ;
 - effectuer des opérations de manutention dans les aérogares et sur les aires de trafic militaires en appui d'opérations de combat et d'opérations tactiques militaires ;
 - mener des opérations diurnes et nocturnes et traiter un nombre X de vols par jour au départ du terrain d'aviation et à leur arrivée, conformément aux normes réglementaires de l'ONU ;
 - disposer d'une équipe d'intervention d'urgence mobile hors de la base, composée de sauveteurs qualifiés (équipe de recherche et de sauvetage) formés aux méthodes de recherche et de sauvetage et de manutention de matières dangereuses sur des composants d'aéronefs en métal ou en composite ;
 - assurer le transport terrestre du personnel et procéder aux travaux d'entretien de l'équipement.
- **Tâches de l'unité d'appui au terrain d'aviation.** Ce type d'unité doit habituellement s'acquitter des principales tâches suivantes :
- fournir un service d'information sur le suivi des vols et des services d'information aéronautique ;
 - assurer le contrôle du terrain d'aviation et de l'aire de trafic et diriger les aéronefs au sol ;
 - assurer le suivi opérationnel des vols, la coordination des opérations air-sol, l'interrogation et le suivi des aéronefs ainsi que la surveillance et le signalement des mouvements d'aéronefs au départ de la zone de responsabilité, à leur arrivée dans cette zone et à l'intérieur de celle-ci ;
 - suivre le service d'observation météorologique s'adressant aux contrôleurs de la circulation aérienne, aux planificateurs de mission des opérations aériennes et au personnel navigant, ou rester en contact avec un fournisseur de ce type service. Les informations météorologiques à fournir sont les suivantes : message d'observation météorologique régulière pour l'aviation (METAR), prévisions, temps significatif,

- rapports de phénomène météorologique, visibilité, plafond, température, pression, force du vent et statistiques rétrospectives de la météo locale ;
- mettre à disposition une équipe d'intervention d'urgence d'aviation, qui peut aussi lutter contre les incendies ;
 - appuyer les opérations tactiques militaires : accès à l'aire de trafic, capacité d'accueil appropriée pour le personnel, les forces militaires, policières et spéciales à leur arrivée et à leur départ pendant les mouvements tactiques avec armes, munitions et manutention de fret spécialisé, groupage de cargaison, manutention des bagages et contrôle de sécurité, chargement et déchargement des aéronefs militaires pour les opérations spéciales ;
 - gérer le personnel et le fret à l'arrivée et au départ, y compris le traitement des passagers et des bagages, la billetterie, le groupage, la désassemblage et la distribution de la cargaison sur l'aire de trafic, le contrôle de sécurité des passagers et des bagages, et le chargement et le déchargement des aéronefs.
- **Unité d'appui au terrain d'aviation.** L'unité se compose du personnel et du matériel nécessaires pour accomplir les tâches énumérées précédemment.
 - **Besoins minimums en matériel de l'unité d'appui au terrain d'aviation.** L'unité devrait être équipée du matériel suivant :
 - le matériel de communication habituellement fourni par l'ONU ;
 - un équipement d'observation et de prévision météorologique, au besoin ;
 - des génératrices électriques ; leur nature et leur nombre doivent être confirmés lors des négociations relatives au matériel appartenant aux contingents ;
 - du matériel de stockage d'eau ;
 - du matériel du génie : une station de traitement des eaux (un groupe d'épuration des eaux par osmose inverse ou l'équivalent, d'une capacité de 2 000 L/h, à confirmer lors des négociations relatives au matériel appartenant aux contingents) ;
 - du matériel d'hébergement ;
 - des conteneurs à munitions ;
 - des véhicules de soutien logistique (de types militaire et commercial) ;
 - du matériel de manutention ;
 - des installations d'aérodrome et du matériel de servitude au sol ; une autopompe (catégorie à confirmer), fournie par l'ONU ;
 - des remorques pour eau et des compresseurs.
 - **Besoins en entretien de l'unité d'appui au terrain d'aviation.** L'unité d'appui au terrain d'aviation doit inclure une composante entièrement autonome capable d'exécuter l'entretien systématique et les réparations nécessaires de son matériel essentiel. Cette composante d'entretien doit comprendre la totalité du matériel, des outils, des manuels d'entretien et de la documentation spécialisée nécessaires. Le personnel d'entretien doit être assez nombreux et assez qualifié pour permettre des opérations diurnes et nocturnes, 24 heures sur 24.

CHAPITRE 3



Organisation des unités d'aviation militaire des Nations Unies

3.1 Introduction

3.1.1 Ainsi que les chapitres sur les capacités, le concept d'emploi et les tâches l'ont démontré, les unités d'aviation militaire des Nations Unies doivent être organisées et équipées de manière à faire face à une multitude de besoins. L'organisation de chaque unité d'aviation militaire et les capacités qui en découlent dépendent nécessairement des besoins particuliers de chaque mission des Nations Unies sur le terrain et du mandat. Les caractéristiques particulières des capacités, du concept d'emploi, des tâches, de l'organisation et du matériel dont traite le présent manuel se veulent uniquement un point de départ pour la planification et pour les négociations entre les pays fournisseurs de contingents et le Siège de l'Organisation des Nations Unies. Avant le déploiement, le pays fournisseur de contingents discute avec les autorités de l'Organisation de détails tels que le nombre de sections, l'effectif et le nombre d'hélicoptères et d'aéronefs dans le cadre du processus du mémorandum d'accord ou de la lettre d'attribution et il en établit la liste finale.

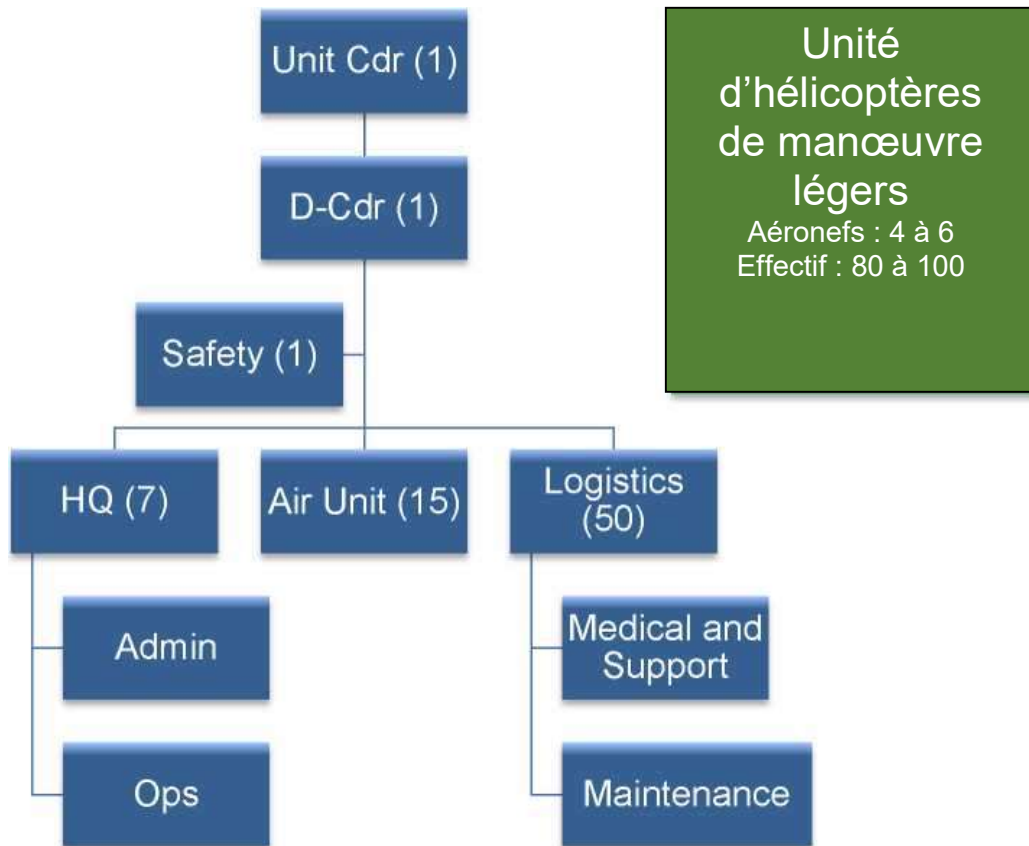
3.1.2 Les organigrammes et le texte connexe qui figurent dans les pages ci-après décrivent chacune des unités d'aviation militaire des points de vue de la structure générique, des effectifs et du nombre d'aéronefs. Les fonctions internes nécessaires des unités et les responsabilités selon lesquelles une unité d'aviation devrait être organisée incluent ce qui suit, sans toutefois y être limité :

- la sécurité des vols ;
- la planification des missions ;
- l'entretien ;
- la permanence ;
- le soutien sanitaire ;
- la liaison ;
- la logistique et l'administration ;
- la sécurité terrestre ;
- la sécurité des zones de déploiement des aéronefs et leur appui ;
- le service météorologique.

3.2 Organisation des unités d'aéronefs à voilure tournante

3.2.1 Unités d'hélicoptères de manœuvre légers

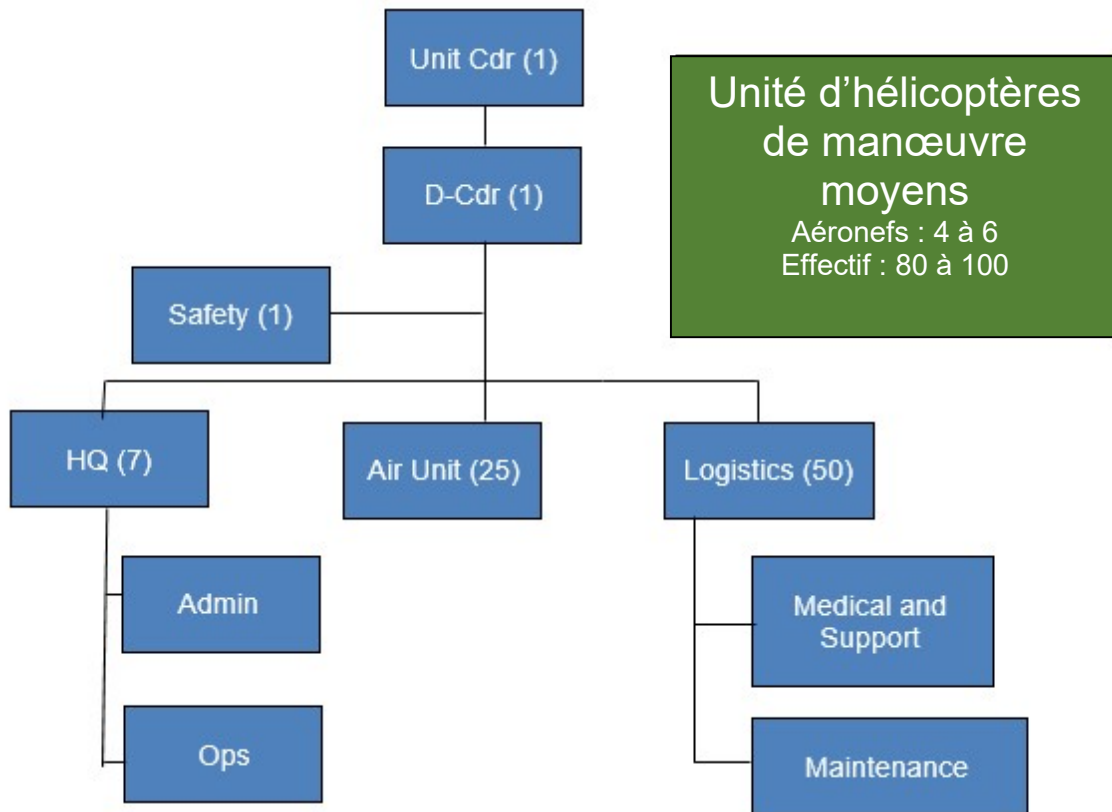
Ainsi que l'organigramme ci-après le montre, l'unité d'hélicoptères de manœuvre légers compte de 80 à 100 personnes, dont les pilotes, le personnel d'entretien, les officiers d'état-major et le personnel chargé de la sécurité et de l'administration, et de quatre à six hélicoptères de manœuvre légers. L'effectif réel, la composition et les emplacements de déploiement dépendent des négociations du pays fournisseur de contingents avec l'ONU. L'unité doit être en mesure d'exécuter des opérations de vol 24 heures sur 24 dans des environnements où la menace est faible, moyenne ou élevée et disposer du personnel et du matériel nécessaires pour appuyer les opérations et l'entretien jusqu'à concurrence d'un maximum, en moyenne, de 60 heures de vol par aéronef et par mois ou ainsi que le précise l'état des besoins par unité. L'unité doit toujours maintenir au moins 75 % de ses hélicoptères en bon état, sauf indication contraire dans les accords entre le pays contributeur de contingents et l'ONU.



** Nota : Le nombre réel d'aéronefs et l'effectif réel dépendent des types et du nombre d'aéronefs requis pour une mission particulière des Nations Unies, qui découlent dans tous les cas des négociations entre l'ONU et les pays fournisseurs de contingents.*

3.2.2 Unités d'hélicoptères de manœuvre moyens

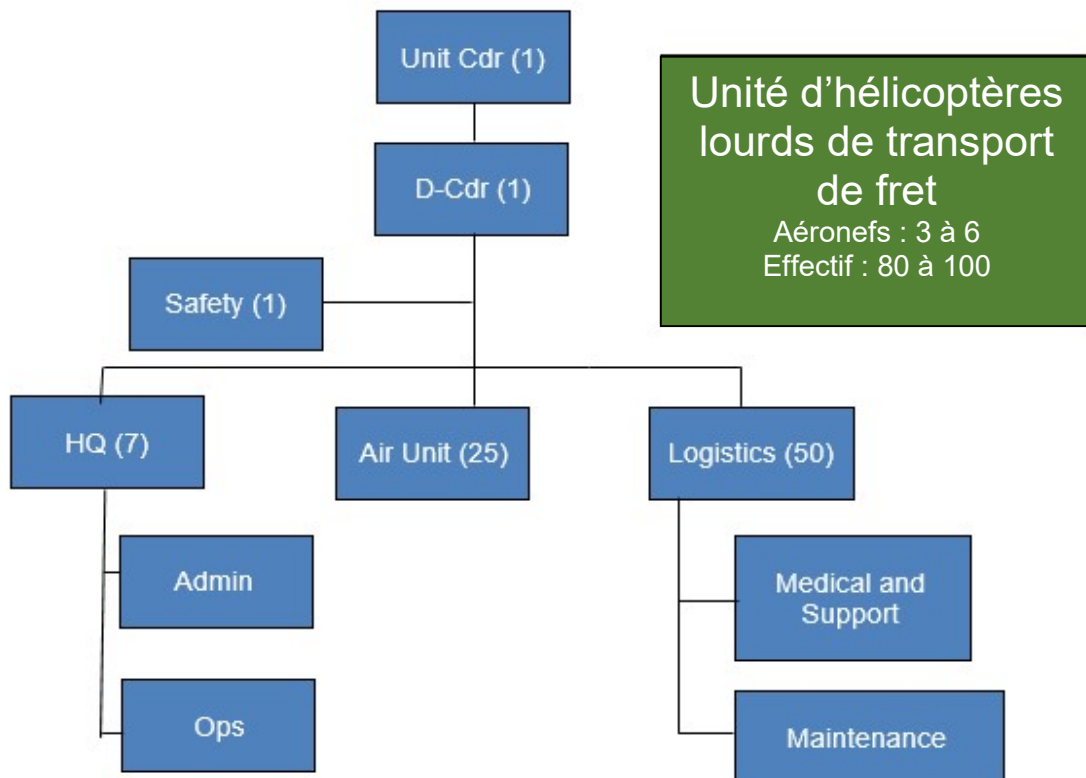
L'unité d'hélicoptères de manœuvre moyens (voir l'organigramme ci-après) compte normalement de 80 à 100 personnes, dont les pilotes, le personnel d'entretien, les officiers d'état-major et le personnel chargé de la sécurité et de l'administration, et quatre hélicoptères de manœuvre moyens. L'effectif réel, la composition et les emplacements de déploiement dépendent des négociations du pays fournisseur de contingents avec l'ONU. L'unité doit pouvoir exécuter des opérations de vol 24 heures sur 24 dans des environnements où la menace est faible, moyenne ou élevée et disposer du personnel et du matériel nécessaires pour appuyer les opérations et l'entretien jusqu'à concurrence d'un maximum, en moyenne, de 40 à 45 heures de vol par aéronef et par mois ou ainsi que le précise l'état des besoins par unité. L'unité doit toujours maintenir au moins 75 % de ses hélicoptères en bon état, sauf indication contraire dans les accords entre le pays contributeur de contingents et l'ONU.



** Nota : Le nombre réel d'aéronefs et l'effectif réel dépendent des types et du nombre d'aéronefs requis pour une mission particulière des Nations Unies, qui découlent dans tous les cas des négociations entre l'ONU et les pays fournisseurs de contingents.*

3.2.3 Unités d'hélicoptères lourds de transport de fret ou de manœuvre

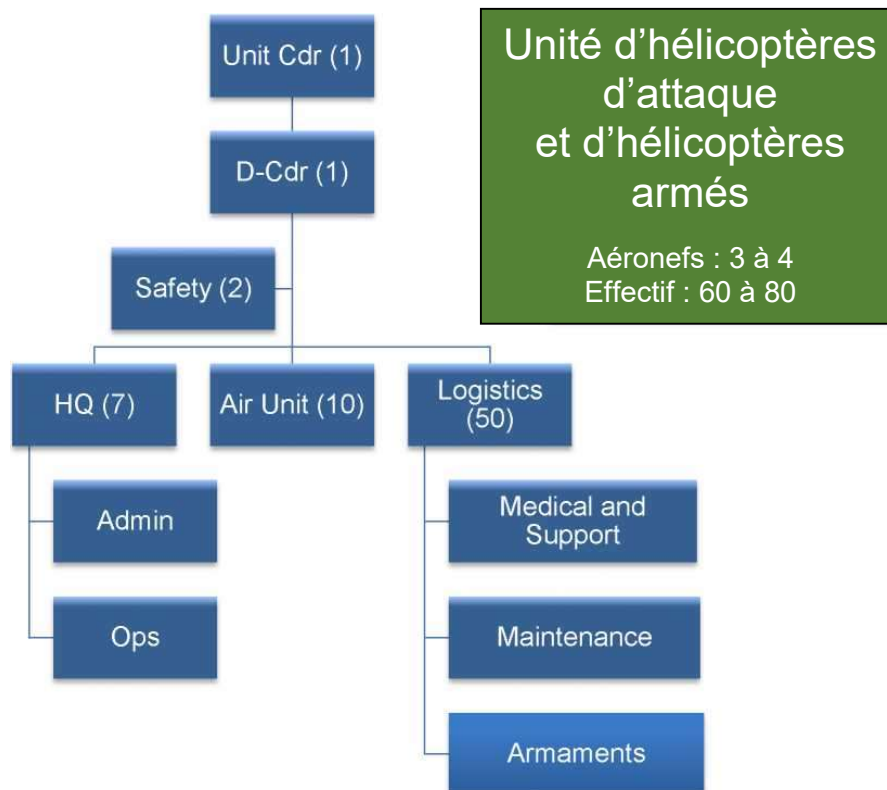
L'unité d'hélicoptères lourds de transport de fret ou de manœuvre compte normalement de 80 à 100 personnes, dont les pilotes, le personnel d'entretien, les officiers d'état-major et le personnel chargé de l'administration et de la sécurité, et trois à cinq hélicoptères lourds de transport de fret. L'effectif réel, la composition et les emplacements de déploiement dépendent des négociations du pays fournisseur de contingents avec l'ONU. L'unité d'hélicoptères lourds de transport de fret doit pouvoir exécuter des opérations de vol 24 heures sur 24 dans des environnements où la menace est faible, moyenne ou élevée. Elle a le personnel et le matériel nécessaires pour appuyer les opérations et l'entretien jusqu'à concurrence, en moyenne, de 50 heures de vol par aéronef et par mois (ou ainsi que le précise l'état des besoins par unité). L'unité doit avoir un minimum de 75 % de ses hélicoptères en bon état à tout moment, sauf indication contraire dans la lettre d'attribution.



** Nota : Le nombre réel d'aéronefs et l'effectif réel dépendent des types et du nombre d'aéronefs requis pour une mission particulière des Nations Unies, qui découlent dans tous les cas des négociations entre l'ONU et les pays fournisseurs de contingents.*

3.2.4 Unités d'hélicoptères d'attaque ou d'hélicoptères armés

Comme l'organigramme ci-après le montre, l'unité d'hélicoptères d'attaque et d'hélicoptères armés peut compter de 80 à 100 personnes, dont les pilotes, le personnel d'entretien, les experts de l'armement, les officiers d'état-major et le personnel chargé de l'administration et de la sécurité, et trois ou quatre hélicoptères d'attaque. L'effectif réel, la composition et les emplacements de déploiement dépendent des négociations du pays fournisseur de contingents avec le Département des opérations de paix. L'unité doit être dotée en personnel et équipée de manière à exécuter des missions d'appui-feu, de recherche de renseignements, de surveillance armée, d'escorte tactique, d'insertion et d'extraction de troupes, de réapprovisionnement logistique et de recherche et de sauvetage. Elle doit être en mesure d'exécuter des opérations de vol 24 heures sur 24 dans des environnements où la menace est faible, moyenne ou élevée et disposer du personnel et du matériel nécessaires pour appuyer les opérations et l'entretien jusqu'à concurrence d'un maximum, en moyenne, de 50 heures de vol par aéronef et par mois (ou ainsi que l'indique l'état des besoins par unité), avec un minimum de 75 % (ou conformément à la lettre d'attribution) de ses hélicoptères en bon état à tout moment. Les hélicoptères doivent pouvoir fonctionner de manière autonome ou en formation avec d'autres hélicoptères d'autres unités, compte tenu des besoins opérationnels ou tactiques. L'unité doit pouvoir déployer des hélicoptères individuels ou par paires vers des lieux distincts pour des périodes limitées, en fonction des besoins opérationnels.



** Nota : Le nombre réel d'aéronefs et l'effectif réel dépendent des types et du nombre d'aéronefs requis pour une mission particulière des Nations Unies, qui découlent dans tous les cas des négociations entre l'ONU et les pays fournisseurs de contingents.*

3.2.5 Organisation du détachement d'aviation embarqué (*Embarked Aviation Detachment, EAD*)

La composition du détachement d'aviation embarqué dépendra des caractéristiques et de la durée de l'opération, du type de navire employé, de la catégorie d'hélicoptère utilisée (léger, moyen ou lourd) et de la quantité d'aéronefs embarqués. Ainsi, le détachement doit mettre à disposition des pilotes et du personnel d'entretien, de sécurité et d'administration et s'adapter à la mission assignée ainsi qu'aux ressources disponibles (niveau de l'opération) et aux installations aéronautiques (classe de soutien) pour lesquelles le navire est certifié. Ces exigences doivent être définies en collaboration avec les pays contributeurs de contingents.

Le niveau d'opération est défini par la qualification du navire qui est fonction des ressources existantes, corrélées aux conditions environnementales (visibilité et éclairage, de jour comme de nuit) dans lesquelles le binôme navire-aéronef peut évoluer.

La classe de soutien est définie par l'état du matériel, la qualification du personnel du navire et les conditions de base des installations aéronautiques à bord, selon la disponibilité des installations d'entretien et de service.

Sur le plan opérationnel, le détachement est subordonné au commandant ; sur le plan administratif, au commandant en second du navire. La routine observée par le détachement en ce qui concerne les repas, le repos et l'entraînement physique doit être assez souple pour assurer un état de préparation optimal. Les composantes du détachement ne doivent pas être affectées à des services ou à des rôles secondaires à bord du navire.

- **Responsabilités :**
- **Commandant du navire**

Le commandant d'un navire à bord duquel se trouve l'aéronef doit notamment :

- mener des opérations aériennes dans le respect des recommandations en matière de sécurité de vol ;
- contrôler les opérations de lancement et de réarmement (*recoil*) ;
- surveiller la circulation aérienne à proximité du navire, en tenant les aéronefs organiques informés de ce qui s'y passe ;
- contrôler les opérations sur la plateforme d'atterrissage et le hangar ;
- soutenir les services d'entretien préventif et correctif, au besoin ;
- protéger les aéronefs contre les intempéries ;
- contrôler les heures de vol et de repos de l'équipage ainsi que les facteurs de fatigue du matériel afin qu'ils ne dépassent pas les limites permises ;
- s'assurer qu'un briefing approprié est donné aux équipages avant les missions ;
- fournir un hébergement adéquat (pour les hommes et les femmes) au détachement d'aviation embarqué ;
- superviser les magasins et le matériel d'aviation ;
- approvisionner les aéronefs en fournitures ;

- mettre à disposition le personnel qualifié pour manipuler et entreposer les munitions destinées aux aéronefs ;
- connaître les limites opérationnelles de l'hélicoptère ;
- fournir de l'information sur l'état et la disponibilité du carburant aviation ;
- s'assurer que le navire est d'une classe appropriée aux opérations aériennes compte tenu des ressources (niveau d'opération) et des installations aéronautiques (classe de soutien) qui se trouvent à bord ;
- veiller à ce que les équipages de conduite et les équipes de manœuvre ou d'intervention en cas d'écrasement sont dûment qualifiés sur le plan opérationnel pour accomplir les missions qui leur sont confiées.

• **Commandant de l'unité d'hélicoptères**

Avant d'embarquer le détachement, le commandant de l'unité d'hélicoptères doit :

- préparer et entraîner le détachement à l'embarquement en fonction des tâches à accomplir ;
- désigner les composantes du détachement ;
- s'assurer que ces composantes ont les compétences nécessaires pour accomplir les tâches requises à bord ;
- s'assurer que les aéronefs où embarquera le détachement répondent aux exigences opérationnelles et de sécurité de la mission ;
- établir les procédures d'entretien que devra suivre le détachement ;
- s'assurer que le personnel du détachement est dûment formé avant l'embarquement.

• **Officier supérieur du détachement d'aviation embarqué**

L'officier supérieur du détachement d'aviation embarqué, qui est le plus haut gradé à bord, doit :

- participer à l'élaboration des plans d'organisation des vols, en veillant à l'accomplissement des missions aériennes, conformément à la doctrine, aux instructions permanentes et aux ordres internes donnés aux pilotes ;
- faire en sorte que les pilotes prenant part aux missions assistent aux briefings et aux séances de bilan qui les concernent ;
- veiller à ce que la formation des officiers aviateurs embarqués soit à jour en demandant au capitaine du navire de faciliter les vols d'entraînement jugés nécessaires ;
- superviser les services d'entretien assurés sur les aéronefs et conseiller le commandant du navire sur la nécessité d'effectuer des vols dans le cadre de l'entretien ;
- vérifier, avant l'embarquement, si le détachement dispose du matériel recommandé pour les opérations aériennes ;
- maintenir la discipline du personnel militaire et assurer l'exécution des ordres reçus par le détachement.

3.2.6 Section de sécurité et d'appui aux opérations aériennes spécialisée et polyvalente (VSAS)

Cette section n'est pas autonome. Elle peut être équipée de véhicules blindés légers ainsi que d'armes lourdes collectives, au besoin. Il est recommandé de l'intégrer dans une unité d'aviation pour qu'elle puisse offrir un soutien composé des éléments suivants :

- la protection du point avancé de ravitaillement en carburant ;
- l'assistance à l'EVASAN primaire ou secondaire ;
- la situation de la zone d'atterrissage temporaire.

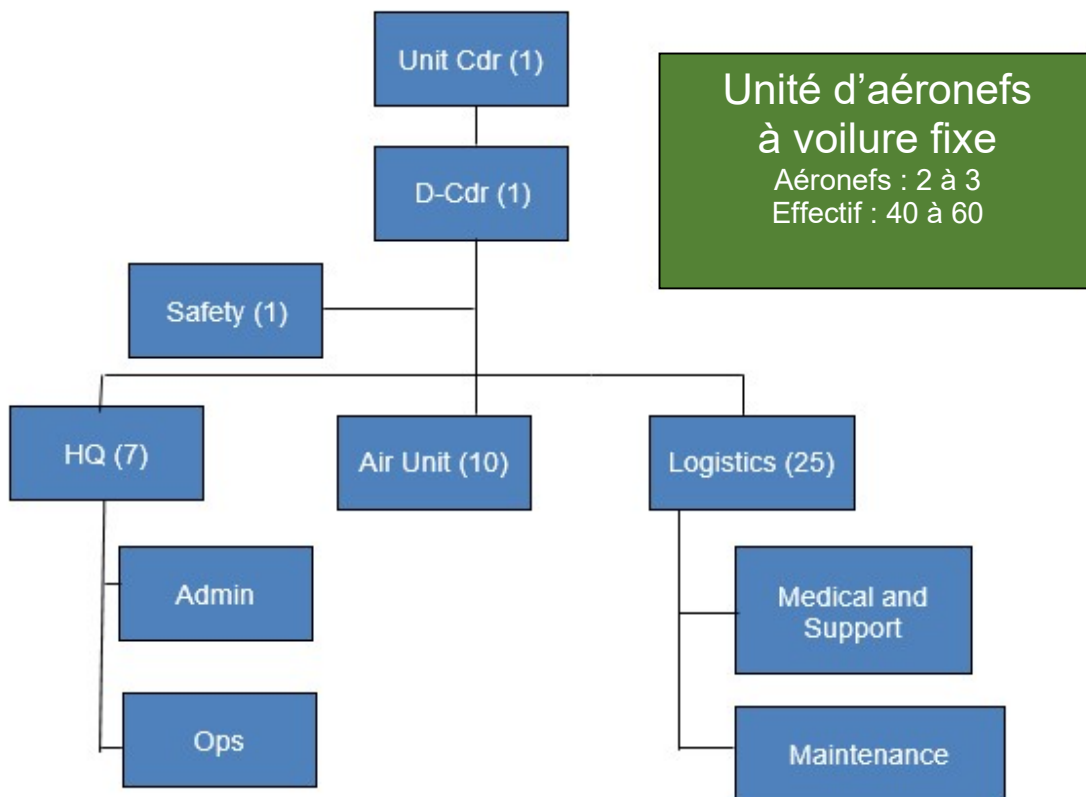
Elle devrait être de la taille d'un peloton :

- Commandant de peloton (1) ;
- Commandant adjoint (1) ;
- Responsables des transmissions (3) ;
- Groupes (20 à 30).

3.3 Organisation des unités d'aéronefs à voilure fixe

3.3.1 Unité légère de reconnaissance aérienne

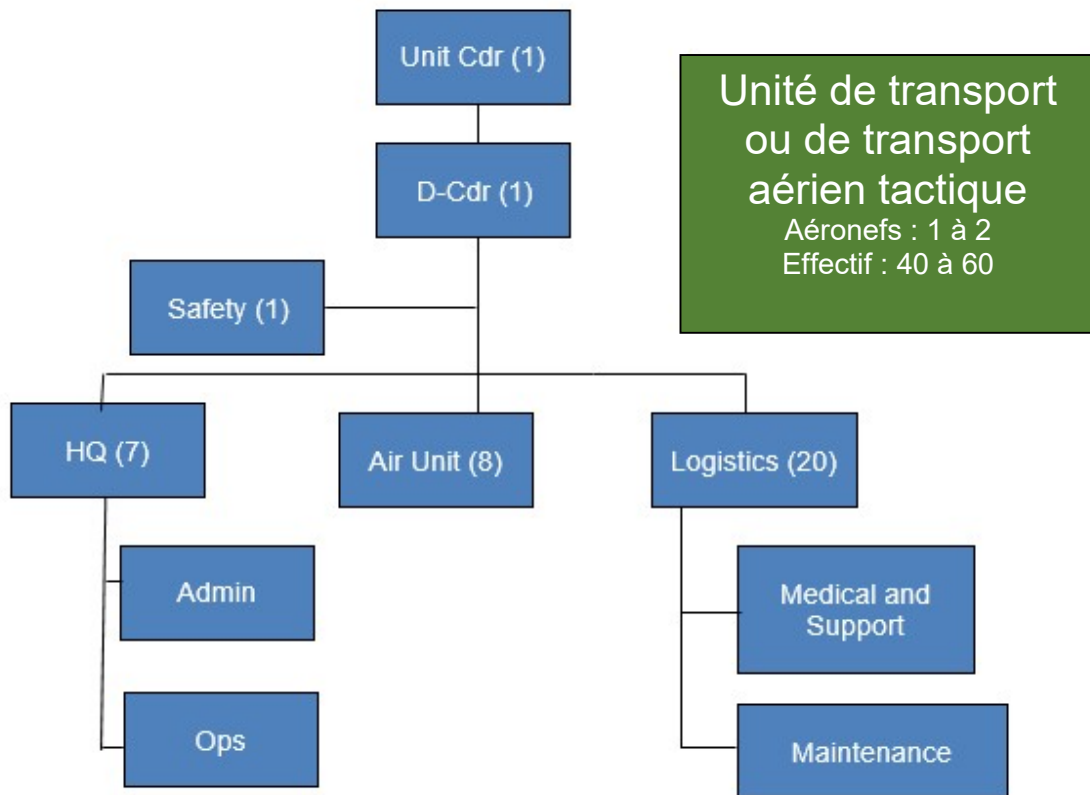
L'unité légère de reconnaissance aérienne dotée d'aéronefs à voilure fixe illustrée ci-après compte normalement un maximum de 60 personnes, dont les pilotes, le personnel d'entretien, les officiers d'état-major et le personnel chargé de l'administration et de la sécurité, et deux ou trois aéronefs légers de reconnaissance aérienne. L'effectif réel, la composition et les emplacements de déploiement dépendent des négociations du pays fournisseur de contingents avec l'ONU. L'unité doit être en mesure d'exécuter des opérations de vol 24 heures sur 24 en utilisant des terrains d'aviation dotés d'installations d'atterrissage et de décollage nocturnes. Elle doit aussi disposer du personnel et du matériel nécessaires pour appuyer les opérations et l'entretien jusqu'à concurrence d'un maximum, en moyenne, de 80 heures de vol par aéronef et par mois (ou ainsi que le précise l'état des besoins par unité), avec un minimum de 75 % (ou ainsi que l'indique la lettre d'attribution) des aéronefs en bon état à tout moment.



** Nota : Le nombre réel d'aéronefs et l'effectif réel dépendent des types et du nombre d'aéronefs requis pour une mission particulière des Nations Unies, qui découlent dans tous les cas des négociations entre l'ONU et les pays fournisseurs de contingents.*

3.3.2 Unités de transport ou de transport aérien tactique

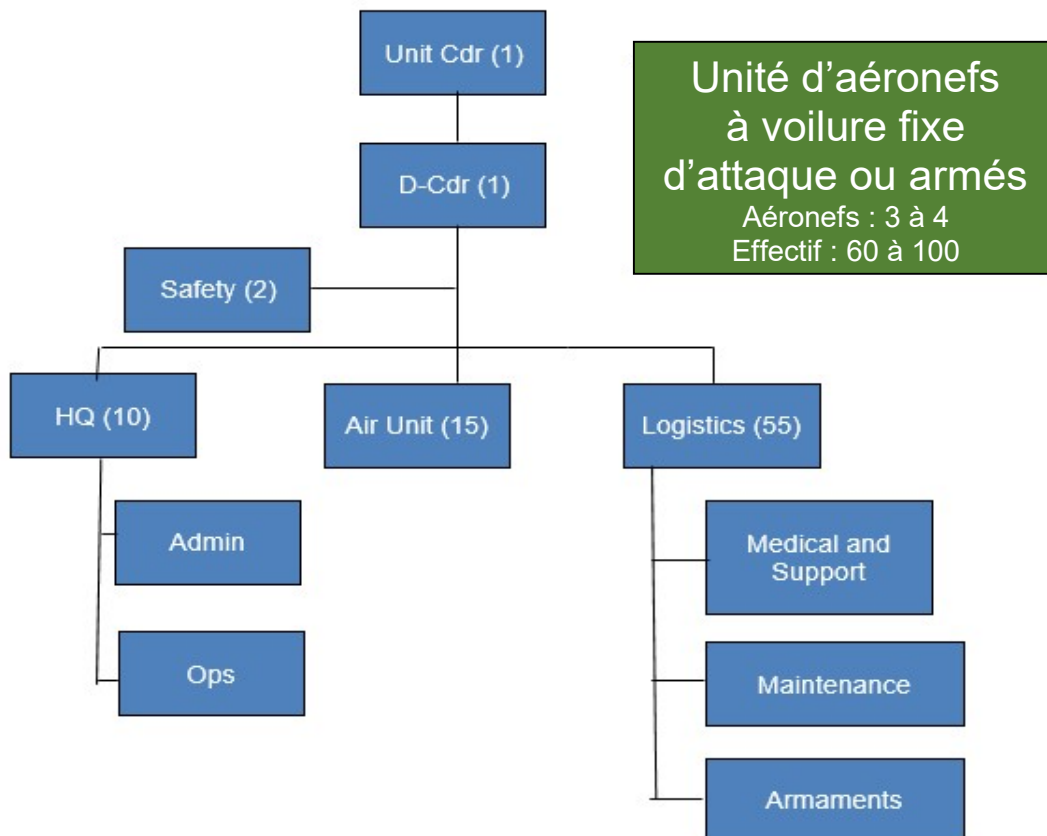
L'unité de transport ou de transport aérien tactique compte normalement de 40 à 50 personnes, dont les pilotes, le personnel d'entretien, les officiers d'état-major et le personnel chargé de l'administration et de la sécurité, et un ou deux aéronefs de transport. L'effectif réel, la composition et les emplacements de déploiement dépendent des négociations du pays fournisseur de contingents avec le Département des opérations de paix. L'unité doit être en mesure d'exécuter des opérations de vol 24 heures sur 24 en utilisant des terrains d'aviation dotés d'installations d'atterrissage et de décollage nocturnes et doit disposer du personnel et du matériel nécessaires pour appuyer ses opérations et son entretien.



** Nota : Le nombre réel d'aéronefs et l'effectif réel dépendent des types et du nombre d'aéronefs requis pour une mission particulière des Nations Unies, qui découlent dans tous les cas des négociations entre l'ONU et les pays fournisseurs de contingents.*

3.3.3 Unités d'aéronefs à voilure fixe d'attaque ou armés

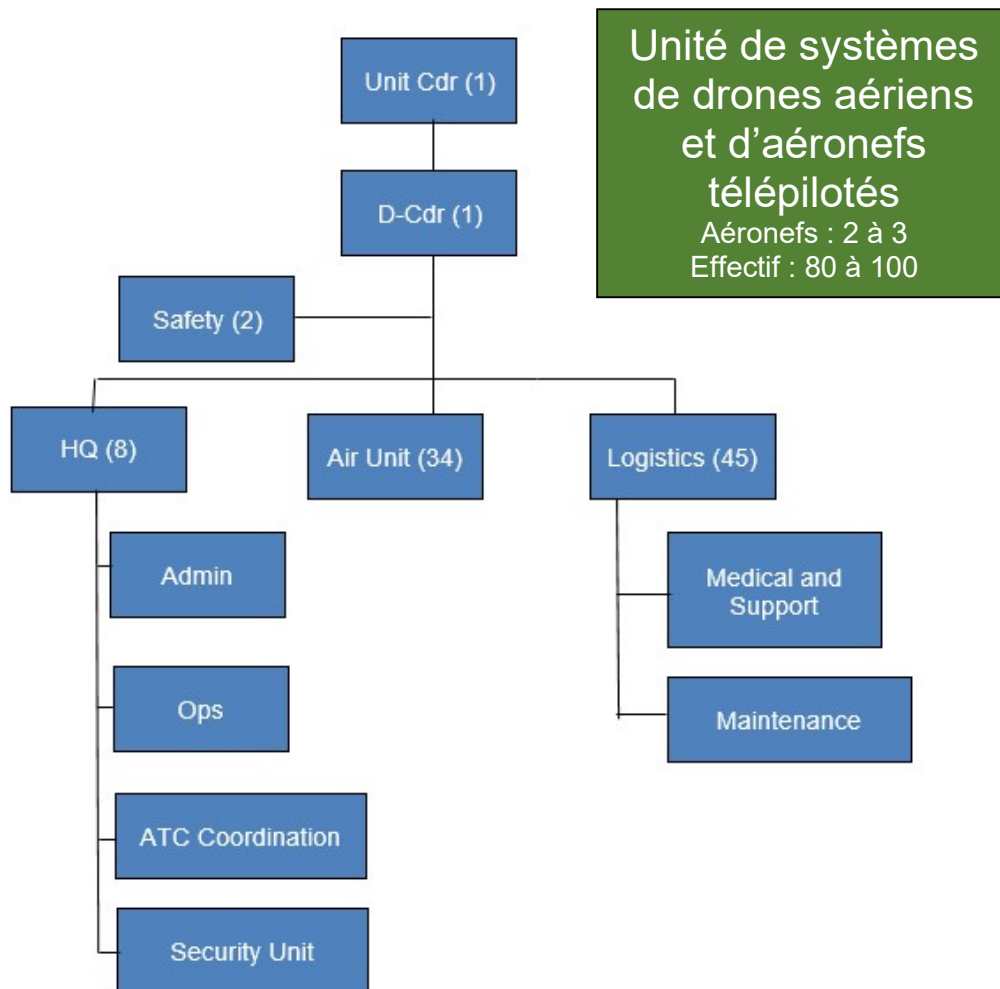
Comme l'organigramme ci-après le montre, l'unité d'aéronefs à voilure fixe d'attaque et d'hélicoptères armés peut compter de 60 à 100 personnes, dont les pilotes, le personnel d'entretien, les experts de l'armement, les officiers d'état-major et le personnel chargé de l'administration et de la sécurité, et trois ou quatre hélicoptères aéronefs d'attaque légers. L'effectif réel, la composition et les emplacements de déploiement dépendent des négociations du pays fournisseur de contingents avec le Département des opérations de paix. L'unité doit être dotée en personnel et équipée de manière à exécuter des missions d'appui-feu, de recherche de renseignements, de surveillance armée et d'escorte tactique. Elle doit être en mesure d'exécuter des opérations de vol 24 heures sur 24 dans des environnements où la menace est faible, moyenne ou élevée et disposer du personnel et du matériel nécessaires pour appuyer les opérations et l'entretien jusqu'à concurrence d'un maximum, en moyenne, de 50 heures de vol par aéronef et par mois (ou ainsi que l'indique l'état des besoins par unité), avec un minimum de 75 % (ou conformément à la lettre d'attribution) de ses aéronefs en bon état à tout moment. Selon la mission et les besoins opérationnels ou tactiques, les aéronefs doivent pouvoir fonctionner de manière autonome ou en formation avec d'autres aéronefs. L'unité doit pouvoir déployer des aéronefs individuels ou par paires vers des lieux distincts pour des périodes limitées, en fonction des besoins opérationnels.



** Nota : Le nombre réel d'aéronefs et l'effectif réel dépendent des types et du nombre d'aéronefs requis pour une mission particulière des Nations Unies, qui découlent dans tous les cas des négociations entre l'ONU et les pays fournisseurs de contingents.*

3.4 Organisation de l'unité de systèmes de drones aériens et d'aéronefs télépilotés

L'unité de systèmes d'aéronefs télépilotés illustrée ci-dessous compte normalement un maximum de 100 personnes, dont les pilotes, le personnel d'entretien, les officiers d'état-major et le personnel chargé de l'administration et de la sécurité, ainsi que deux ou trois aéronefs télépilotés. L'effectif réel, la composition et les emplacements de déploiement dépendent des négociations du pays fournisseur de contingents avec l'ONU. L'unité doit être en mesure d'exécuter des opérations de vol 24 heures sur 24 en utilisant des terrains d'aviation dotés d'installations d'atterrissage et de décollage nocturnes. Elle doit aussi disposer du personnel et du matériel nécessaires pour appuyer les opérations et l'entretien jusqu'à concurrence d'un maximum, en moyenne, de 80 heures de vol par aéronef et par mois (ou ainsi que le précise l'état des besoins par unité), avec un minimum de 75 % (ou ainsi que l'indique la lettre d'attribution) des aéronefs en bon état à tout moment.

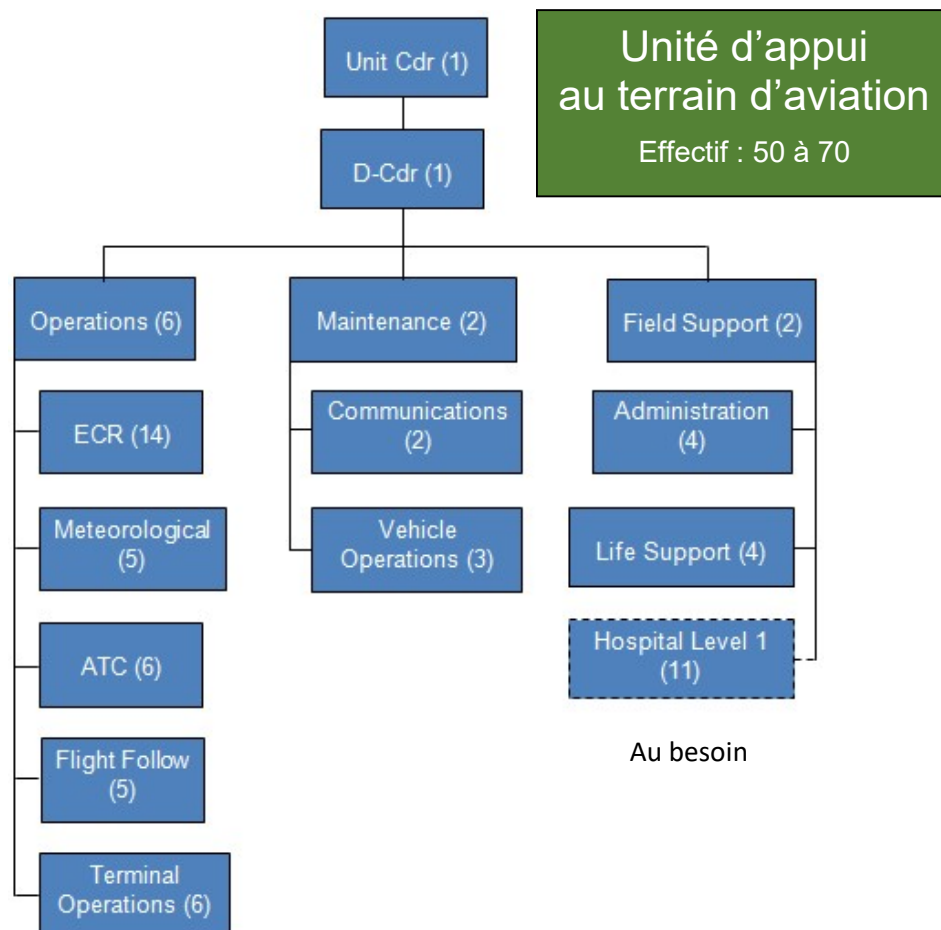


** Nota : Le nombre réel d'aéronefs et l'effectif réel dépendent des types et du nombre d'aéronefs requis pour une mission particulière des Nations Unies, qui découlent dans tous les cas des négociations entre l'ONU et les pays fournisseurs de contingents.*

3.5 Organisation des unités d'appui au terrain d'aviation

L'unité d'appui au terrain d'aviation illustrée ci-dessous se compose généralement de 50 à 70 personnes prenant part notamment aux opérations, à l'entretien et à l'appui aux missions. L'effectif réel, la composition et les emplacements de déploiement dépendent des négociations du mémorandum d'accord du pays fournisseur de contingents avec l'ONU. L'unité doit être en mesure d'exécuter des opérations de vol 24 heures sur 24 à partir de terrains d'aviation. Elle doit aussi être dotée du personnel et de l'équipement nécessaires pour gérer la circulation aérienne estimée par la mission (p. ex., 6 à 10 vols par jour au départ ou à l'arrivée de chaque terrain d'aviation), les services d'intervention de secours d'aéronefs, les services de lutte contre les incendies de catégorie X (à confirmer avec la mission), la certification des marchandises dangereuses et la capacité de refoulement ou de remorquage des aéronefs (au besoin). Un hôpital militaire de niveau 1 peut également être requis.

À titre indicatif seulement. Dans le cas d'un hôpital de niveau 1, 11 soldats supplémentaires peuvent être requis.



** Nota : Le nombre de pièces d'équipement et l'effectif réels dépendent de l'appui requis pour une mission particulière des Nations Unies, qui découlent dans tous les cas des négociations entre l'ONU et les pays fournisseurs de contingents.*

CHAPITRE 4



Soutien des unités d'aviation militaire des Nations Unies

4.1 Cadre logistique des missions de l'ONU

Le soutien logistique, et en particulier le soutien logistique du combat (SLC), dans une mission de l'ONU est assuré par le Directeur ou le Chef de l'appui à la mission, assisté par un logisticien militaire (Aviation) de rang supérieur. Le plan d'appui à la mission est publié sous l'autorité du Directeur ou du Chef de l'appui à la mission. Ce document fait autorité pour la planification et la gestion du soutien logistique dans la mission des Nations Unies.

4.2 Soutien logistique du combat dans l'aviation militaire de l'ONU

4.2.1 Les unités d'aviation militaire des Nations Unies sont en général actives dans des environnements hostiles et rudimentaires ; elles sont déployées en profondeur dans la zone de responsabilité, parfois hors de contact avec d'autres forces onusiennes et loin de toute base logistique. À ce titre, il convient de prévoir l'ajout d'une unité de sécurité de l'effectif du peloton (ou selon le cas) pour la protection des moyens et de l'équipage. D'autres accords pourraient être conclus dans le cadre du mémorandum d'accord et de la lettre d'attribution qui lie l'ONU aux pays contributeurs de contingents.

4.2.2 Un accord de soutien logistique du combat (SLC) spécialisé, qui prévoit les capacités et les procédures requises, est donc essentiel pour soutenir l'aviation militaire. Il doit être bien préparé et planifié durant les premières étapes de la planification de la mission et doit s'appliquer à chaque type d'unité d'aviation militaire après le déploiement. Lorsque le SCL est assuré par l'élément du génie de la mission, on demandera à l'unité d'aviation de préciser ses besoins en ce qui concerne (s'il y a lieu) :

- les installations d'hébergement propres aux missions qui lui sont assignées et à son matériel, y compris les besoins particuliers en matière de stockage offrant une protection contre la température et le milieu ;
- les besoins particuliers ou additionnels concernant l'électricité ou d'autres types d'énergie ;
- un approvisionnement en eau additionnel ;
- des stations d'épuration des eaux usées, pour traiter la quantité additionnelle ou selon le type de barème ;
- les routes, les chemins de roulement, les pistes d'atterrissage, les bandes d'atterrissage et les héliports nécessaires, notamment pour ce qui est de leur entretien ;
- les besoins particuliers concernant les routes, les terrains d'aviation, les bandes d'atterrissage et les héliports dans la zone d'accueil ou permettant d'assurer la connectivité et le mouvement des forces vers l'avant ou l'installation à l'avant ;

- les infrastructures particulières de formation ;
- le matériel de réparation ou de récupération sur le terrain et les instructions permanentes associées ;
- les produits chimiques liquides de dépolluage et les instructions permanentes associées ;
- un soutien aux bases opérationnelles avancées en cours de mission ;
- la sécurité du campement.

4.2.3 Le soutien des unités d'aviation militaire inclut la logistique, les rations et le carburant, les mouvements de déploiement stratégique du matériel appartenant aux contingents et du personnel, du pays d'origine à la zone de la mission, de même que le soutien des mouvements dans le théâtre des moyens médicaux au-delà du niveau I, y compris les capacités d'évacuation sanitaire primaire associées à d'autres moyens.

4.3 Le processus de soutien de l'ONU: de la période précédant le déploiement à l'arrivée dans la zone de la mission

4.3.1 Le concept de l'appui à la mission englobe le rôle du Département de l'appui opérationnel dans l'appui des unités militaires de l'ONU. Voir aussi le Manuel à l'usage des bataillons d'infanterie des Nations Unies (UNIBAM) pour une discussion plus poussée des structures de soutien du niveau de l'unité, des catégories de capacités de soutien, du soutien du génie, du matériel appartenant aux contingents et du mémorandum d'accord, des éléments nationaux de soutien logistique, de la lettre d'attribution, des politiques administratives et de la question cruciale des mouvements du matériel appartenant aux contingents et des mouvements de personnel.

4.3.2 Tout comme toute unité militaire qui joue un rôle dans les opérations de maintien de la paix des Nations Unies, l'aviation militaire onusienne doit profiter des diverses occasions qui existent avant le déploiement pour que le personnel et les unités aient la meilleure préparation possible. La reconnaissance et l'étude des sites que fait le pays fournisseur de contingents (la visite sur le terrain autorisée par l'ONU pour les commandants et le personnel d'état-major clés avant le déploiement de l'unité) et la visite d'inspection avant le déploiement ultérieure faite par des experts de l'ONU dans le pays fournisseur de contingents servent l'une et l'autre à aider le personnel qui prépare et soutient le déploiement et à donner des conseils à ce sujet.

• Reconnaissance et étude des sites avant le déploiement

Une équipe d'étude des sites constituée de personnel du pays fournisseur de contingents doit, le plus tôt possible, se rendre dans la zone de responsabilité de la mission des Nations Unies. L'ONU doit accorder à ce pays assez de temps pour qu'il puisse planifier le déploiement bien avant la date prévue. Quel que soit le niveau de menace, l'ONU doit aider l'équipe d'étude des sites à réaliser son inspection des sites d'atterrissage et des terrains d'aviation où elle a l'intention d'envoyer ses moyens. L'évaluation que l'équipe fait devrait, au minimum, inclure des notes sur le terrain, sur la piste d'atterrissage, sur les zones d'atterrissage, sur les obstacles, sur la possibilité d'obtenir du carburant, sur l'alimentation en électricité, sur la lutte contre l'incendie, sur les aides à l'approche et à l'atterrissage et

– surtout – sur la sécurité. Cette information garantit une planification et une préparation adéquates pour la sélection et le déploiement des contingents des pays fournisseurs. L'équipe devrait aussi analyser les installations de soutien logistique de la mission pour que les éventuels besoins additionnels puissent être pris en compte. Elle devrait aussi porter son attention sur l'état des sols dans les zones d'atterrissage probables et suggérer des mesures de suppression de la poussière afin d'éviter le risque de voile brun associé aux gros hélicoptères.

- **Transport du personnel et des aéronefs avant et après le déploiement**

En ce qui concerne le transport du personnel et des moyens, il faut conclure des accords et des contrats qui prévoient des instructions claires concernant le transport du personnel, des hélicoptères, du matériel allié et des grands avions du territoire du pays fournisseur de contingents à la zone de la mission. Les accords concernant le règlement des demandes d'indemnisation en cas de dommages matériels provoqués durant le transport nécessitent une attention particulière. Les préparatifs particuliers concernant les aéronefs (p. ex., l'installation de matériel essentiel, la modification des couleurs et des marques des aéronefs) doivent être conformes aux normes de l'ONU, et une équipe de l'ONU doit les inspecter dans le pays d'origine du contingent⁷ avant que le matériel soit déclaré apte à être transporté dans le pays où la mission a lieu.

- **Rapatriement des aéronefs**

Avant le déploiement, l'ONU et le pays fournisseur de contingents concluent des accords sur le rapatriement final des hélicoptères et des avions à bord d'avions ou de navires ou par leurs propres moyens. Dans le cas des avions lourds de transport de passagers ou des avions-cargos lourds, il faut clarifier à l'avance la question du carburant et du remboursement du coût des vols et des frais d'escale pour éviter tout retard inutile dans l'un ou l'autre des aéroports de transit.

4.3.3 Matériel particulier, soutien logistique autonome et remboursement du matériel appartenant aux contingents

- S'il ne figure pas dans le Manuel du matériel appartenant aux contingents, le matériel majeur est, si la situation l'exige, traité comme un « matériel spécial ». S'il fait l'objet d'une location avec services, son entretien relève du pays qui fournit le contingent militaire ou le personnel de police. Conformément à ce manuel, le matériel mineur spécial ou les articles consommables non visés par les taux standard de remboursement applicables au soutien logistique autonome peuvent être considérés comme un « matériel particulier ». Le matériel en question sera géré conformément aux ententes spéciales bilatérales entre le pays qui fournit le contingent militaire ou le personnel de police et l'ONU. Les besoins particuliers en matériel des unités d'aviation militaire peuvent inclure les installations de stationnement des aéronefs, les aides à la navigation, le contrôle de la circulation aérienne, l'éclairage des terrains d'aviation, les abris et les hangars des aéronefs, le matériel de sauvetage et de lutte contre l'incendie des terrains d'aviation, les capacités de réparation des dommages dus au combat subis par les aéronefs, la protection des terrains d'aviation et les dispositions éventuelles touchant la sécurité propres à l'aviation. En outre, le matériel spécialisé que

⁷ Manuel destiné aux bataillons d'infanterie des Nations Unies.

l'unité d'aviation du pays fournisseur de contingents ne peut fournir dans l'immédiat et dont l'absence ne nuira pas nécessairement aux opérations, mais qui est nécessaire au déploiement de la mission, doit être fourni par l'ONU et traité conformément à des accords bilatéraux relatifs aux cas particuliers.

- Si la majeure partie des articles et des barèmes du matériel appartenant aux contingents figurent dans la version courante du Manuel relatif au matériel appartenant aux contingents, les besoins opérationnels de l'aviation varient de façon importante à certains égards, notamment dans le cas du barème de dotation applicable aux dispositifs de vision nocturne et au matériel de transmission de la bande décimétrique (voir l'annexe B). Le coût additionnel de ces besoins extraordinaires pour le pays fournisseur de contingents peut être remboursé conformément aux modalités négociées avec le Siège de l'Organisation des Nations Unies.

4.3.4 Les systèmes de communication et d'information appartenant aux missions des Nations Unies et aux contingents

Systèmes technologiques

- Le quartier général de l'unité d'aviation militaire affecte un système de communication et d'information de l'aviation militaire jusqu'au niveau de chaque sous-élément d'aviation pour garantir une sécurité adéquate, selon le besoin, en vue des opérations d'aviation. Les systèmes de communication et d'information de l'unité d'aviation militaire proprement dite sont fournis par chaque pays fournisseur de contingents.
- Néanmoins, le matériel servant à communiquer entre le quartier général de la mission et celui des unités d'aviation militaire, de même qu'entre le quartier général des unités d'aviation militaire et ses unités subordonnées, est aussi fourni à titre de matériel appartenant aux Nations Unies. L'emploi de matériel appartenant à l'ONU fait en sorte que l'unité d'aviation dispose de communications intégrées sécurisées de qualité militaire au sein du réseau de communication de la mission.

4.4 EVASAN primaire et soutien sanitaire

Pour obtenir plus de précisions concernant les lignes directrices opérationnelles, logistiques et administratives d'ordre médical applicables aux États Membres, au Siège de l'Organisation des Nations Unies et aux missions sur le terrain, consulter le Manuel de soutien sanitaire pour les missions des Nations Unies (3^e éd., 2015), qui se trouve sur le site du Centre des ressources des Nations Unies, à l'adresse http://dag.un.org/bitstream/handle/11176/387299/2015.12%20Medical%20Support%20Manual%20for%20UN%20Field%20Missions_French.pdf?sequence=5&isAllowed=y.

Outre une grande quantité d'autres renseignements essentiels, le Manuel comporte des renseignements sur la structure de commandement et de contrôle pour l'intégration du soutien sanitaire aux missions sur le terrain, sur les procédures d'EVASAN primaire ou secondaire, sur les examens médicaux requis avant le déploiement, sur le droit à des soins médicaux au cours des missions sur le terrain et sur les exigences en matière de reconnaissance professionnelle applicables aux professionnels de la santé des missions sur le terrain.

4.4.1 *Évacuation sanitaire primaire (EVASAN primaire) des unités d'aviation militaire* : Les unités d'aviation militaire exécutent souvent des opérations d'évacuation sanitaire primaire (EVASAN primaire) éloignées en territoire hostile. Pour atténuer ces risques intrinsèques, les opérations d'évacuation sanitaire primaire exigent une planification et une formation approfondies, des arrangements préalables concernant des ressources d'évacuation affectées exclusivement et la coordination des moyens médicaux requis.

4.4.2 *Planification et formation approfondies applicables à l'EVASAN primaire* : Durant la phase de planification de chaque opération, les capacités et les procédures d'EVASAN primaire et l'horaire font l'objet d'une attention particulière de la part des moyens d'EVASAN secondaire ou primaire et des hôpitaux de niveau 2 ou 3 de la mission qui assureront le soutien sanitaire particulier et la formation des unités d'aviation militaire de la mission. La formation en EVASAN primaire ou secondaire vise l'interopérabilité entre les moyens aériens et les autres composantes telles que la force d'intervention rapide.

4.4.3 *Ressources d'EVASAN affectées exclusivement* : Lorsque des ressources d'aviation militaire d'EVASAN secondaire ou primaire affectées exclusivement sont requises, elles doivent être prévues et obtenues à l'avance. Les capacités de soutien aérien incluent des unités aériennes militaires de maintien de la paix dotées d'aéronefs à voilure fixe de même que d'hélicoptères de manœuvre, d'observation et d'attaque. Le soutien aérien peut être assuré par la cellule de transport de l'unité de soutien des opérations sur le terrain qui gère les aéronefs de la mission (y compris les hélicoptères de transport militaires), le contrôle des mouvements et les opérations d'EVASAN primaire ou secondaire. Conformément à cet accord, le soutien aérien relève du Directeur ou du Chef de l'appui à la mission.

4.5 Soutien assuré par les pays fournisseurs de contingents

Le soutien logistique des unités d'aviation militaire incombe au pays qui fournit le contingent, sauf disposition contraire de la mission des Nations Unies ou du pays hôte. Comme les unités d'aviation militaire sont normalement des formations nationales, chacune de ces unités doit inclure un élément de logistique et de soutien, qui s'occupe principalement du soutien national et de l'intégration du soutien assuré par d'autres sources telles que la mission des Nations Unies ou le pays hôte. Si plusieurs pays fournisseurs de contingents mettent des moyens d'aviation à la disposition de la même mission, ils peuvent, dans l'intérêt de la synergie et de l'efficacité, désirer coordonner leur effort de soutien aérien.

4.6 Soutien à la mission des Nations Unies

4.6.1 Le soutien logistique global des unités d'aviation militaire des Nations Unies est coordonné par l'entremise du quartier général de la force. Les cellules d'aviation militaire de celui-ci doivent, à cette fin, établir une liaison avec la structure logistique (CEMA Soutien des opérations, U-4 LOG, U-1 PER) et avec le Centre d'appui à la mission⁸, qui relève du bureau du Directeur ou du Chef de l'appui à la mission.

4.6.2 La planification des opérations et de la logistique détermine les besoins logistiques particuliers et les structures connexes de commandement et contrôle de la logistique qui s'appliquent à chaque opération lorsque des unités d'aviation militaire sont engagées. Le

⁸ Le Centre d'appui à la mission portait auparavant le nom de Centre des opérations logistiques conjointes.

ravitaillement des unités d'aviation militaire déployées dans des zones éloignées est planifié et exécuté à titre de tâche opérationnelle. Il exige généralement un matériel et des procédures spécialisés pour garantir une capacité concernant le ravitaillement en carburant et les carburants et lubrifiants.

4.7 Ce à quoi il faut s'attendre : Soutien logistique typique des unités d'aviation militaire dans une mission des Nations Unies

4.7.1 Généralités : La discussion concernant le soutien logistique des unités d'aviation militaire qui suit figure ici uniquement à titre indicatif. Elle reflète toutefois des exemples du monde réel qui présentent un portrait réaliste du soutien logistique qu'un contingent d'aviation est censé apporter à une mission des Nations Unies et celui auquel il peut s'attendre d'elle. Les besoins réels en matière de soutien logistique sont énoncés dans l'état des besoins par unité ou l'état des besoins de la force et dans le mémorandum d'accord conclu avec le pays fournisseur de contingents. Des accords de soutien logistique figurent dans les Directives générales pour les pays fournissant des contingents en vue du déploiement d'unités militaires au sein de la mission de maintien de la paix des Nations Unies et dans le Manuel relatif au matériel appartenant aux contingents de l'ONU. Sous réserve des termes des négociations relatives au mémorandum d'accord conclu avec le pays fournisseur de contingents, le contingent d'unités d'aviation militaire doit être autonome du point de vue logistique et doté d'éléments de soutien et de maintenance organiques et il doit soutenir ses opérations dans les emplacements de déploiement permanents et temporaires. On trouvera une description complète des besoins et des normes applicables à toutes les catégories de soutien logistique autonome dans le Manuel relatif au matériel appartenant aux contingents. Le contingent doit au minimum être autonome dans les domaines indiqués ci-après.

4.7.2 Installations d'hébergement

- *Installations d'hébergement initiales.* La mission des Nations Unies préparera des sites sur le terrain respectueux de l'environnement, mais rudimentaires, à l'emplacement du déploiement. Le contingent doit, lorsqu'il se déploie, disposer d'une quantité suffisante de matériel de campement pour la totalité des installations d'hébergement (pour les hommes et les femmes), des installations d'entreposage, des bureaux, des blocs sanitaires de campagne et des ateliers. C'est la mission qui prend les dispositions concernant les sources d'eau. Le contingent doit, lorsqu'il se déploie, disposer d'une quantité suffisante d'appareils de purification de l'eau pour produire l'eau purifiée qu'il consomme. La mission est la source des fournitures pour la défense des périmètres et d'ensembles additionnels de fournitures pour la défense des périmètres destinés aux opérations mobiles.
- *Installations d'hébergement permanentes.* La mission des Nations Unies s'efforcera de fournir des installations d'hébergement en dur (pour les hommes et les femmes) après la période initiale de six mois (hébergement sous tente dans du matériel appartenant aux contingents) ; si elle ne le fait pas, elle devra verser un remboursement jusqu'à ce que des installations d'hébergement préfabriquées (pour les hommes et les femmes) puissent être fournies.
- *Installations d'hébergement déployables.* Le contingent doit, lorsqu'il se déploie, disposer d'une quantité suffisante du matériel de campement nécessaire pour des déploiements opérationnels et tactiques de courte durée. Il doit être prêt à se déployer pour des missions opérationnelles et tactiques de courte durée. Ces installations doivent assurer un confort suffisant à l'équipage pour qu'il puisse entreprendre sa mission en toute sécurité et en étant

bien reposé.

- *Structure d'hébergement sous tente.* Le matériel d'hébergement sous tente doit comprendre un plancher, des équipements de chauffage et de refroidissement, au besoin, des filets aux portes, aux fenêtres et aux auvents intérieurs et extérieurs des tentes. Des tentes à double paroi et à armature métallique sont recommandées en raison des conditions sur le terrain. Il est aussi recommandé de monter les tentes sur des fondations en ciment ou en bois pour assurer leur stabilité. Les installations d'hébergement déployables mentionnées dans le paragraphe qui précède sont exclues de cette exigence.
- *Aires de stationnement couvertes pour hélicoptères, abris de type Rubb Hall, installations pour système de missiles de défense de zone rapprochée.*

4.7.3 Installations sanitaires. La mission s'efforcera de fournir des blocs sanitaires de campagne avec eau courante et gestion des déchets prêts à l'emploi dans le camp initial. Lorsqu'il se déploie, le contingent doit disposer de ses propres blocs sanitaires de campagne (latrines et douches de campagne) en vue de déploiements opérationnels et tactiques ultérieurs.

4.7.4 Alimentation. Le contingent doit être autonome sur le plan de la restauration. Au moment du déploiement, il se peut que la mission *ne puisse pas* fournir une structure en dur pour la cuisine. Le contingent doit, par conséquent, être prêt à se déployer avec une cuisine complètement mobile (p. ex., cuisine roulante). Le contingent doit compter des cuisiniers et disposer d'installations d'alimentation propres et saines et de matériel, qui comprend notamment des moyens de stockage des produits surgelés pendant un maximum de 14 jours, des moyens d'entreposage sous froid pendant sept jours, des moyens d'entreposage des aliments secs, des moyens de lavage de la vaisselle à l'eau chaude, des dispositifs mobiles d'entreposage sous froid et la vaisselle et les couverts nécessaires. Il doit être en mesure de soutenir toutes ses unités et tout son personnel organiques (y compris le personnel en renforcement) au moyen de matériel de cuisine déployable lorsqu'il est en action sur le terrain.

4.7.5 Communications. Le contingent doit assurer ses propres transmissions mobiles et protégées jusqu'au niveau de l'unité autonome, de la section ou de l'équipe et être en mesure de communiquer 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 avec le quartier général de la brigade, du secteur ou de la force dans la langue de la mission, qui est normalement le français ou l'anglais.

- Les communications en *bande décimétrique (HF)* sont obligatoires et elles doivent avoir une portée minimale de 250 km. Le contingent doit installer ses propres stations principales et antennes HF comptant au moins deux postes radio HF (poste principal et poste de secours) exploités par ses opérateurs qualifiés pour des communications radio efficaces avec le quartier général de la brigade, avec d'autres contingents et avec ceux de ses éléments qui sont en action hors de la zone de couverture de la bande métrique (VHF) ou encore de la bande décimétrique (UHF). La capacité de communiquer de l'équivalent du peloton à la compagnie, au bataillon et au quartier général de la brigade doit exister pour tous les éléments des unités d'aviation militaire.
- *VHF/UHF.* Les communications *VHF/UHF* (air-air-sol) sont obligatoires et elles doivent avoir une portée d'au moins 30 à 35 kilomètres pour faciliter l'EVASAN primaire.
- *Téléphone.* Dans la zone de responsabilité, le contingent doit fournir, installer et exploiter un standard et un réseau téléphonique qui lui sont propres, et ce, jusqu'au niveau de ses sections.

4.7.6 Soutien administratif.

- *Aménagement de bureaux.* Les bureaux doivent être sous la tente, mais une structure en dur à cet effet peut, là où c'est possible et où les circonstances le permettent, être mise à la disposition de l'état-major de brigade et de bataillon ou son équivalent.
- *Mobilier et matériel de bureau.* Le contingent doit être autonome pour satisfaire à tous ses besoins touchant le mobilier de bureau, le matériel, les fournitures et les ordinateurs (y compris le traitement électronique des données, le matériel de reproduction et les logiciels requis).

4.7.7 Électricité. Le contingent doit disposer d'une source autonome d'électricité stable qui doit être assurée jusqu'au niveau de la section, y compris les postes d'observation et d'autres éléments.

4.7.8 Petits travaux du génie. Le contingent doit, afin d'améliorer les infrastructures du contingent, disposer de moyens légers concernant les services collectifs et l'appui général du génie. Il doit être autonome et pouvoir s'occuper des tâches minimales suivantes :

- construction d'ouvrages ne relevant pas de la défense des périmètres pour le contingent ;
- construction limitée de structures légères ;
- réparations électriques mineures et remplacement de matériel électrique ;
- réparations mineures touchant les installations de plomberie et d'alimentation en eau ;
- entretien de la totalité des outils, des fournitures et du matériel d'atelier nécessaires ;
- acheminement des capacités susmentionnées grâce à un soutien mobile dans toute la zone de responsabilité.

4.7.9 Blanchissage et nettoyage à sec. Le contingent doit compter un groupe de nettoyage disposant d'installations de blanchissage suffisantes pour tous les vêtements militaires et personnels, y compris le nettoyage à sec des vêtements spécialisés nécessaires du point de vue opérationnel. Le matériel de blanchissage et de nettoyage à sec doit toujours respecter les normes d'hygiène et être en bon état et il faut disposer d'une quantité suffisante de pièces de rechange. Le contingent doit prévoir un minimum de matériel et de fournitures pour assurer la propreté de l'hébergement et du camp.

4.7.10 Détection des incendies et alarme. Le contingent doit être équipé de matériel automatique de détection des incendies et d'alarme.

4.7.11 Lutte élémentaire contre l'incendie. Le contingent doit pouvoir lutter de façon élémentaire contre tout incendie dans les installations d'hébergement et les aires de travail.

4.7.12 Fournitures pour la défense des périmètres. La mission fournit le matériel d'identification et les fournitures pour la défense des périmètres. La protection nucléaire, biologique et chimique (NBC) n'est normalement pas nécessaire.

4.7.13 Observation

- *Observation générale.* Le contingent doit disposer d'une capacité d'observation à l'aide de jumelles à main et de matériel de vision nocturne grossissant au niveau de la section, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

- *Observation nocturne.* Les systèmes de vision nocturne tels que les jumelles de vision nocturne et les systèmes infrarouges à vision vers l'avant doivent permettre une observation directe infrarouge ou thermique ou une imagerie passive ou active, ou les deux, la nuit. Les systèmes de vision nocturne doivent permettre la détection d'objets de la taille d'un être humain à moins de 1 000 mètres.
- *Système GPS.* Le contingent doit avoir la capacité de déterminer avec précision sa position géographique à l'aide du système mondial de localisation (GPS) et de télémètres à laser.

4.7.14 Moyens de neutralisation des explosifs et munitions (NEM). Le contingent devrait idéalement, et ce, pour sa propre sécurité, mettre des moyens de NEM à la disposition de tous les éléments qui se déploient.

4.7.15 Fournitures diverses. Le contingent doit au minimum être autonome pour ce qui est des articles de literie, du mobilier, du matériel qui soutient le moral et la qualité de vie et des agréments.

- *Articles de literie.* Le contingent doit fournir à tout le personnel du linge de lit, des couvertures ou encore des sacs de couchage, des revêtements de matelas, des oreillers et des serviettes.
- *Mobilier.* Le contingent doit fournir à tout le personnel un lit, un matelas, une table de nuit, une lampe de chevet et une armoire-vestiaire.
- *Moral et motivation.* Le contingent doit fournir des téléviseurs, des lecteurs de DVD, des systèmes de musique, des systèmes de télévision par satellite, une bibliothèque, des jeux, des appareils d'exercice et un ou des cafés Internet offrant entre 5 et 10 ordinateurs personnels (pour une unité de l'ordre d'une compagnie) pour le moral et la qualité de vie de son personnel. Pour éviter de nuire au réseau informatique et Internet officiels de la mission, le contingent doit conclure un marché avec un fournisseur civil d'accès à Internet pour son réseau destiné à soutenir le moral et la qualité de vie.

4.7.16 Approvisionnement initial et autonomie

- *Eau.* Le contingent doit, lorsqu'il se déploie, disposer d'eau en bouteille pendant la période convenue durant la négociation du mémorandum d'accord. Au cours des sept premiers jours, le contingent est censé mettre en place son propre groupe de purification d'eau pour produire de l'eau traitée en vrac à partir d'une source d'eau fournie par la mission.
- *Rations.* Le contingent doit, lorsqu'il se déploie, disposer de rations pendant la période convenue durant la négociation du mémorandum d'accord. Par la suite, la mission des Nations Unies fournira des rations. Le contingent doit être en mesure d'établir des installations d'entreposage telles que des camions et des conteneurs frigorifiques pour 14 jours de rations et 14 jours de rations de combat ou pendant la période convenue durant la négociation du mémorandum d'accord.
- *Approvisionnement.* Lorsqu'il se déploie, le contingent doit disposer de stocks entièrement autosuffisants d'articles du service de ravitaillement et de pièces de rechange pour l'entretien de son matériel majeur et mineur. Il doit être entièrement autosuffisant relativement à toutes les autres catégories d'articles du service de ravitaillement (sauf le

carburant) pendant les 90 premiers jours qui suivent le déploiement et il doit, à tout moment, durant ses opérations, disposer de niveaux de stocks correspondant à au moins 45 jours de pièces de rechange relativement à tous les types d'articles du service de ravitaillement. Le renouvellement des stocks d'articles consommables et de pièces de rechange lui incombe.

- *Carburants et lubrifiants.* Dans la plupart des missions des Nations Unies, le contingent doit être prêt à employer seulement des véhicules, un matériel et des appareils à gazole, car le gazole est normalement le seul type de carburant disponible. La mission apportera le carburant aux points de distribution de carburant existants à compter du premier jour qui suit l'arrivée du contingent dans la zone de la mission. Le contingent doit prendre ses carburants et lubrifiants aux points de distribution. Au-delà des points de distribution de carburant, il doit en assurer lui-même le transport. Il doit être en mesure d'établir des installations d'entreposage de gazole en vrac pour 14 jours d'approvisionnement. Il devrait aussi être en mesure de livrer le gazole à ses véhicules et à ses groupes électrogènes.
- *Soutien sanitaire.* Le contingent doit être prêt à se déployer avec un hôpital de niveau I. Son personnel doit connaître les techniques de secourisme élémentaire et disposer du matériel sanitaire approprié. Des installations sanitaires additionnelles d'un niveau supérieur seront déployées dans la zone de responsabilité de la mission en vue de dispenser des soins de niveau II et de niveau III. Des soins médicaux de niveau IV seront aussi disponibles, parfois à l'extérieur de la zone de la mission.

4.8 Soutien assuré par les détachements d'aviation embarqués

Tant que l'aéronef est à bord, l'appui aux opérations aériennes est assuré par l'équipage du navire, qui doit comprendre des équipes de manœuvre et d'intervention en cas d'écrasement compétentes, disposer du matériel nécessaire et approprié et établir un programme de formation garantissant que tout le personnel prenant part aux opérations aériennes fonctionne le plus efficacement et de la manière la plus sécuritaire possible, afin que les ressources du navire (niveau d'opération) et les installations aéronautiques (classe de soutien) répondent aux exigences de la catégorie de certification du navire.

Le niveau d'opération est le facteur de qualification du navire et est déterminé par les ressources existantes liées aux conditions environnementales (visibilité et éclairage, de jour comme de nuit) dans lesquelles le binôme navire-aéronef peut évoluer.

La classe de soutien est définie par l'état du matériel et la qualification du personnel du navire, ainsi que par les conditions de base des installations aéronautiques à bord, selon la disponibilité des installations d'entretien et de service.

En général, le personnel du navire a les obligations décrites ci-après quant aux opérations navales.

4.8.1 Équipe de manœuvre

Cette équipe fait partie intégrante de l'équipage du navire. Elle est chargée des effectifs de manœuvre ainsi que des manœuvres d'appontage, de lancement et de guidage des aéronefs. Il incombe au commandant du navire d'assurer le maintien de ses compétences. En cas d'écrasement, des membres de cette équipe peuvent être prêtés à l'équipe d'intervention en cas d'écrasement.

4.8.2 Responsable de l'équipe d'intervention en cas d'écrasement

Il s'agit de la personne chargée de la lutte contre l'incendie et du sauvetage dans une situation d'écrasement d'aéronef.

4.8.3 Équipe d'intervention en cas d'écrasement

Cette équipe est chargée de la lutte contre l'incendie, du sauvetage et, au besoin, du largage d'un aéronef qui se serait écrasé sur le navire. Le groupe de contrôle des dommages du navire pourrait lui venir en aide, au besoin.

4.8.4 Équipe du bateau d'alerte ou du bateau pneumatique

Il s'agit de l'équipage du navire chargé des tâches à accomplir en cas d'écrasement d'aéronef en mer.

4.8.5 Officier de lancement et d'appontage

L'officier de lancement et d'appontage doit :

- diriger l'équipe de manœuvre ;
- assurer le respect des consignes de sécurité relatives aux opérations aériennes ;
- effectuer une patrouille pour déceler les objets intrus avant les opérations aériennes ;
- s'assurer que seul le personnel essentiel aux opérations aériennes est présent sur l'héliplateforme ;
- guider les aéronefs par une signalisation visuelle ou par radio à l'appontage ou au lancement sur les navires où personne n'est affecté officiellement à cette tâche ;
- vérifier que les équipes d'intervention en cas d'écrasement, de sauvetage, de lutte contre les incendies et chargées des hélicoptères sont en position ;
- contrôler les opérations aériennes sur la plateforme d'atterrissage : départ, appontage, ramassage (opérations d'élingage), chargement externe (opérations d'accrochage) et ravitaillement d'hélicoptère en vol (uniquement dans le cas de navires où il est impossible de se poser) ;
- coordonner le mouvement des aéronefs, l'autorisation de démarrer les moteurs, le dégonflage (*unhinge*) et le découplage (*disengage*) des rotors, le départ et le poser des hélicoptères avec l'officier de service ou de manœuvre ;
- superviser le relais d'information entre l'héliplateforme, la passerelle, le centre de combat et l'hélicoptère ;
- superviser le ravitaillement des aéronefs en s'assurant que le carburant est analysé et respecte les normes de qualité établies ;
- participer aux briefings des opérations aériennes ou y être représenté par un officier qualifié délégué afin de recevoir et de transmettre les informations ;
- s'assurer que tout le personnel reçoit un briefing sur la sécurité des opérations aériennes ainsi que les vêtements et les articles de protection appropriés avant de monter à bord d'un hélicoptère.

4.8.6 Guide

Membre de l'équipe de manœuvre, le guide assume des tâches suivantes :

- guider l'aéronef par signalisation visuelle, aider le pilote dans les phases d'approche, d'appontage et de décollage, et diriger les manœuvres de ramassage (opérations d'élingage), de chargement externe (opérations d'accrochage) et de ravitaillement en vol de l'hélicoptère (uniquement dans le cas de navires où il est impossible de se poser) ;
- conseiller l'officier de lancement et d'appontage quant aux conditions assurant la sécurité des opérations aériennes sur l'héliplateforme ;
- diriger l'équipe de manœuvre.

4.8.7 Spécialistes de la sécurité aérienne

Les spécialistes de la sécurité aérienne (poste décrit à l'annexe D) conseillent directement le commandant du navire, le commandant de l'unité d'hélicoptères et l'officier supérieur du détachement d'aviation embarqué en plus d'assurer la liaison et la coopération avec le Groupe de la sécurité aérienne de la mission des Nations Unies sur les questions de sécurité aérienne. Ils se voient confier la tâche de diffuser la doctrine relative à la gestion de la sécurité, à la prévention des accidents d'aviation et aux enquêtes les concernant. Ils sont également chargés de la tenue à jour et de la conformité au programme de sécurité aérienne, au programme de prévention des accidents d'aviation, aux plans d'urgence aérienne et au plan préalable à l'enquête pertinents (ainsi qu'aux autres instructions émanant de ce service). Ils doivent aussi s'assurer qu'une formation adéquate est donnée et que la sécurité reste au premier plan ; ils doivent par ailleurs prendre part à la gestion des risques aériens (y compris la détermination des dangers) et superviser la sécurité aérienne dans l'environnement embarqué conformément à l'annexe D.

4.8.8 Chef mécanicien

Le chef mécanicien est chargé de l'entretien et du bon fonctionnement du système de carburant aviation. Il doit s'assurer qu'il est conforme aux spécifications normalisées et que l'alimentation en carburant et les manœuvres sont exécutées conformément aux mesures de sécurité usuelles.

4.8.9 Officier de lutte contre les avaries

L'officier de lutte contre les avaries supervise le contrôle des avaries et la lutte contre les incendies en ce qui concerne les aéronefs.

4.8.10 Officier des opérations (ou superviseur du centre des opérations)

L'officier des opérations (ou superviseur du centre des opérations) assume les tâches suivantes :

- superviser le contrôle des hélicoptères en vol, sauf pendant les manœuvres d'appontage et de décollage, qui relèvent de l'officier de lancement et d'appontage ;
- établir les communications entre l'aéronef et le contrôleur de la circulation aérienne au centre de combat ou à la passerelle. Ce circuit devrait idéalement être surveillé depuis la passerelle ;
- exécuter le plan d'urgence aérienne du navire en cas de besoin.

4.8.11 Officier de service ou de manœuvre du navire

L'officier de service ou de manœuvre du navire assume les tâches suivantes :

- tenir le commandant informé du déroulement des opérations aériennes ;
- manœuvrer le navire afin d'obtenir des conditions de vent adéquates ;
- maintenir un cap et une vitesse stables pendant le dépliage et le repliage des pales, l'insertion et le retrait des manchons, le dégonflage et le découplage des rotors, les manœuvres de l'aéronef au poste de stationnement (opérations IFR) ou ayant signalé qu'il était « en approche finale » (opérations VFR), le lancement et l'appontage de l'aéronef jusqu'à son décollage, son dépôt ou son garage sur le pont d'envol avec les rotors immobilisés ;
- tenir le pont d'envol prêt à recevoir les aéronefs et porter assistance à ces derniers en cas d'urgence ;
- exécuter le plan d'urgence aérienne du navire en cas de besoin ;
- marquer l'heure où des personnes sont tombées à la mer ainsi que leur position pendant les opérations aériennes ou larguer l'aéronef en cas d'écrasement en mer ;
- s'assurer que le bateau d'alerte ou le bateau pneumatique sont configurés correctement et prêts à être mis à l'eau, au besoin.

Les installations de soutien et l'espace étant limités, l'entretien de l'aéronef à bord peut se limiter aux inspections préventives de routine, aux réparations correctives ou au remplacement des composants qui ne nécessitent pas d'outils ou d'équipements spéciaux. L'entretien de composants plus importants et les inspections plus poussées peuvent nécessiter le déplacement de l'aéronef et de l'équipe d'entretien vers leur base d'origine ou, si cela n'est pas possible, vers un aérodrome au sol (idéalement une base aérienne), qui peut offrir de meilleurs services.

CHAPITRE 5



Formation du personnel des unités d'aviation militaire des Nations Unies

5.1 Introduction

5.1.1 La formation du personnel militaire de maintien de la paix est principalement une responsabilité nationale. Qui plus est, la formation, peu importe le sujet, relève des commandants à chaque niveau organisationnel. Les commandants des forces militaires et les superviseurs ont, à chaque niveau, l'obligation juridique et morale de veiller à ce que leur personnel et leurs unités soient entraînés comme il convient pour accomplir leurs missions.

5.1.2 Les unités d'aviation militaire sont normalement des unités ordinaires (où il n'y a qu'un seul pays fournisseur de contingents) ou mixtes (où il y a plusieurs pays fournisseurs de contingents) entraînées dans le cadre de leurs programmes nationaux de formation. La formation nationale est idéalement conforme aux paramètres fixés par l'ONU en collaboration avec les États Membres. La formation au maintien de la paix est donc donnée à une unité qui est prête à entreprendre la gamme complète des tâches opérationnelles requises. Afin de bien comprendre l'interopérabilité dans les opérations de l'ONU, l'unité qui se déploie aura probablement besoin d'acquérir une orientation de l'ONU et de connaître ses obligations fonctionnelles en vertu de la chaîne des services que le Directeur ou le Chef de l'appui à la mission de la mission contrôle.

5.1.3 Le présent chapitre vise à aider les commandants militaires et leurs subordonnés à assurer le maintien des compétences du personnel navigant et de l'état de préparation opérationnelle de leurs unités affectées à une mission des Nations Unies. On y explique brièvement les divers niveaux de formation que le personnel militaire devrait acquérir avant et pendant la mission. Il comprend aussi un aperçu général de la méthodologie suggérée pour former une unité d'aviation militaire des Nations Unies durant la phase qui précède le déploiement, la phase d'initiation et la formation dispensée en cours de mission pendant le déploiement.

5.1.4 Les exigences de formation de l'équipage dont traite le présent chapitre sont axées sur la tâche à accomplir et ne sont pas nécessairement propres aux opérations de maintien de la paix des Nations Unies. L'objectif ici est de proposer aux commandants un guide pratique des facteurs à prendre en considération dans la préparation des aviateurs et unités qui appuieront les opérations de stabilité et de maintien de la paix. Ces sujets nécessiteront, pour l'auto-évaluation, des niveaux de détail plus grands découlant de normes nationales de formation ou des normes établies par l'ONU, le cas échéant. Afin d'assurer une formation répondant aux exigences de l'ONU, le Département des opérations de paix prépare actuellement un matériel pédagogique spécialisé associé au présent manuel pour que les pays fournisseurs de contingents qui participent à des opérations des Nations Unies disposent de normes concernant la formation au maintien de la paix.

5.1.5 L'équipage de conduite est une équipe chargée de l'exploitation sécuritaire de l'aéronef dans le cadre de sa mission. Il se compose d'aviateurs qualifiés de même que de membres d'équipage non qualifiés. Les postes et les qualifications sont définis par des normes nationales. Une description des postes clés est présentée ci-dessous.

a. Membres d'équipage qualifiés :

1) Commandant de la mission aérienne (AMC) – Il s'agit du commandant de la force opérationnelle aérienne (ou un commandant subordonné désigné pour les assauts aériens d'un échelon inférieur au bataillon) qui commande l'ensemble des forces aériennes pendant toutes les phases de la mission aérienne.

2) Commandant de bord (cmdt bord) – Il s'agit d'un aviateur expérimenté qui est certifié pour piloter un aéronef de façon autonome et sécuritaire dans toutes les conditions de vol (jour, nuit, IFR). Il lui incombe d'assurer la sécurité du fonctionnement de l'aéronef et de tous ses occupants ainsi que la conduite des aspects relatifs aux opérations et à la formation liés à une mission donnée. Il doit aussi veiller à ce que les autres membres d'équipage, qu'ils soient qualifiés ou non, s'acquittent des tâches et des responsabilités qui leur sont confiées.

3) Copilote (CP) ou pilote (PI) – Les copilotes et pilotes sont des aviateurs qualifiés qui sont affectés à un aéronef en tant que membres d'équipage qualifiés. Ils assistent le commandant de bord dans l'exploitation technique et tactique de l'aéronef. En tant que membres d'équipage qualifiés, ils doivent maintenir leurs compétences afin de s'acquitter de toutes les tâches qui leur sont attribuées. En général, on les adjoint aux commandants de bord (selon une approche appelée *battle-rostering* en anglais) en vue d'assurer une combinaison équilibrée d'expériences et d'habiletés.

b. Membres d'équipage non qualifiés : Ce sont des membres d'équipage (autres que les aviateurs qui exercent des fonctions à bord d'un aéronef) qui sont essentiels à la sécurité du fonctionnement de l'aéronef. Ils travaillent en coordination avec les membres d'équipage qualifiés pendant le vol.

1) Chef d'équipage (CC) – Il s'agit d'un membre d'équipage non qualifié qui est désigné pour l'entretien quotidien et le bon fonctionnement de l'aéronef en vol. Il reçoit ses instructions des membres d'équipage qualifiés et contribue à assurer la sécurité de l'aéronef, de ses passagers et du fret interne et externe. Selon la configuration de l'aéronef, il peut également servir de mitrailleur sur l'armement organique de l'aéronef. Les normes de qualification et de maintien des compétences peuvent également s'appliquer au chef d'équipage en fonction du profil de mission de l'aéronef.

2) Mécanicien de bord (FE) ou arrimeur (LM) – Les mécaniciens de bord sont des spécialistes de l'aéronef spécialement formés pour configurer le fret interne et externe conformément aux paramètres de l'appareil. Ils reçoivent aussi leurs instructions des membres d'équipage qualifiés en vue d'assurer la sécurité de l'aéronef. Selon le profil de la mission, ils pourraient aussi devoir répondre à certaines normes de qualification et de maintien des compétences.

3) Autres membres d'équipage non qualifiés – Il peut s'agir, selon le profil de la mission, d'infirmiers, de personnel aéromédical ou de mitrailleurs postés aux portes auxiliaires. Comme pour les autres postes occupés par des membres d'équipage non qualifiés, ils peuvent devoir respecter des normes de qualification et de maintien des compétences qui appuient l'emploi opérationnel de l'aéronef.

c. Personnel non membre de l'équipage : Le personnel non membre de l'équipage (inspecteurs techniques, techniciens en avionique, personnel d'entretien, etc.) exécute des tâches directement liées à la mission en vol de l'aéronef, mais qui ne sont pas essentielles au fonctionnement de l'aéronef.

5.2 Formation préalable au déploiement

5.2.1 Chaque pays fournisseur de contingents a ses propres normes nationales et ses propres programmes de formation qui actualisent les compétences des équipages de conduite qualifiés et compétents. Chacun d'eux doit assurer la formation préalable au déploiement, laquelle détermine le niveau de réussite du contingent et sa sécurité tout au long de son déploiement. Cette formation maintient la compétence de l'équipage relativement aux tâches de vol élémentaires et le prépare en même temps à accomplir des missions spécialisées dans un environnement opérationnel précis. Les missions spécialisées comprennent celles qui nécessitent du matériel de mission spécial ou un entraînement particulier (p. ex., exécution de vols à l'aide de jumelles de vision nocturne, utilisation d'un treuil ou d'une corde de descente rapide ou opérations d'assaut aérien). La formation de mission spéciale doit être documentée, renforcée et soumise à des normes d'exécution définies. Ces tâches spécialisées doivent être intégrées aux programmes de formation préalable au déploiement.

5.2.2 La formation préalable au déploiement est cruciale, car elle permet au pays fournisseur de contingents de vérifier que les unités d'aviation militaire et le personnel navigant sont dûment formés et prêts, sur le plan opérationnel, à accomplir les tâches qui leur sont confiées dans le cadre de la mission. Elle doit être axée sur la mission, pertinente et rigoureuse afin de préparer les équipages à l'environnement opérationnel réel et aux responsabilités qu'ils assumeront. Les pays fournisseurs de contingents devraient au minimum donner une formation préalable au déploiement semblable à celle qui est décrite ici, complétée par une formation en cours de mission ou une formation continue. Ils devraient aussi documenter la formation qu'ils donnent pour démontrer que les normes et les niveaux de préparation sont adéquats. Les exemples de formation qui figurent aux annexes B et C du présent manuel illustrent le niveau de compétence dont les équipages, le personnel au sol et les chefs auront besoin pour répondre aux exigences des missions dans un environnement opérationnel. Les listes et les tâches ne sont pas exhaustives et les pays fournisseurs de contingents devraient se préparer à toute la gamme des opérations d'aviation que la mission doit exécuter.

5.3 Compétence du personnel déployé et maintien des compétences

5.3.1 La compétence est acquise lorsque toute la formation propre à la mission et la formation de soutien nécessaires pour maintenir les qualifications et les compétences des équipages pendant le déploiement sont suivies. La formation dispensée en cours de mission complète les compétences acquises durant la formation préalable au déploiement et présente les règles d'engagement, l'éthos du maintien de la paix de l'ONU, le mandat et les mémorandums d'accord.

Elle comporte aussi des orientations sur la zone locale ainsi qu'une formation visant à donner des compétences critiques sur le matériel de mission spécial que sont les systèmes de vision nocturne ; le vol de nuit ; l'utilisation du treuil ; la corde de descente rapide ; les conditions d'atterrissage dans le désert ou sur des terrains poussiéreux ; et l'assaut aérien. Selon la durée du déploiement, les équipages devront également maintenir à jour leurs compétences et qualifications à la fois sur le type d'aéronef de base auquel ils sont affectés et sur les habiletés requises par l'environnement opérationnel de la mission.

5.3.2 La formation d'orientation ou d'initiation est la partie la plus importante de la formation dispensée en cours de mission. La formation d'initiation familiarise le personnel de l'aviation avec les facteurs environnementaux et culturels de même qu'avec les aspects pratiques de l'environnement opérationnel, particulièrement eu égard à ses conséquences pour la performance du personnel navigant et des aéronefs. Les commandants des unités d'aviation militaire doivent veiller à ce que, lors de la formation dispensée en cours de mission, le personnel navigant et le personnel au sol participent aux mêmes activités de formation, ce qui accroît les habiletés, les connaissances et l'interopérabilité de chaque équipage. Les commandants et le personnel d'état-major des unités d'aviation militaire peuvent consulter le Manuel à l'usage des bataillons d'infanterie des Nations Unies pour connaître les directives et les ressources additionnelles en vue de l'élaboration des plans de formation. Voici des exemples de formations pouvant être dispensées en cours de mission à l'attention des unités d'aviation militaire.

- **Formation en cours d'emploi.** Il s'agit d'un programme complet de formation du personnel navigant englobant les compétences professionnelles soulignées dans la formation préalable au déploiement, mais renforcées par la réalité des besoins quotidiens de la mission.
- **Calendrier de la mission.** Les commandants des unités d'aviation militaire devraient profiter de l'occasion pour combiner des aviateurs expérimentés et du personnel moins expérimenté durant les missions opérationnelles courantes. Cette combinaison de niveaux de compétence donne une formation occasionnelle aux personnes qui manquent d'expérience.
- **Briefings donnés au personnel navigant.** Les briefings, qui constituent une partie vitale de la formation continue ou de la formation en cours de mission du personnel navigant, garantissent le respect des normes visées applicables à la formation et aux compétences du personnel et des aéronefs. Ils peuvent comporter des sujets théoriques de même que les briefings et les rapports qui s'appliquent avant et après une mission. Parmi les sujets suggérés, on compte : la perception de la situation, l'interprétation des bulletins d'information météorologique, les exigences relatives au contrôle de la circulation aérienne, les besoins touchant le matériel spécial, la nature des tâches d'aviation, la gestion de la sécurité et du risque, les compétences liées aux aptitudes des pilotes, la planification des missions (y compris les taux de consommation du carburant et des munitions), les problèmes et les solutions recommandées, et l'explication des situations d'inconduite (s'il y a lieu). On peut y présenter aussi les calculs de poids et centrage, l'interprétation de l'information météorologique, les règles de vol aux instruments, l'évaluation des risques, etc.
- **Instructions permanentes et ordres donnés aux pilotes.** Les instructions permanentes et les ordres donnés aux pilotes contribuent à la conduite sécuritaire et efficace

des opérations. Ils sont ordinairement fondés sur l'expérience des unités d'aviation militaire précédentes de même que sur les instructions permanentes et les lignes directrices existantes de l'ONU dont le Bureau des opérations aériennes de la mission est la source. Les instructions permanentes relatives à la sécurité aérienne et à la gestion des risques incluent des sujets vitaux tels que : les lignes directrices sur les procédures de vol de nuit, l'utilisation des jumelles de vision nocturne, le vol en région montagneuse, les évolutions dans les zones exigües, les évolutions sur les sommets et l'atterrissage dans les zones bâties et encombrées ainsi que toute considération maritime associée à l'environnement opérationnel. Les instructions permanentes et les ordres donnés aux pilotes doivent s'appliquer au type particulier d'unité d'aviation militaire et au pays où l'unité est déployée. Les commandants et les officiers d'état-major des unités d'aviation militaire qui sont nouveaux devraient consulter la section III du chapitre 11 du Manuel des opérations aériennes des Nations Unies (édition de 2018) pour obtenir des renseignements additionnels sur la formulation des instructions permanentes. Les instructions permanentes et les ordres donnés aux pilotes de l'unité précédente devraient être réévalués, et revus le cas échéant.

- **Critères d'évaluation.** Le commandant de l'unité d'aviation militaire peut utiliser des critères d'évaluation conçus avec soin pour évaluer les compétences du personnel navigant et le niveau de préparation opérationnelle de l'unité, même si ses performances sont déjà évaluées en ce qui concerne l'exécution des vols et des missions spéciales. Les épreuves écrites et les appréciations du comportement professionnel offrent pour chaque membre d'équipage des occasions de formation continue pendant son affectation. Les fiches d'évaluation en vol, couramment utilisées dans les unités d'aviation militaire des pays contributeurs de contingents, devraient être maintenues à l'ONU et le dossier complet d'évaluation des compétences de vol préparé par les pilotes-instructeurs ou les commandants d'unité devrait être conservé dans le dossier de chaque pilote.
- **Documentation sur la formation.** Un système de documentation du rendement individuel est nécessaire pour respecter les exigences en matière de sécurité des vols et assurer la préparation opérationnelle du personnel navigant. Ce genre de documentation aide les commandants des unités d'aviation militaire lorsqu'ils choisissent l'équipage qui convient pour des besoins précis de la mission et constitue la base qui permet de déterminer les besoins touchant une éventuelle formation additionnelle. Les besoins en formation de chaque pilote doivent être déterminés au moment où l'unité est déployée, puis réévalués tout au long du déploiement. La formation doit englober le vol général, le vol aux instruments, le vol de nuit et les opérations spéciales liées à la mission.

5.4 Formation du personnel navigant

La formation du personnel navigant est une responsabilité nationale et les pays fournisseurs de contingents sont censés certifier que leur personnel navigant est pleinement qualifié pour exécuter les tâches élémentaires des unités d'aviation militaire ainsi que le précisent le mémorandum d'accord ou la lettre d'attribution et l'état des besoins par unité. Le personnel navigant est censé suivre la formation préalable au déploiement et la formation continue ou la formation dispensée en cours de mission que décrivent le présent chapitre et les annexes B et C. Le tableau ci-après décrit les normes de qualification de l'ONU applicables au personnel navigant, quoiqu'il revienne aux pays contributeurs de contingents d'établir leurs critères en matière d'expérience requise avec l'ONU dans leur lettre d'affectation.

**UNITÉ D'AVIATION MILITAIRE DES NATIONS UNIES
(AÉRONEF À VOILURE TOURNANTE [AVT] OU FIXE [AVF])
CRITÈRES D'EXPÉRIENCE D'UN ÉQUIPAGE POLYVALENT**

		Nbre TOTAL d'heures de vol (min.)	Si l'expérience est acquise sur un AVT et un AVF - heures de vol min. sur les deux @	Heures du cmdt bord sur l'AVT et l'AVF	Heures du cmdt bord sur chaque type	Qualifié IFR avec heures de vol min.	Qualifié NVG avec heures de vol min.	Maintien des compétences de vol JOUR, NUIT, NVG et IFR
AVT	AMC	1 200				-		45 jours
	Cmdt bord	1 000	600	300	150	80	50	
	CP	300	200	-		20	30	
AVF	Cmdt bord	1 200	1 000	500	250	200	50	
	CP	600	500	-	-	100	30	

**UNITÉ D'AVIATION MILITAIRE DES NATIONS UNIES
(AVF LÉGER D'ATTAQUE OU DE RENSEIGNEMENT, SURVEILLANCE ET RECONNAISSANCE [ISR])
CRITÈRES D'EXPÉRIENCE D'UN ÉQUIPAGE SPÉCIALISÉ**

		Nbre TOTAL d'heures de vol	Heures du cmdt bord	Heures du cmdt bord sur chaque type	Qualifié IFR avec heures de vol min.	Qualifié NVG avec heures de vol min.	Maintien des compétences de vol JOUR, NUIT, NVG et IFR
AVF léger d'attaque ou ISR	AMC	1 200			-		45 jours
	Cmdt bord	600	300	100	80	50	
	CP	200	-	-	20	30	

**UNITÉ D'AVIATION MILITAIRE DES NATIONS UNIES (AVT D'ATTAQUE ET EMBARQUÉ)
CRITÈRES D'EXPÉRIENCE D'UN ÉQUIPAGE SPÉCIALISÉ**

		Nbre TOTAL d'heures de vol (min.)	Si l'expérience est acquise sur un AVT et un AVF – heures de vol min. sur les deux @	Heures du cmdt bord sur l'AVT et l'AVF	Heures du cmdt bord sur chaque type	Qualifié IFR avec heures de vol min.	Qualifié NVG avec heures de vol min.	Maintien des compétences de vol JOUR, NUIT, NVG et IFR
AVT d'attaque et embarqué	AMC	1 200				-		45 jours
	Cmdt bord	600	400	200	150	80	50	
	CP	300	200	-		20	30	

**UNITÉ D'AVIATION MILITAIRE DES NATIONS UNIES (système de drone aérien de classe II ou III)
CRITÈRES D'EXPÉRIENCE D'UN ÉQUIPAGE SPÉCIALISÉ**

		Nbre TOTAL d'heures de vol	Heures du cmdt bord	Heures du cmdt bord sur chaque type	Qualifié IFR avec heures de vol min.	Qualifié NVG avec heures de vol min.	Maintien des compétences de vol JOUR, NUIT, NVG et IFR
Syst. de drone aérien de classe II ou III	EP	40	40	40	-	-	45 jours
	IP	425	75	75	-	-	
	SC	600	150	150	-	-	

Qualification de l'équipage

L'équipage doit posséder les qualifications minimales suivantes :

- Pour toute sortie demandée par l'ONU, le commandant de bord ou l'opérateur doit détenir une licence de pilote militaire valide, une licence de pilote commercial avec qualification de vol aux instruments ou un équivalent approprié pour le type de système de drone aérien en question.
- Il incombera à chaque pays contributeur de contingents d'établir les besoins de maintien à jour des licences de pilote militaire de systèmes d'aéronef télépilote ou de drone aérien. Ces besoins doivent être consignés dans une instruction permanente approuvée ou l'équivalent.

Légende :**AMC = commandant de la mission aérienne****CP = copilote****AVF = aéronef à voilure fixe****IFR = règles de vol aux instruments****EP = pilote externe****SC = commandant de poste****cmdt bord =commandant de bord****AVT = aéronef à voilure tournante****NVS = système de vision nocturne****NVG = jumelles de vision nocturne****IP = pilote interne**

@ = L'expérience sur les aéronefs à voilure fixe doit être indiquée pour les pilotes à employer à bord d'aéronefs à voilure fixe et l'expérience sur les aéronefs à voilure tournante, pour les pilotes à employer à bord d'aéronefs à voilure tournante.

Nota : Toutes les heures de vol sur simulateur de vol de niveau D doivent être comptabilisées dans le calcul des heures de vol de l'équipage.

Le « maintien des compétences de vol » est jugé selon que les tâches liées à l'environnement ont été exécutées au cours des 45 derniers jours.

5.4.1 Information sur l'expérience de vol et le maintien des compétences dûment consignée dans le carnet de vol du pilote

5.4.1.1 Aéronef à voilure tournante. Afin de valider l'expérience mentionnée dans les tableaux au paragr. 5.4 ci-dessus, il est essentiel d'évaluer l'expérience de vol en fonction des critères suivants :

- évolutions en zone exigüe ;
- évolutions sur les sommets (le cas échéant) ;
- atterrissage sur des terrains poussiéreux (le cas échéant) ;
- opérations d'élingage ;
- opérations de treuillage ;
- opérations avec jumelles de vision nocturne ;
- opérations de nuit ;
- atterrissage et décollage avec roulage ;
- opérations en montagne (le cas échéant) ;
- opérations IFR ;
- vols sur appareils lourds par temps chaud ;

- vols tactiques ;
- vol en formation ;
- tir d'armes héliportées (le cas échéant) ;
- opérations de lutte contre les incendies, avec réservoir Bambi (le cas échéant) ;
- entraînements pour des situations d'urgence ;
- opérations avec aéronefs embarqués (le cas échéant) ;
- **opérations avec point avancé de ravitaillement en carburant.**

5.4.1.2 Aéronef à voilure fixe. Afin de valider l'expérience mentionnée dans les tableaux au par. 5.4 ci-dessus, il est essentiel d'évaluer l'expérience de vol en fonction des critères suivants :

- renseignement, surveillance et reconnaissance ;
- transport de passagers ;
- opérations de transport logistique ;
- opérations d'EVASAN primaire ou secondaire ;
- opérations aériennes à basse altitude ;
- largage tactique ;
- opérations avec jumelles de vision nocturne ;
- opérations avec point avancé de ravitaillement en carburant ;
- parachutage de personnel ;
- parachutage de cargaison à haute et basse altitudes ;
- commandement et le contrôle ;
- opérations aériennes de nuit ;
- opérations sur pistes non revêtues ;
- opérations avec moteur en marche ;
- approches tactiques (basse et haute altitudes).

5.4.1.3 Syst. de drone aérien de classe II ou III. Afin de valider l'expérience mentionnée dans les tableaux au par. 5.4 ci-dessus, il est essentiel d'évaluer l'expérience de vol en fonction des critères suivants :

- renseignement, surveillance et reconnaissance ;
- commandement et contrôle ;
- opérations sur pistes non revêtues (le cas échéant).

5.5 Formation du personnel au sol

5.5.1 Formation du personnel au sol préalable au déploiement

Une formation appropriée est particulièrement importante pour le personnel d'entretien et de soutien des unités d'aviation militaire. Le personnel au sol a besoin du plus haut niveau d'aptitude et de compétence pour garantir le bon état de la flotte et le bon état de fonctionnement opérationnel des moyens. Les procédures de ravitaillement en carburant, de réarmement et de manutention au sol doivent être exécutées de manière professionnelle afin d'éviter des accidents catastrophiques. Toute la formation requise dans le cas du personnel d'appui terrestre doit être documentée. Sa formation doit être rigoureuse et respecter des normes propres à chaque spécialité avant le déploiement. Les exemples qui suivent ne sont pas exhaustifs, mais illustrent les tâches, les activités et les normes que le personnel au sol doit respecter.

- **Formation de qualification en entretien.** Les pays fournisseurs de contingents et les dirigeants des unités d'aviation militaire sont responsables de la formation de qualification en entretien des aéronefs. Cette formation fait correspondre le meilleur personnel d'entretien aux normes de qualité et aux compétences techniques appropriées. Ce personnel d'entretien doit être non seulement qualifié du point de vue technique, mais également certifié (si l'exige le pays fournisseur de contingents) et apte à être déployé dans la zone d'opération à l'appui des forces de l'aviation. Ces techniciens, en collaboration avec les équipages, sont directement responsables de l'état de préparation opérationnelle des aéronefs et de la capacité d'exécuter des sorties de l'unité. Chaque expert technique de l'une des diverses spécialités (avionique, entretien des moteurs et des transmissions, systèmes électriques, tôlerie, etc.) doit avoir la formation et le matériel requis avant son affectation et du début à la fin de celle-ci.
- **Formation en entretien propre à la mission.** Le personnel d'entretien au sol doit être formé relativement au matériel qu'il doit utiliser. Une formation propre à la mission est requise lorsqu'un matériel nouveau ou de nouvelles procédures sont adoptés pour satisfaire à des besoins particuliers de la mission. Par exemple, un nouveau type de poste radio de la mission peut nécessiter une formation préalable au déploiement ou une formation d'initiation. Il est possible que les systèmes propres à la mission tels que les systèmes d'éclairage, les groupes électrogènes, les ensembles d'alimentation auxiliaire et l'équipement de lavage des moteurs et des aéronefs ne soient pas connus et qu'une formation soit nécessaire. Le personnel d'entretien peut également devoir accomplir la plupart de ses tâches la nuit ou aux moments où la visibilité est limitée, compte tenu des exigences de la mission. Les pays fournisseurs de contingents et les commandants chargés de l'entretien des aéronefs doivent veiller à ce qu'un personnel d'entretien formé et doté des ressources qui conviennent réalise l'ensemble des tâches et activités.
- **Récupération d'un aéronef abattu.** La récupération d'un aéronef abattu constitue une mission dite « sur demande », qui requiert l'emploi de personnel désigné et de matériel spécialisé pour récupérer un aéronef incapable de retourner à sa base d'opérations en raison des réparations à y effectuer ou d'un acte d'hostilité. L'équipe de récupération d'aéronefs abattus est composée de personnel choisi dans l'unité d'entretien des aéronefs. Elle a pour tâches de récupérer l'aéronef abattu, de l'évaluer et de le réparer, le cas échéant. Afin de récupérer un aéronef dans diverses conditions opérationnelles, elle doit s'entraîner et répéter ces tâches en utilisant le matériel de récupération et le matériel de servitude au sol appropriés avant le déploiement.
- **Formation concernant le matériel de servitude au sol.** Un matériel de servitude au sol très diversifié permet de soutenir les opérations de la flotte aérienne. Ce matériel inclut les groupes d'alimentation auxiliaire et d'alimentation de parc, les groupes électrogènes, les grues associées à l'entretien et le matériel spécialisé des ateliers d'entretien. Tout le personnel chargé du matériel de servitude au sol doit être certifié (breveté) pour faire fonctionner et entretenir son équipement particulier, que celui-ci soit fourni par l'unité ou qu'il le soit par l'ONU.

- **Formation des conducteurs des véhicules spécialisés.** Une formation spéciale de conducteur peut être nécessaire pour le personnel d'entretien au sol et pour certains membres du personnel navigant. Il est possible que le personnel de la mission ne connaisse pas certains véhicules spécialisés, tels que les grues automotrices, les véhicules de manœuvre des aéronefs, les tracteurs de manœuvre, les chariots élévateurs, etc. Tout le personnel qui doit conduire un véhicule doit être formé, certifié et supervisé pour être en mesure de le faire fonctionner, de l'entretenir et de le conduire. Pour éviter d'endommager le véhicule ou les aéronefs, le personnel d'entretien doit comprendre les limites et les contraintes d'utilisation qui s'y appliquent.
- **Matériel de communication.** Les commandants des unités d'aviation militaire doivent s'assurer que leurs soldats ont appris à utiliser le matériel de communication fourni tel que les postes radio portatifs, les téléphones satellites et les systèmes de communication basés au sol. Le personnel au sol de l'aviation doit être formé pour ce qui est de la bonne manière d'utiliser, d'entretenir et de réparer le matériel de communication. Des procédures de communication radio mal connues, un mauvais partage d'information et la difficulté de communiquer dans une langue étrangère peuvent mettre la réussite de la mission en danger.

5.5.2 Compétence du personnel au sol et maintien des compétences en cours de déploiement

Les niveaux de formation doivent être renforcés et soutenus lorsque le personnel de l'unité arrive dans la zone de la mission. La formation continue assurée en cours de déploiement perfectionne les compétences existantes et en fait acquérir de nouvelles, particulièrement sur le plan de l'état de préparation de l'unité de la mission sur le terrain. Le contrôle et l'assurance de la qualité sont d'une suprême importance pour le personnel au sol et le personnel d'entretien qui prennent part à une mission. Les bons commandants des unités d'aviation militaire comprennent l'importance de la gestion de la qualité et l'effet direct qu'elle a sur l'état de préparation opérationnelle. Voici des exemples de formation dispensée en cours de mission au personnel au sol.

- **Formation en cours d'emploi.** Programme complet de formation du personnel au sol couvrant les compétences professionnelles soulignées dans la formation préalable au déploiement, mais renforcé par la réalité des besoins quotidiens de la mission. Le personnel au sol et les unités profitent particulièrement de l'établissement d'un mécanisme rigoureux de contrôle de la qualité qui garantit des opérations de vol sans danger et efficaces quand toute la mission en a le plus besoin.
- **Briefings du personnel au sol.** Les briefings, qui sont une partie vitale de la formation continue ou de la formation en cours de mission du personnel au sol, garantissent le respect des normes visées applicables à la formation et aux capacités du personnel et des aéronefs. Ils peuvent comporter des sujets théoriques de même que les briefings et les rapports qui s'appliquent avant et après une mission. Les sujets qu'on suggère d'y traiter peuvent comprendre le contrôle et l'assurance de la qualité, l'état de préparation de l'unité, la perception de la situation, la gestion de la sécurité et du risque, les besoins touchant le matériel spécial, la nature des tâches d'aviation, la planification des missions (y compris les taux de consommation du carburant et des munitions), les problèmes et les solutions recommandées et l'explication des situations d'inconduite (s'il y a lieu).
- **Instructions permanentes et lignes directrices.** Les commandants des unités d'aviation militaire sont tenus d'établir des instructions permanentes et des lignes directrices relatives à la gestion de la sécurité aérienne et des risques aériens dans les opérations d'appui terrestre. Elles portent notamment sur : la documentation des aéronefs, les procédures d'entretien systématique et les autres procédures d'entretien, la manutention au sol, le stationnement, l'amarrage, l'utilisation de revêtement protecteur, la conduite de véhicules de remorquage, etc., conformément aux normes de l'ONU. L'état-major de l'unité devrait aussi indiquer les instructions permanentes les plus importantes pour guider les nouveaux commandants d'unité d'aviation militaire lorsqu'ils assument leurs responsabilités à leur arrivée dans la zone de la mission.

5.6 Formation tactique des commandants et du personnel d'état-major des unités d'aviation militaire

5.6.1 Les opérations d'aviation exécutées en appui des missions des Nations Unies sont intrinsèquement dangereuses et complexes. Les annexes B et C présentent des exemples qui illustrent les tâches et les responsabilités attendues des commandants et du personnel d'état-major des unités d'aviation militaires dans l'environnement de l'ONU. Une formation appropriée des commandants et du personnel d'état-major des unités d'aviation militaire va aider à atténuer certains des défis et des complexités des missions des Nations Unies. Des descriptions détaillées des tâches, des conditions et des normes associées à des exigences typiques figurent à l'annexe B, qui présente des lignes directrices générales concernant la formation et la préparation des unités d'aviation militaire en vue d'opérations de maintien de la paix.

5.6.2 Les pays fournisseurs de contingents ont la responsabilité de doter une unité d'aviation militaire de commandants et d'un personnel d'état-major capables, compétents et professionnels. Ces dirigeants ont, pour leur part, la responsabilité de perfectionner les qualités de chef et les compétences techniques de leurs subordonnés. La formation donnée dans l'environnement tactique concentre les efforts de chacun parce que des vies dépendent de la compétence individuelle, de la disponibilité opérationnelle du personnel et de l'équipement et de la cohésion de l'unité.

5.7 Remboursement applicable à la formation, à l'état de préparation opérationnelle, à la disponibilité opérationnelle de l'équipement et aux pays fournisseurs de contingents

5.7.1 Le commandant d'unité d'aviation militaire doit s'assurer que l'état de préparation de son unité est vérifié au moyen d'inspections de l'état de préparation opérationnelle ou d'autres inspections périodiques. On peut obtenir les listes de contrôle utilisées en vue des inspections des sections d'état-major de la mission et du secteur en cause. Les préparatifs associés aux inspections sont nécessaires pour que le remboursement des pays fournisseurs de contingents soit complet et fait à temps.

5.7.2 Le remboursement est aussi, en partie, basé sur l'état de fonctionnement opérationnel. Afin d'obtenir un remboursement conformément à la lettre d'attribution, les unités d'aviation militaire doivent assurer à la mission le soutien minimum garanti touchant les vols et l'état de fonctionnement opérationnel. L'état de fonctionnement opérationnel est fonction du climat global en matière de commandement de l'unité d'aviation militaire, de sa compétence logistique, de sa formation et de la disponibilité opérationnelle de son équipement. Toutefois, les considérations relatives à la sécurité des vols restent d'une importance capitale et ne devraient jamais être compromises par un objectif de disponibilité opérationnelle trop ambitieux.

5.8 Caractéristiques de la formation des unités d'aviation embarquées

Les relations de responsabilité propres à une opération aérienne sur les navires comprennent des informations détaillées sur la préparation et l'emploi des moyens d'aviation embarqués dans chaque phase, comme suit :

- formation préalable au déploiement – commandant d'escadron ;
- formation continue ou dispensée en cours de mission – commandant du navire ;
- formation de l'équipage – commandant d'escadron ;
- formation du personnel au sol préalable au déploiement – commandant d'escadron ;
- formation continue ou formation dispensée en cours de mission du personnel au sol – officier supérieur du détachement d'aviation embarqué.

5.9 Normes d'aptitudes linguistiques pour le personnel navigant participant à des opérations de maintien de la paix

Tous les pilotes doivent démontrer une maîtrise de l'anglais de niveau opérationnel, c'est-à-dire le niveau 4 de l'OACI ou un niveau équivalent. Il en va de même pour tout autre membre d'équipage prenant part aux communications radio (p. ex., le navigateur). Cette compétence du personnel navigant sera évaluée, dans la zone de mission, par le groupe de la conformité technique ou une entité équivalente.

La certification du niveau pertinent sera présentée au groupe de la conformité technique ou à l'entité équivalente dès l'arrivée dans la zone. Si la certification relève d'entités civiles, l'habilitation à la délivrer appartient au directeur de la direction de l'aéronautique civile nationale, ou à un échelon supérieur, et si elle relève des entités militaires, elle sera délivrée sous l'autorité du chef d'état-major de la force armée concernée.

- **Formation en sécurité aérienne**

La sécurité aérienne, de même que la prévention des blessures et des dommages matériels, repose sur une culture positive de la sécurité aérienne à tous les échelons de l'unité et un programme de formation en sécurité aérienne, qui doit comprendre une formation initiale, une formation spécialisée, une formation préalable au déploiement et une formation en cours d'emploi périodique. Tous les membres du personnel doivent suivre une formation en sécurité aérienne qui est adaptée à leur rôle et à leurs responsabilités de commandement. Le programme doit traiter de tous les sujets pertinents du programme de sécurité aérienne, notamment les rapports de sécurité, la gestion des risques et les facteurs organisationnels et humains (se reporter à l'annexe D et au Manuel de sécurité aérienne des Nations Unies).

CHAPITRE 6



Auto-évaluation de l'unité d'aviation militaire de l'ONU

6.1 Introduction

L'ONU invite les pays contributeurs de contingents à procéder à une auto-évaluation avant d'entrer dans la zone de la mission et après chaque mission durant les opérations. L'idée est d'accroître l'effet opérationnel tout en assurant un niveau maximal de sécurité aérienne et en tenant compte des facteurs humains. Il incombe au commandement de faire en sorte que l'unité d'aviation procède à cette auto-évaluation, mais il est également du devoir de chacun de s'y prêter afin de s'améliorer. Cela exige une culture juste.

L'auto-évaluation joue un rôle clé dans l'atteinte et le maintien de l'état de préparation opérationnelle. Dans les opérations de maintien de la paix des Nations Unies, les pays fournisseurs de contingents s'évaluent le plus souvent eux-mêmes afin de déterminer et de surveiller l'état de la formation individuelle et collective et de vérifier l'entretien et la performance du matériel. L'auto-évaluation permet aux pays fournisseurs de contingents de déterminer avec certitude la qualité de la performance de leur personnel, de leurs unités et de leur matériel par rapport aux normes de l'ONU et, par conséquent, de prendre les mesures qui conviennent dans leur cas pour apporter les améliorations nécessaires. Elle contribue ainsi à améliorer l'état de préparation opérationnelle. Le présent chapitre présente les considérations, les références, la méthodologie, la structure et les critères d'auto-évaluation clés dont les unités d'aviation militaire ont besoin pour être entièrement aptes à exécuter la mission :

- en présentant des lignes directrices au pays fournisseur de contingents et au commandant de l'unité d'aviation militaire, y compris des considérations suggérées d'auto-évaluation fondées sur des critères et des normes mesurables et quantifiables ;
- en présentant des mesures qui doivent être prises durant l'auto-évaluation préalable au déploiement et durant l'auto-évaluation en cours de mission ;
- en faisant une auto-évaluation opportune pour permettre d'apporter, en cours d'exécution, les mesures correctives appropriées bien avant le déploiement ;
- en facilitant une planification efficiente et une exécution sans danger de l'appui aérien applicable aux opérations de maintien de la paix.

6.2 Assistance des Nations Unies

6.2.1 Assistance du Département des opérations de paix et du Département de l'appui opérationnel des Nations Unies. Ces départements contribuent à l'auto-évaluation, à l'état de préparation opérationnelle et au respect des normes des Nations Unies en :

- guidant, appuyant, facilitant ou complétant les efforts d'évaluation des pays fournisseurs de contingents par une approche souple et accommodante ;
- soutenant la formation ;
- coordonnant au besoin la formation et l'assistance par l'entremise d'un tiers ;

- organisant des visites d'inspection avant le déploiement (seulement en vue du déploiement initial) afin de vérifier la disponibilité et la qualité du matériel et de garantir que les dispositions de l'état des besoins par unité sont mises en œuvre ;
- fournissant des équipes consultatives opérationnelles du Service de la planification militaire du Bureau des affaires militaires afin de guider et d'assister les nouveaux pays fournisseurs de contingents et ceux qui ont plus d'expérience ;
- contribuant à l'évaluation de l'état de préparation opérationnelle.

6.2.2 Assistance de la mission des Nations Unies. L'équipe de direction de la mission fournit l'assistance ci-après :

- guider les pays fournisseurs de contingents en ce qui concerne les objectifs de rendement prévus de l'unité, les exigences qui s'appliquent aux préparatifs de la période précédant le déploiement et les exigences en matière de formation axée sur la mission ;
- coordonner la reconnaissance précédant le déploiement ;
- organiser la formation d'initiation dispensée en cours de mission, assurer le soutien logistique et assigner des tâches, des rôles et des responsabilités d'ordre opérationnel aux unités d'aviation militaire ;
- tenir compte des capacités de l'unité et des considérations plus générales en matière de sécurité de vol ;
- faire les contrôles d'efficacité opérationnelle en cours de mission de l'unité.

6.3 Auto-évaluation

6.3.1 Considérations relatives à l'auto-évaluation

- État de préparation opérationnelle. Une unité d'aviation militaire de l'ONU est censée avoir des normes élevées concernant les capacités élémentaires de formation et avoir des tâches opérationnelles fondamentales pour chaque type d'unité d'aviation militaire et elle devrait avoir élaboré des drills et des procédures propres à des tâches particulières axés sur la mission. Toute faiblesse touchant l'un ou l'autre de ces domaines nuit à l'état de préparation opérationnelle. Les critères d'auto-évaluation devraient avoir pour but principal de révéler les capacités de l'unité concernant ces divers aspects de l'état de préparation opérationnelle.

6.3.2 Références relatives à l'auto-évaluation

Outre le présent manuel et ses références relatives à l'aviation (annexe I), les documents de l'ONU relatifs au maintien de la paix énumérés ci-dessous renferment aussi des lignes directrices et des normes applicables à l'auto-évaluation et à l'état de préparation opérationnelle. La plupart, si ce n'est la totalité, de ces documents peuvent être consultés sur le site du Centre de ressources de maintien de la paix des Nations Unies, à l'adresse <https://research.un.org/fr/peacekeeping-community>.

- Manuel des opérations aériennes des Nations Unies (2018) ;
- Manuels, lignes directrices et instructions permanentes propres à chaque pays fournisseur de contingents sur les opérations de maintien de la paix des Nations Unies ;
- Normes aéronautiques des Nations Unies applicables au transport aérien du maintien de la paix et des opérations humanitaires ;
- Département des opérations de paix et du Département de l'appui opérationnel, Lignes

directrices du Manuel de sécurité aérienne ;

- Département des opérations de paix et du Département de l'appui opérationnel, Directive sur la gestion des risques aériens ;
- Mandat de la mission, mémorandum d'accord, accord sur le statut des forces et règles d'engagement ;
- État des besoins de la force ou des besoins par unité publié par le Bureau des affaires militaires ;
- Pouvoir de commandement et contrôle des missions d'aviation ;
- Concept d'opération de la mission, directives opérationnelles et ordres d'opérations, plans d'opérations, instructions permanentes et études de cas propres à la mission ;
- Lignes directrices génériques à l'intention des pays fournisseurs de contingents qui déploient des unités militaires, Manuel relatif au matériel appartenant aux contingents et lignes directrices sur la formation au maintien de la paix ;
- Enseignements tirés de l'expérience et pratiques optimales de missions de maintien de la paix actuelles et passées ;
- Rapports après vol.

6.3.3 Préparatifs d'auto-évaluation préalables au déploiement

Avant toute visite d'inspection préalable au déploiement du Département des opérations de paix, le commandant d'unité d'aviation militaire désigné doit réaliser une auto-évaluation. Pour ce faire, il doit :

- lever et constituer une unité d'aviation militaire conformément à l'état des besoins par unité ;
- assurer la formation nécessaire conformément aux tâches et aux exigences opérationnelles des unités d'aviation militaire des Nations Unies ;
- acquérir des compétences et des capacités individuelles et collectives propres à la mission et axées sur la tâche à accomplir ;
- déterminer les insuffisances et adopter des mesures de redressement en vue d'améliorer les capacités ;
- faire des modifications opportunes et des corrections en cours d'exécution ;
- recourir à des formateurs expérimentés d'autres unités d'aviation militaire afin de donner la formation nécessaire aux nouvelles unités d'aviation militaire qui attendent d'être déployées ;
- soumettre les unités d'aviation militaire à une dernière inspection et à une dernière répétition préalables au déploiement, faites par des experts nationaux du maintien de la paix, aux termes des accords conclus avec le pays fournisseur de contingents.

6.3.4 Méthodologie de l'auto-évaluation en cours de mission

La méthodologie suggérée pour maintenir l'état de préparation opérationnelle et procéder à l'auto-évaluation comprend les étapes suivantes :

- Procéder à une surveillance et à un examen continu et simultanés de la performance en cours de mission, au niveau du commandant de l'unité d'aviation militaire ;
- Déterminer les points faibles possibles et faire des évaluations sélectives périodiques afin d'évaluer et de modifier les mesures correctives ;

- Réévaluer les capacités et les compétences lorsque la situation opérationnelle de la mission change ou lorsqu'il existe un écart entre les exigences de la mission et la performance ;
- Évaluer les titulaires clés des postes de commandement et d'état-major pour que les responsabilités correspondent aux aptitudes et, au besoin, donner des conseils et offrir un appui ;
- L'unité d'aviation doit procéder à une auto-évaluation ayant deux objectifs : cerner ce qu'elle fait de bien et définir les points à améliorer. Elle visera aussi à communiquer ses pratiques exemplaires et ses lacunes pour que les autres unités puissent profiter de ces connaissances.

6.3.5 Sujets clés visés par l'auto-évaluation

Pour évaluer l'état de préparation opérationnelle d'une unité d'aviation militaire, l'ONU demande que l'auto-évaluation porte sur différents aspects : structure organisationnelle, aptitude à maintenir les capacités essentielles de l'unité, tâches et capacités opérationnelles, normes de formation et objectifs visés, normes de sécurité aérienne, état de fonctionnement opérationnel des aéronefs, matériel réglementaire, capacités d'entretien et d'appui logistique, relations interpersonnelles. L'évaluation se fait à plusieurs niveaux et concerne tous les éléments de l'unité : les personnes, les groupes constitués en fonction de telle ou telle tâche, les unités subordonnées, le personnel d'état-major et les commandants d'unité. On analyse les tâches et activités à accomplir au niveau de l'unité subordonnée et du quartier général.

6.3.6 Conclusion

L'objectif de l'auto-évaluation est d'accroître l'effet opérationnel de l'unité d'aviation en faisant ressortir ses points forts et ses points faibles.

L'auto-évaluation est très avantageuse des points de vue de l'état de préparation opérationnelle et de la détermination précoce des faiblesses de l'unité. Une détermination précoce permet de s'attaquer aux insuffisances touchant la performance ou le matériel avant qu'elles provoquent l'échec de la mission ou des pertes de vie. Les pays fournisseurs de contingents qui n'ont pas la capacité financière ou technique voulue pour fournir aux unités qu'ils déploient les ressources dont elles ont besoin pour l'auto-évaluation devraient discuter de leurs besoins avec le Département des opérations de paix et le Département de l'appui opérationnel, au Siège de l'Organisation des Nations Unies, lesquels feront le maximum pour les aider à satisfaire à ses besoins en recourant à des experts du Siège de l'Organisation des Nations Unies ou à des tiers. L'annexe C du présent manuel fournit un exemple de listes de contrôle d'auto-évaluation couvrant les besoins préalables au déploiement et les besoins en cours de mission. Les appendices 1 à 4 de l'annexe C présentent des exemples de listes de contrôle des compétences de l'équipage de l'unité aérienne. Ces listes donnent au quartier général de la Force une image claire des compétences qu'apporte l'unité sur le terrain.

Annexe A
Catégories d'aéronefs et d'hélicoptères

HÉLICOPTÈRE LÉGER (MTOW < 4 000 kg)	HÉLICOPTÈRE MOYEN (MTOW > 4 000 kg ou ≥ 10 passagers)	HÉLICOPTÈRE LOURD (MTOW > 9 000 Kg)	HÉLICOPTÈRE D'ATTAQUE ET HÉLICOPTÈRE ARMÉ	AVION POLYVALENT LÉGER MONOMOTEUR	AVION POLYVALENT LÉGER	AVION POLYVALENT MOYEN
- A 109* - Alouette II - Alouette III - AS 355* - B-206 Series - B-222* - B-230* - B-407 - B-429* - B-505 - BO-105* - H-125 (ancien AS 350) - H-130 (ancien EC-130 T2) - H-135* (ancien EC-135) - H-145* (ancien EC-145 T2) - Ka-26* - MD-500, MD-520, MD-600 - MD Explorer* - Mi-2* - SA 315B - SA 341 - SA 342 - R-22	- AS 365* - AW139* - AW169* - AW189* - B-205 - B-212* - B-214* - B-412* Series - B-430* - BK-117 - H-155* (ancien EC-155 B1) - H-160* - H-175* (ancien EC-175) - Ka-32* - Oryx* - PZL W-3* - S-58 - S-61* Series - S-76* - UH-60 Series	- B-525 Relentless* - Chinook-BV-107* / CH-47* - CH-53* Series - EH-101* - H-215* (ancien AS 332 ou AS 532) - H-225* (ancien EC-725) - Puma SA-330 - Mi-8* Series - Mi-17* Series - Mi-26* (ultra-lourd) - NH-90* - S-92*	- A129* - AH-1* Cobra - AH-2* Rooivalk - AH-64* - HAD Tiger* - Mi-24* Series / Mi-35* Series - Mi-28* Series - Mi-8 équipé de mitraillettes ?	- C-208 et C-208B - PC-6 - PC-12	- Be-200 - Islander Trislander - Do-28 et 128 - N22 et N24 - Let L-410 et Let L-420 - MU-2 - Commander et TurboComm - Pa-28 et Pa-31	- CN-235 et Be-1900 - An-26 et An-74 - C-212 - DHC-4, DHC-6 et DHC-7 - DO-228 - F-27 et F-50 - Arava - Let L-610 - Saab 340 - Skyvan Shorts 330 et 360

AVION-CARGO MOYEN (MPL < 40 000 kg)	AVION CARGO LOURD (MPL < 100 000 kg)	AVION-CARGO ULTRA-LOURD (MPL > 100 000 kg)	AVION DE TRANSPORT DE PASSAGERS À TURBOPROPULSEURS LÉGER (< 19 passagers)	AVION DE TRANSPORT DE PASSAGERS À TURBOPROPULSEURS MOYEN (20 < passagers < 89)	AVION DE TRANSPORT DE PASSAGERS À TURBOPROPULSEURS LOURD (20 < passagers < 89)	AVION D'AFFAIRES
- C-295 - An-12 - L-100, L-132 et L-382 - Belfast - II-18 - An-72 - An-32	- C-130 - An-22 - II-72	- An-124	- An-28	- ATR-42 et ATR-72 - An-24 - BAe 748 - CV-540, CV-580, CV-600 et CV-640 - Dash-8 et DO-328 - Jetstream - Saab 2000	- Electra - II-18	- Citation - Falcon 20, 200, 50 et 2000 - Gulfstream - Westwind - Learjet - HS125, 800 et 1000 - Avanti - Sabreliner
AVION DE TRANSPORT DE PASSAGERS À RÉACTION LÉGER (< 19 passagers)	AVION DE TRANSPORT DE PASSAGERS À RÉACTION MOYEN (20 < passagers < 199)	AVION DE TRANSPORT DE PASSAGERS À RÉACTION LOURD (200 < passagers < 299)	GROS-PORTEUR (>300 passagers)	Système de drone aérien de classe I	Système de drone aérien de classe II – Visibilité directe (RAYON D'ACTION > 80 milles marins ; PLAFOND > 14 000 pi)	Système de drone aérien de classe III – Au-delà de la portée optique (SATCOM)
- CL-600, CL-601 et CL-604 - Falcon 900 - Yak-40	- Bae 146 (Avro RJ70) - A319, A320 et A321 - BAe I Bac I - B-707, B-727 et B-737 - CRJ F70 et F100 - II-62 - DC-9, MD-80 et Tu-134 - Tu-154, Tu-204, Tu-224 et Tu-234 - Yak-42 et Yak-142	- A300B2, B4 ET -600 - A310 - A330 et A200 - B-757 et B-767 - II-86 et II-96-300	- A340, A500 et A600 - B-747 - B-747 et B-777 - II-96M - Tristar DC-10 et MD-11	Petit système de drone aérien - Luna - Shadow 200 - Orbiter 2 - Orbiter 3 - Minisystèmes de drone aérien (divers types) - Microsystèmes de drone aérien (divers types)	- BRUAG Ranger - Hermes 450 - IAI Searcher - Patroller - RQ-2 Pioneer - Tier I	- CAIG Wing Loong - Hermes 900 - Heron-1 - MQ-1 Predator - MQ-9 Reaper - TAI Anka - Wing Loong II

Légende :

* bimoteur

 MTOW
MPL

 charge utile maximale au décollage
charge utile maximale

Annexe B

Unité d'aviation militaire des Nations Unies : Tâches, conditions et normes

AÉRONEFS À VOILURE TOURNANTE – SURVEILLANCE ET RECONNAISSANCE

Description des tâches. La tâche de surveillance ou de reconnaissance consiste à obtenir des informations pertinentes en vue de lancer une alerte rapide à la force. Elle exige aussi l'emploi d'un ou de plusieurs capteurs électro-optiques diurnes et nocturnes et peut nécessiter, dans le cas des aéronefs d'attaque légers, la localisation et la confrontation des forces hostiles. Surveillance – Observation systématique de l'espace aérien, du cyberspace, d'étendues en surface ou en profondeur, de lieux, de personnes ou d'objets par des moyens visuels, sonores, électroniques, photographiques ou autres. Reconnaissance – Mission entreprise pour obtenir, par observation visuelle ou autres méthodes de détection, de l'information sur les activités et les ressources des forces adverses ou à recueillir des données météorologiques, hydrographiques ou géographiques d'une zone précise.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a une mission de surveillance et de reconnaissance qui porte sur divers objectifs pour que les commandants d'unité aient la perception de la situation voulue afin de prendre des décisions éclairées. Après une évaluation détaillée des tâches et des exigences, l'unité envoie un hélicoptère équipé comme il se doit et un équipage qualifié exécuter la mission de manière efficiente et non dangereuse.

NORMES	
1	Lorsque la mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à une analyse afin de recueillir l'information essentielle à la réussite de la mission. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.
3	L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée : <ul style="list-style-type: none"> • Type de mission ; • Zone de l'opération ; • Durée de l'opération (de la base à la base) ; • Évaluation de la menace ; • Règles d'engagement applicables aux engagements aériens ; • Limites et restrictions applicables à l'espace aérien ; • Briefings sur les conditions météorologiques et NOTAM ;

	<ul style="list-style-type: none"> • Altitude minimale de sécurité ; • Dangers connus et état des aires de poser d'hélicoptères ; • Fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les troupes au sol ; • Marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • Facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • Calculs de poids et centrage, au besoin ; • Plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • Gestion des ressources d'équipage ; • Règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • Directions de vol et préparation du GPS ; • Fonctions de ravitaillement en carburant ; • Révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'hélicoptère abattu.
4	Les équipages de conduite peuvent exécuter des tâches aériennes de commandement et contrôle durant des missions de surveillance.
5	Les équipages peuvent déterminer les conditions de mouvement et de manœuvre, y compris les forces et les faiblesses des forces statiques et des forces en mouvement.
6	L'unité d'hélicoptères est apte à fournir l'information nécessaire pour permettre aux forces de maintien de la paix de maintenir la liberté de manœuvre et, au besoin, de manœuvrer contre des éléments hostiles afin de réduire leur aptitude à nuire aux efforts de maintien de la paix des Nations Unies.
7	Les observations concernant les factions opposées ou sur le terrain sont faites par des moyens visuels ou photographiques, des systèmes de détection infrarouge ou du matériel électronique embarqués et du matériel à fonctionnement manuel.
8	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
9	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
10	Normes de formation minimales requises <ul style="list-style-type: none"> • Qualification de catégorie appropriée ; • Qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote ; • Formation propre à la mission ; • Exécution des préparatifs relatifs à la navigation.

AÉRONEFS À VOILURE TOURNANTE – RECONNAISSANCE ARMÉE

Description des tâches. La reconnaissance armée doit s'inscrire dans le mandat de la mission et être autorisée par les autorités compétentes de l'ONU. Elle consiste à recueillir des renseignements tout en permettant le recours à la force, principalement en légitime défense, par le repérage et l'attaque des éléments armés hostiles à mesure qu'ils se manifestent durant la reconnaissance dans les zones générales assignées, plutôt que par l'attaque des objectifs désignés à l'avance. Elle se traduit souvent par l'engagement d'éléments hostiles lorsqu'ils menacent la population locale.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a une mission de reconnaissance armée qui vise à repérer et à engager des objectifs inopinés ou des objectifs planifiés en respectant les règles d'engagement que définit le mandat de la mission. La reconnaissance armée peut avoir une nature aussi bien réactive que proactive. À compter du moment où il comprend pleinement l'intention du commandant d'unité supérieur, le commandant de l'unité d'aviation militaire envoie un hélicoptère armé comme il se doit et un équipage pour garantir la réussite de la mission.

NORMES	
1	Lorsque la mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à une analyse afin de recueillir l'information essentielle à la réussite de la mission. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.
3	Exemples de points pris en considération dans la planification et les préparatifs : <ul style="list-style-type: none"> • le commandement et contrôle ; • les capacités des hélicoptères (notamment l'autoprotection, la conception et le matériel nécessaire pour accomplir la mission) ; • les capacités et les qualifications de l'équipage ; • le terrain ; • les obstacles et les hauteurs dans la zone de reconnaissance ; • les conditions météorologiques ; • l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • l'altitude minimale de sécurité ; • la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • les munitions à utiliser ; • l'accès au soutien logistique requis ; • le nombre d'hélicoptères nécessaires pour accomplir la mission (on en recommande deux pour un appui réciproque en cas d'urgence) ; • l'autorisation du pays hôte, si elle n'est pas donnée dans la lettre d'attribution ; • le dépôt du plan de vol conformément aux règles de l'ONU ou du pays hôte ; • les règles d'engagement ; • l'évaluation de la menace que représentent les armes antiaériennes hostiles ;

	<ul style="list-style-type: none"> • l'identification claire de ses forces et de la population amie dans la zone de l'opération ; • la communication d'informations et des instructions données en temps réel par ses agents de renseignement intégrés à la population ; • la constitution d'une équipe de combat composée d'un hélicoptère armé et d'un hélicoptère d'appui chargé d'évacuer l'équipage de l'hélicoptère armé au cas où celui-ci serait abattu ; • le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • le port d'équipement de protection par l'équipage.
4	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • type de mission ; • zone de l'opération ; • durée de l'opération ; • évaluation de la menace ; • type de munitions à utiliser ; • briefings sur les conditions météorologiques et NOTAM ; • altitude de sécurité permettant un engagement ; • dangers du vol à basse altitude ; • fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • calculs de poids et centrage, au besoin ; • plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • gestion des ressources d'équipage ; • règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • directions de vol et préparation du GPS ; • fonctions de ravitaillement en carburant ; • révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'hélicoptère abattu.
5	La coordination est maintenue avec un équipage d'hélicoptère armé pour assurer une protection supplémentaire dans les environnements où la menace est élevée.
6	L'équipage est prêt à affronter des forces hostiles tout en respectant le mandat et les règles d'engagement des Nations Unies.
7	L'équipage procède simultanément à la reconnaissance, à l'observation et à l'établissement de rapports.
8	L'unité d'hélicoptères est apte à fournir l'information nécessaire pour permettre aux forces de maintien de la paix de maintenir la liberté de manœuvre et, au besoin, de manœuvrer contre des éléments hostiles afin de réduire leur aptitude à nuire aux efforts de maintien de la paix des Nations Unies.
9	Les observations concernant les éléments hostiles ou sur le terrain sont faites par des moyens visuels ou photographiques, des systèmes de détection infrarouge ou du matériel électronique embarqués et du matériel à fonctionnement manuel.

10	L'équipage est apte à passer de missions de démonstration de force à des mesures défensives ou à des attaques délibérées et soutenues visant des éléments hostiles, selon l'évolution de la situation et les demandes des forces terrestres.
11	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
12	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
13	Normes de formation minimales requises <ul style="list-style-type: none"> • Qualification de catégorie appropriée ; • Qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote ; • Formation de l'équipage propre à la mission ; • Compétence et aptitudes des observateurs et des mitrailleurs latéraux (s'il y en a).

AÉRONEFS À VOILURE TOURNANTE – APPUI RAPPROCHÉ

Description des tâches. Il s'agit d'une action aérienne menée contre des objectifs hostiles se trouvant à proximité de forces amies. Cette opération nécessite une intégration détaillée des missions aériennes aux attaques et aux manœuvres des amies. L'appui rapproché constitue un élément de l'appui-feu conjoint. Ces feux appuient directement les forces terrestres, maritimes, amphibies et spéciales pour affronter les forces, les formations de combat et les installations hostiles dans la poursuite d'objectifs tactiques et opérationnels.

Conditions. L'unité a pour mission d'assurer l'appui rapproché de personnel des Nations Unies qui prend part à une opération (p. ex., en intervenant contre des éléments hostiles, en escortant un convoi en territoire hostile ou des hélicoptères de transport dans un espace aérien dangereux ou en détruisant des objectifs mettant en danger la sûreté et la sécurité de personnel, de moyens de l'ONU ou de civils non armés). Pour ce faire, elle a recours à des moyens et à des équipages qui peuvent être déployés dans les plus brefs délais tout en garantissant que la mission est accomplie d'une manière non dangereuse.

NORMES	
1	Lorsque la mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à une analyse afin de recueillir l'information essentielle à la réussite de la mission. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.

3	<p>Exemples de points pris en considération dans la planification et les préparatifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les capacités des hélicoptères (qui doivent être conçus et équipés pour pouvoir exécuter des tâches d'appui rapproché) ; • les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ; • les briefings détaillés et la coordination entre les organismes et les unités concernés ; • la zone d'opérations ; • la situation en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • le terrain, les obstacles et l'altitude de sécurité ; • les conditions météorologiques ; • l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • les mesures de coordination telles que les communications air-sol destinées à éviter les tirs fratricides ; • des munitions qui sont compatibles avec le mandat de la mission ; • les mesures destinées à éviter et à minimiser les dommages collatéraux ; • l'autorisation du pays hôte, si elle n'est pas donnée dans la lettre d'attribution ; • la planification du soutien administratif et logistique du début à la fin de la mission ; • les règles d'engagement ; • l'établissement, en coordination avec les troupes au sol, des formats de message normalisés pour faire des demandes de tir.
4	Des mesures de coordination telles que les communications air-sol destinées à éviter les tirs fratricides sont en place.
5	Les formats de message normalisés pour faire des demandes de tir sont établis en coordination avec les troupes au sol.
6	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • type de mission ; • zone de l'opération ; • durée de l'opération ; • évaluation de la menace ; • type de munitions à utiliser ; • briefings sur les conditions météorologiques et NOTAM ; • altitude de sécurité permettant un engagement ; • dangers du vol à basse altitude ; • fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • calculs de poids et centrage, au besoin ; • le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • gestion des ressources d'équipage ; • règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ;

	<ul style="list-style-type: none"> • directions de vol et préparation du GPS ; • fonctions de ravitaillement en carburant ; • révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'hélicoptère abattu.
7	L'équipage de conduite détecte et décourage les activités hostiles ou agressives tout en évitant les dommages collatéraux.
8	L'unité assure un appui rapproché ou une attaque rapprochée dans des opérations de nature aussi bien réactive que proactive tout en respectant les règles d'engagement et le mandat de l'ONU.
9	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
10	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
11	Normes de formation minimales requises <ul style="list-style-type: none"> • qualification de catégorie appropriée ; • qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ; • certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote ; • formation de l'équipage propre à la mission ; • compétence et maintien des aptitudes des observateurs et des mitrailleurs latéraux (le cas échéant).

AÉRONEFS À VOILURE TOURNANTE – TRANSPORT DE PASSAGERS (Y COMPRIS DES PERSONNALITÉS IMPORTANTES)

Description des tâches. L'expression « transport de passagers » désigne le mouvement aérien de passagers (y compris les personnalités importantes) par les moyens d'aviation de l'ONU. Les aéronefs militaires utilisés conformément à une lettre d'attribution doivent respecter les normes du pays fournisseur et de l'ONU applicables aux opérations d'aviation militaire et se conformer aux modalités et aux conditions de la lettre.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a pour mission d'amener des troupes, du personnel, des personnalités importantes ou des civils par hélicoptère à un endroit connu. Après l'évaluation nécessaire de la mission, un hélicoptère configuré d'une manière appropriée et doté d'un équipage dûment formé est fourni pour que la mission soit accomplie d'une manière non dangereuse.

NORMES	
1	Lorsque la mission lui est attribuée, l'état-major de l'aviation procède à une analyse. <ul style="list-style-type: none"> • L'information essentielle à la réussite de la mission est recueillie. • Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle. • Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission (au besoin) et d'autres préparatifs relatifs à la mission. Les équipages qui exécutent le mouvement aérien doivent mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de leurs constatations selon le besoin.

2	<p><u>Vol de passagers – Points pris en considération dans la planification</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Briefing d'urgence donné aux passagers ; • les capacités des hélicoptères (notamment l'autoprotection, la disponibilité de l'équipement de sécurité des passagers, les caractéristiques nominales, etc) ; • les capacités et les qualifications de l'équipage ; • le commandement et contrôle ; • le terrain et l'altitude de sécurité ; • les conditions météorologiques, notamment dans le cas des opérations diurnes ou nocturnes ; • l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • la situation générale en matière de sécurité applicable à l'itinéraire et à la destination ; • l'autorisation du pays hôte, si elle n'est pas donnée dans la lettre d'attribution ; • la planification du soutien applicable à la destination principale et aux autres destinations ; • le dépôt du plan de vol conformément aux règles de l'ONU ou du pays hôte ; • les calculs de poids et centrage ; • les dispositions prises relatives au carburant et la certification quant à son aptitude fonctionnelle ; • l'évitement de conditions d'atterrissage très poussiéreuses ; • le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • le port d'équipement de protection par l'équipage ; • les dispositions prises par les forces au sol pour protéger un hélicoptère immobilisé sur une aire de poser pour des raisons techniques.
B	<p><u>Vol de personnalités importantes – Points pris en considération dans la planification</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • le processus d'autorisation prévu dans les instructions permanentes de la mission ; • les capacités des hélicoptères, notamment en ce qui concerne l'autoprotection et la configuration des sièges des personnalités importantes, selon les instructions permanentes du pays contributeur de contingents ; • la qualification des membres d'équipage et l'habilitation de sécurité nécessaire ; • les capacités de l'équipage et les normes relatives à sa formation, y compris les habilitations de sécurité nécessaires ; • la planification des vols, y compris les conditions météorologiques, les itinéraires de vol, les obstacles situés le long de l'itinéraire, l'altitude de sécurité, les détails concernant le traitement prioritaire, etc ; • la situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • les conditions météorologiques, les obstacles et l'altitude de sécurité ; • l'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • l'autorisation du pays hôte, si elle n'est pas donnée dans la lettre d'attribution ; • une planification adéquate du soutien logistique.

3	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • type de mission ; • zone de l'opération ; • durée de l'opération ; • évaluation de la menace ; • limites et restrictions applicables à l'espace aérien ; • les briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ; • fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • exécution des préparatifs relatifs à la navigation applicables à l'itinéraire prévu ; • facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • calculs de poids et centrage, au besoin ; • le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • gestion des ressources d'équipage ; • règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • directions de vol et préparation du GPS ; • fonctions de ravitaillement en carburant ; • révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'hélicoptère abattu.
<p>L'unité doit pouvoir soutenir son personnel et son matériel au cours d'opérations se déroulant 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.</p>	
4	<p>L'équipage de conduite exécute des tâches aériennes de commandement et contrôle durant le transport des passagers, y compris les personnalités importantes.</p>
5	<p>L'équipage de conduite détermine les conditions de mouvement et de manœuvre.</p>
6	<p>L'équipage de conduite détermine les menaces pour la sûreté et la sécurité et en informe les passagers, y compris les personnalités importantes.</p>
7	<p>L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.</p>
8	<p>Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.</p>
9	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • qualification de catégorie appropriée ; • qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ; • certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote.

AÉRONEFS À VOILURE TOURNANTE – TRANSPORT DE FRET

Description des tâches. Cette tâche consiste à faire transporter du fret par des hélicoptères de manœuvre de l'ONU dans la zone de la mission. Le fret peut être transporté en soute ou à l'extérieur, à l'élingue (en fonction de la disponibilité de matériel spécialisé et des capacités de l'hélicoptère). Tout comme dans le cas du transport de passagers, les aéronefs militaires utilisés conformément à une lettre d'attribution doivent respecter les normes du pays fournisseur et de l'ONU applicables aux opérations d'aviation militaire et se conformer aux modalités et aux conditions de la lettre.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a pour mission de transporter du fret, du matériel ou du ravitaillement par hélicoptère à un endroit connu dans le même théâtre d'opérations. Après l'évaluation nécessaire de la mission, un hélicoptère configuré d'une manière appropriée et doté d'un équipage dûment formé est fourni pour que la mission soit accomplie d'une manière non dangereuse.

NORMES	
1	<p>Lorsque la mission lui est attribuée, l'état-major de l'aviation procède à une analyse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'information essentielle à la réussite de la mission est recueillie ; • Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle ; • Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission (au besoin) et d'autres préparatifs relatifs à la mission ; • Les équipages qui exécutent le mouvement aérien doivent mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de leurs constatations selon le besoin.
2	<p><u>Points pris en considération dans la planification</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le plan de chargement et de déchargement (emplacements, procédures, matériel de manutention) ; • Les capacités de l'hélicoptère ; • Les capacités de l'équipage et les normes relatives à sa formation ; • Les mesures de coordination telles que les communications air-sol ; • Le chargement conformément à la liste de colisage et au manifeste de cargaison ; • Les besoins en matériel spécialisé tel que des élingues, des grues à flèche, etc ; • Les conditions météorologiques ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • Le poids et le volume, selon les limites admissibles de l'hélicoptère ; • Le type de fret (marchandises dangereuses ou fragiles) ; • Le terrain, les obstacles, les zones bâties et l'altitude de sécurité ; • L'autorisation du pays hôte, si elle est requise par la lettre d'attribution ; • La planification du soutien applicable à la destination principale et à la destination de rechange ; • Le dépôt du plan de vol conformément aux règles de l'ONU ou du pays hôte ; • L'état de fonctionnement opérationnel du mécanisme de libération rapide de la charge ; • Le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues.

3	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • type de mission ; • zone de l'opération ; • durée de l'opération (de la base à la base) ; • évaluation de la menace ; • limites et restrictions applicables à l'espace aérien ; • les briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ; • altitude minimale de sécurité ; • dangers connus et état de la destination d'atterrissage ; • fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres. • marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • briefing spécial applicable si des marchandises dangereuses sont transportées ; • état de l'aire de poser d'hélicoptères à la destination ; • facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • calculs de poids et centrage, au besoin ; • le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • gestion des ressources d'équipage ; • règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • directions de vol et préparation du GPS ; • fonctions de ravitaillement en carburant ; • révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'hélicoptère abattu.
4	Les équipages de conduite peuvent exécuter des tâches aériennes de commandement et contrôle durant le transport de fret.
5	L'équipage de conduite détermine les conditions de mouvement et de manœuvre.
6	L'équipage de conduite détermine les menaces pour la sûreté et la sécurité et en informe les passagers, y compris les personnalités importantes.
7	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
8	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
9	L'équipage de conduite détermine les conditions de mouvement et de manœuvre.
10	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • qualification de catégorie appropriée ; • qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ; • certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote ; • compétence de l'équipage en matière de manutention du matériel spécialisé.

AÉRONEFS À VOILURE TOURNANTE – TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Description des tâches. L'expression « marchandises dangereuses », normalisée à l'échelle internationale, désigne des marchandises, des articles et des substances qui, s'ils sont déplacés par aéronef en certaines quantités, présentent un risque pour les personnes, la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement. Il s'agit ici du transport d'une cargaison de marchandises dangereuses par des aéronefs de l'ONU dans la zone de la mission (se reporter au paragr. 1.4.5). Tout comme dans le cas du transport de passagers, les aéronefs militaires utilisés conformément à une lettre d'attribution doivent respecter les normes du pays fournisseur et de l'ONU applicables aux opérations d'aviation militaire et se conformer aux modalités et aux conditions de la lettre.

Conditions. Une fois que le besoin de transporter des marchandises dangereuses est connu, l'unité d'aviation militaire évalue le type et la taille des installations de fret, des installations de manutention spéciale et des installations de stockage requises et fournit un aéronef et un équipage appropriés pour accomplir la mission d'une manière non dangereuse.

NORMES	
1	Un aéronef équipé et configuré d'une manière appropriée de même que le matériel et le personnel spécialement formé requis pour charger et décharger les marchandises dangereuses sont fournis. La totalité du matériel de mission et des installations de stockage spéciales sont utilisables et la coordination nécessaire en vue du transport de marchandises dangereuses jusqu'à l'endroit souhaité est faite.
2	<p>Points pris en considération dans la planification</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une inspection appropriée faite par un personnel qualifié avant l'emballage ; • L'emballage, l'étiquetage et la séparation des marchandises dangereuses ; • Les capacités des aéronefs (la disponibilité du matériel nécessaire à la manutention, au chargement et au déchargement des marchandises dangereuses et d'un équipage compétent) ; • Toutes les autres considérations relatives au transport de fret demeurent valides.
3	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Type de mission ; • Zone de l'opération ; • Durée de l'opération (de la base à la base) ; • Évaluation de la menace ; • Limites et restrictions applicables à l'espace aérien ; • Les briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ; • Altitude minimale de sécurité ; • Dangers connus et état de la destination d'atterrissage ; • Fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • Marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • État des surfaces d'atterrissage ; • Réaction aux situations d'urgence touchant des marchandises dangereuses en vol.

4	Les équipages de conduite peuvent exécuter des tâches aériennes de commandement et contrôle durant le transport de fret.
5	L'équipage de conduite détermine les conditions de mouvement et de manœuvre.
6	L'équipage de conduite détermine les menaces pour la sûreté et la sécurité et en informe les passagers.
7	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
8	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
9	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le pays fournisseur de contingents devrait faire figurer le traitement des marchandises dangereuses dans le programme de formation de l'équipage de façon que celui-ci soit mieux sensibilisé : <ul style="list-style-type: none"> ○ aux risques associés au transport de marchandises dangereuses par la voie des airs ; ○ aux incidents de manutention des marchandises dangereuses à bord de l'aéronef. • Qualifications appropriées du pilote et de l'équipage applicables à des types d'aéronefs précis ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables aux qualifications du commandant de bord et du copilote ; • Vérifications courantes associées au vol ou à une mission spéciale ; • Exécution des préparatifs relatifs à la navigation applicables à l'itinéraire.

AÉRONEFS À VOILURE TOURNANTE – ÉVACUATION SANITAIRE PRIMAIRE (EVASAN PRIMAIRE)

Description des tâches. L'EVASAN primaire est définie comme l'évacuation primaire des victimes du lieu de la blessure vers l'installation médicale adéquate la plus proche, par le moyen de transport qui convient le mieux. Les recherches médicales ont démontré que la rapidité de la prise en charge est essentielle pour atténuer le risque de mort ou d'invalidité permanente. Il est donc extrêmement important d'agir sans délai pour sauver la vie, les membres ou la vue du blessé. Les délais optimaux établis pour les EVASAN primaires sont établis selon le protocole « 10-1-2 »

Conditions. L'unité d'aviation militaire a pour mandat d'exécuter une mission d'EVASAN primaire. Elle agit en coordination avec le quartier général qui est à la source de la mission pour garantir que les ressources appropriées sont disponibles. La coordination est faite en entier et la mission d'EVASAN primaire aérienne est communiquée à l'équipage de conduite.

NORMES	
1	Lorsque cette mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à son analyse de la mission pour garantir que l'hélicoptère est configuré d'une manière appropriée en vue du genre et de la nature prévus des victimes ou du ou des patients qu'il faut transporter. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.
3	Exemples de points pris en considération dans la planification et les préparatifs : <ul style="list-style-type: none"> • Matrice d'alerte ; • Commandement et contrôle ; • Heures de marche depuis la dernière révision moteur majeure ; • Aéronefs civils présents dans la zone ; • Équipes médicales ; • Menace au sol ; • Aires de poser et d'embarquement ; • Emplacement. L'aire de poser et d'embarquement doit être proche du poste de secours. Les blessés peuvent devoir être portés jusqu'à l'aéronef en attente. La zone d'atterrissage et d'embarquement doit toutefois être à une distance suffisante pour ne pas nuire aux activités du poste de secours. Elle devrait si possible, pour éviter de projeter de la poussière vers lui, être sous le vent par rapport au poste de secours ; • Balisage. Le balisage de la zone d'atterrissage et d'embarquement doit être visible du haut des airs ; • Communications ; La fréquence radio et les indicatifs d'appel que l'unité terrestre utilise dans la zone d'atterrissage devraient avoir été prévus ; • Capacité. Les dimensions de la zone d'atterrissage et d'embarquement déterminent le nombre des hélicoptères qui peuvent se poser en même temps pour embarquer des blessés ;

	<ul style="list-style-type: none"> • Obstacles. Les zones d'atterrissage et d'embarquement devraient être exemptes d'obstacles ; • Aire de débarquement et soutien sanitaire ultérieur ; • Souplesse. Le système d'EVASAN primaire doit être assez souple pour permettre aux services de santé de réagir à des situations opérationnelles et cliniques changeantes ; • Situation générale en matière de sécurité ou la sécurité du site d'embarquement ; • Taux de pertes prévu ; • Capacités des équipes d'évacuation (ressources, personnel et matériel) ; • Capacités des moyens, comme la charge utile, la distance franchissable et les civières (certifiées ou pour un usage aéronautique et approuvées par l'état-major du pays fournisseur de contingents concerné) ; • Planification adéquate du soutien.
4	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le nombre de patients et l'ordre de priorité ; • le type de matériel spécial requis ; • le nombre et le type des patients allongés ou ambulatoires.
5	Le personnel médical ou l'équipe d'évacuation sanitaire aérienne participe à la préparation et au briefing de la tâche.
6	L'équipage de conduite qui exécute le mouvement aérien doit mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de ses constatations selon le besoin.
7	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
8	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
9	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualification de catégorie appropriée ; • Qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote ; • L'équipe ou l'équipage qui exécute la mission d'EVASAN primaire doit être capable de s'occuper des blessures les plus graves ; • Le personnel qui joue un rôle dans l'EVASAN secondaire doit avoir la formation voulue pour assurer une réanimation, une stabilisation et des soins en route adéquats pour que l'état de la victime ne se détériore pas à cause de l'évacuation ; • Tout le personnel qui joue un rôle dans l'opération doit avoir une formation en gestes élémentaires de survie et être compétent en matière de premiers soins élémentaires. Le personnel doit aussi respecter les méthodes élémentaires de protection contre les bactéries lorsqu'il a affaire à des liquides organiques humains.

AÉRONEFS À VOILURE TOURNANTE – ÉVACUATION SANITAIRE SECONDAIRE (EVASAN SECONDAIRE)

Description des tâches. L'EVASAN secondaire consiste à transporter des patients, y compris des blessés, entre deux installations médicales à l'intérieur de la zone de la mission (sur le théâtre) ou à l'extérieur de celle-ci. Elle doit être menée en fonction de l'urgence médicale.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a pour mandat d'exécuter une mission d'EVASAN secondaire. Elle agit en coordination avec le quartier général qui est à la source de la mission pour garantir que les ressources appropriées sont disponibles. La coordination est faite en entier et la mission d'EVASAN secondaire aérienne est communiquée à l'équipage.

NORMES	
1	Lorsque cette mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à son analyse de la mission pour garantir que l'hélicoptère est configuré d'une manière appropriée en vue du genre et de la nature prévus des victimes ou du ou des patients qu'il faut transporter. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.
3	Exemples de points pris en considération dans la planification et les préparatifs : Les capacités des hélicoptères (accès à du matériel spécialisé pour les soins médicaux donnés en route, y compris des civières certifiées ou pour usage aéronautique, approuvées par l'état-major du pays contributeur de contingents concerné). <ul style="list-style-type: none"> • Les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ; • La disponibilité d'équipages d'évacuation sanitaire aérienne dûment formés ; • Les conditions météorologiques, le terrain et l'altitude de sécurité ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • Une planification adéquate du soutien, y compris les fournitures médicales nécessaires ; • Une évaluation des risques de nature médicale, pour que l'état du patient respecte des normes de sûreté acceptables ; • Les installations de traitement médical (niveaux 1, 2 et 3) devraient être avisées et prêtes à recevoir le patient ; • Une attention particulière doit être accordée aux vols d'EVASAN secondaire de patients atteints d'une maladie fortement contagieuse (p. ex., fièvre d'Ebola), conformément à la lettre d'attribution et en respectant toutes les mesures de précaution nécessaires.
4	La structure médicale assure le transport du ou des patients vers un lieu de départ à cet effet.
5	L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée : <ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de patients et l'ordre de priorité ; • Le type de matériel spécial requis ; • Le nombre et le type des patients allongés ou ambulatoires.
6	Le personnel médical ou l'équipe d'évacuation sanitaire aérienne participe à la préparation et à l'exécution de la tâche.
7	L'équipage de conduite qui exécute le mouvement aérien doit mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de ses constatations selon le besoin.

8	L'installation médicale de réception s'attend à recevoir le ou les patients à destination.
9	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
10	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
11	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualification de catégorie appropriée ; • Qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote ; • L'équipe ou l'équipage qui exécute la mission d'EVASAN primaire doit être capable de s'occuper des blessures les plus graves ; • Le personnel qui joue un rôle dans l'EVASAN secondaire doit avoir la formation voulue pour assurer une réanimation, une stabilisation et des soins en route adéquats pour que l'état de la victime ne se détériore pas à cause de l'évacuation ; • Tout le personnel qui joue un rôle dans l'opération doit avoir une formation en gestes élémentaires de survie et être compétent en matière de premiers soins élémentaires. Le personnel doit aussi respecter les méthodes élémentaires de protection contre les bactéries lorsqu'il a affaire à des liquides organiques humains.

AÉRONEFS À VOILURE TOURNANTE – OPÉRATIONS SPÉCIALISÉES (ASSAUT AÉRIEN, RÉACTION RAPIDE, DESCENTE EN RAPPEL OU PAR CORDE DE DESCENTE RAPIDE, PARACHUTAGE, LARGAGE PAR HÉLICOPTÈRE)

Description des tâches. Les opérations spécialisées sont des mouvements aériens faits par des forces onusiennes à l'aide d'aéronefs à voilure tournante pour confronter et détruire ou immobiliser les forces hostiles ou leur nuire, s'emparer d'une position clé et la tenir, ou bloquer les couloirs de retrait des forces hostiles en vue de protéger les forces ou les groupes conformément au mandat.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a pour mission de transporter une force d'infanterie ou une force de réaction rapide désignée dans une zone de conflit pour, par exemple, attaquer un objectif ou assurer une intervention rapide. Après une évaluation opérationnelle détaillée des risques, une combinaison d'hélicoptères appropriée et des équipages expérimentés qui ont eu la formation voulue sont envoyés accomplir la mission.

NORMES	
1	Lorsque la mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à une analyse afin de recueillir l'information essentielle à la réussite de la mission. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.
3	Exemples de points pris en considération dans la planification et les préparatifs : <ul style="list-style-type: none"> • Le type de mission ; • Les capacités de l'hélicoptère ; • Les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ;

	<ul style="list-style-type: none"> • Les briefings détaillés et la coordination relatifs aux techniques et aux tactiques d'assaut aérien dont les organismes et les unités concernés sont la source ; • La coordination requise entre différents types d'hélicoptères (hélicoptères de manœuvre et hélicoptères d'attaque) ; • La zone d'opérations ; • La situation en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • Les conditions météorologiques (conditions météorologiques de vol à vue) ; • L'information aéronautique (AIP, OTAM, espace aérien) ; • Le terrain, les obstacles et l'altitude de sécurité ; • L'autorisation du pays hôte, si elle n'est pas donnée dans la lettre d'attribution ; • Une planification logistique et administrative adéquate, notamment en ce qui concerne le carburant et les munitions ; • Les techniques et la formation applicables à l'assaut aérien et la coordination auprès des troupes au sol ; • Les règles d'engagement ; • Un plan d'urgence visant à récupérer un hélicoptère abattu ; • L'établissement d'une base opérationnelle avancée temporaire ; • Les dispositions prises pour l'avitaillement en carburant à la base opérationnelle avancée ; • Les services médicaux pour les victimes ; • Les opérations de recherche et de sauvetage au combat ; • L'équipement de protection pour l'équipage ; • La formation et les instructions permanentes relatives à l'atterrissage sur des aires poussiéreuses ; • Les instructions d'entretien permanentes adaptées aux opérations menées sur des terrains poussiéreux non préparés ; • Le niveau de blindage des hélicoptères ; • L'altitude opérationnelle minimale des hélicoptères de surveillance accompagnant les hélicoptères de transport de fret ; • La formation des pilotes relativement au vol en formation ; • Le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • Les capacités des jumelles de vision nocturne et la formation sur leur utilisation, particulièrement pour les atterrissages sur des aires non préparées ; • L'insertion préalable d'une équipe de protection de la zone de poser à bord d'hélicoptères de manœuvre ; • Le balayage préalable de la zone, en particulier les zones de poser, par des hélicoptères d'attaque ou armés, si possible.
4	Des mesures de coordination telles que les communications air-sol destinées à éviter les tirs fratricides sont en place.
5	Une formation et la coordination avec les troupes au sol, y compris une répétition détaillée de la mission, sont assurées.
6	L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée : <ul style="list-style-type: none"> • Type de mission ; • Zone de l'opération ; • Durée de l'opération ;

	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation de la menace ; • Type de munitions à utiliser ; • Briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ; • Altitude de sécurité permettant un engagement ; • Dangers du vol à basse altitude ; • Fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • Marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • Facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • Calculs de poids et centrage, au besoin ; • Plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • Gestion des ressources d'équipage ; • Règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • Directions de vol et préparation du GPS ; • Fonctions de ravitaillement en carburant ; • Révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'hélicoptère abattu.
7	La sécurité et le soutien des zones de poser sont assurés par des hélicoptères d'attaque ou des hélicoptères armés (le cas échéant).
8	Avant l'insertion, les aires de poser sont nettoyées par les équipes au sol et leur état est communiqué à l'équipe principale.
9	L'équipage de conduite qui exécute le mouvement aérien doit mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de ses constatations selon le besoin.
10	La coordination interne et les communications au sein de l'équipe aérienne (p. ex., UH et AH) et avec les forces terrestres sont toujours maintenues.
11	Les tâches de suivi (p. ex. appui rapproché, reconnaissance armée à l'appui des forces terrestres) sont accomplies (jusqu'à ce que l'objectif des forces terrestres soit atteint).
12	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
13	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
14	Normes de formation minimales requises <ul style="list-style-type: none"> • Qualification de catégorie appropriée ; • Qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote ; • Formation propre à la mission donnée à l'équipage.

AÉRONEFS À VOILURE TOURNANTE – RECHERCHE ET SAUVETAGE

Description des tâches. Les opérations de recherche et de sauvetage sont des tâches opérationnelles ayant pour but de repérer du personnel, de communiquer avec lui et de le récupérer dans des zones isolées d'un milieu permissif. Il s'agit d'opérations spécialisées exécutées par des forces de sauvetage en vue de récupérer du personnel en détresse. Les opérations de recherche et de sauvetage sont une activité technique exécutée par du personnel spécialement formé. L'extraction immédiate est un autre concept qui consiste à employer la force disponible pour lancer une opération de sauvetage rapide.

Conditions. L'unité a pour mission d'exécuter des opérations de recherche et de sauvetage en appui d'un aéronef ou d'un hélicoptère manquant ou en retard, de forces terrestres ou de personnel aux prises avec une situation d'urgence. Les opérations de recherche et de sauvetage peuvent avoir lieu au-dessus de zones très diversifiées de terrain inhospitalier, d'étendues d'eau ou de régions sinistrées exigeant un personnel navigant et des aéronefs très performants. Elles doivent être planifiées et évaluées de façon exhaustive pour qu'on puisse déployer un équipage approprié et des hélicoptères adéquatement configurés.

NORMES	
1	Lorsque la mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à une analyse afin de recueillir l'information essentielle à la réussite de la mission. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.
3	Le matériel spécial nécessaire tel que des treuils, des élingues, des réservoirs de lutte contre l'incendie et ainsi de suite, de même que les hélicoptères et les compétences spéciales dont l'équipage peut avoir besoin, sont déterminés.
4	Exemples de points pris en considération dans la planification et les préparatifs : <ul style="list-style-type: none"> • Les capacités des hélicoptères (notamment l'accès au matériel spécialisé nécessaire, comme un treuil) ; • Respect des instructions permanentes propres aux opérations aériennes de recherche et de sauvetage de la mission ; • Les capacités de l'équipage et les normes de formation de l'équipage (y compris les missions spéciales) ; • La zone d'opérations et la nature du terrain ; • La nature de la situation qui requiert une opération de recherche et de sauvetage (p. ex., sauvetage en mer, sauvetage en cas d'incendie, sauvetage en cas d'inondation) ; • Les schémas et techniques de recherche appropriés ; • La situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • Les conditions météorologiques, les obstacles et l'altitude de sécurité ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • Une planification appropriée du soutien en vue d'une autonomie maximale au cours des recherches (y compris l'accès à des réservoirs de carburant supplémentaires).

5	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le type de mission ainsi que le type de recherche à accomplir ; • La zone de l'opération ; • La durée de l'opération ; • L'évaluation de la menace ; • Les briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ; • Les fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • La marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • L'état de l'aire ou de la surface de poser d'hélicoptère ; • Les facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • Les calculs de poids et centrage, au besoin ; • Le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • La gestion des ressources d'équipage ; • Les règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • Les directions de vol et préparation du GPS ; • Les fonctions de ravitaillement en carburant ; • La révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'hélicoptère abattu.
6	<p>L'équipage qui exécute le mouvement aérien doit mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de ses constatations selon le besoin.</p>
7	<p>L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.</p>
8	<p>Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.</p>
9	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plans de recherche et de sauvetage préparés et ayant fait l'objet de répétitions avant la mission ; • Qualification de catégorie appropriée ; • Qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables aux missions spéciales) ; • Certification médicale appropriée et valide du personnel navigant ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote.

AÉRONEFS À VOILURE TOURNANTE – RECHERCHE ET SAUVETAGE AU COMBAT (RESCO)

Description des tâches. Les opérations de recherche et de sauvetage au combat (RESCO) sont des opérations spécialisées visant à récupérer des personnes isolées dans un milieu non permissif, généralement là où des menaces pèsent contre la force de récupération. Ces opérations sont de nature stratégique. Elles emploient de nombreux moyens et peuvent être exécutées par une force opérationnelle composée d'hélicoptères, d'avions d'attaque au sol, de ravitailleurs en vol et d'un poste de commandement aéroporté ou terrestre. Des forces terrestres comme la section d'appui aux opérations aériennes spécialisée et polyvalente (VSAS) peuvent y prendre part. Cette mission est planifiée avant d'être exécutée. Une RESCO débute une heure après l'incident et se poursuit jusqu'à une semaine après celui-ci.

Conditions. L'unité a pour mission d'exécuter des opérations de recherche et de sauvetage au combat (RESCO) afin de récupérer une ou plusieurs personnes ou des troupes au sol se trouvant dans un environnement hostile. Les opérations de ce type requièrent un personnel navigant et des aéronefs très performants. Elles nécessitent une planification (qui s'étend habituellement sur au plus une semaine, selon la complexité de l'environnement) et une évaluation exhaustive pour qu'un équipage approprié et des hélicoptères configurés adéquatement soient envoyés.

NORMES	
1	Lorsque la mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à une analyse afin de recueillir l'information essentielle à la réussite de la mission. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle, et la liste du matériel spécial requis pour accomplir la tâche est dressée.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.
3	Exemples de points pris en considération dans la planification et les préparatifs : <ul style="list-style-type: none"> • Les capacités des moyens (notamment l'accès au matériel spécialisé nécessaire, comme un treuil) ; • Les capacités de l'équipage et les normes de formation de l'équipage (y compris les missions spéciales) ; • La zone d'opérations et la nature du terrain ; • La nature de la situation qui exige une RESCO (pilote abattu, menaces, environnement, etc.) ; • Les techniques de recherche appropriées ; • Les instructions permanentes ; • La situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • Les conditions météorologiques, les obstacles et l'altitude de sécurité ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • Une planification appropriée du soutien en vue d'une autonomie maximale au cours des recherches (y compris l'accès à des réservoirs de carburant supplémentaires) ; • La coordination avec des forces spéciales.
4	L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée : <ul style="list-style-type: none"> • Type de mission et type de recherche à accomplir ; • Zone de l'opération ;

	<ul style="list-style-type: none"> • Durée de l'opération ; • Évaluation de la menace ; • Briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ; • Fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • Marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • État de l'aire ou de la surface de poser d'hélicoptère ; • Facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • Calculs de poids et centrage, au besoin ; • Plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • Gestion des ressources d'équipage ; • Règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • Directions de vol et préparation du GPS ; • Fonctions de ravitaillement en carburant ; • Révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'hélicoptère abattu.
5	La coordination et la préparation avec les forces terrestres sont réalisées.
6	Les communications sont établies et les informations sont échangées avec les forces terrestres embarquées en situation, surtout dans la zone de poser prévue.
7	L'équipage de conduite qui exécute le mouvement aérien doit mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de ses constatations selon le besoin.
8	Le personnel navigant est prêt à fournir un appui rapproché aux troupes au sol ou à mener une attaque rapprochée pour les appuyer.
9	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
10	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
11	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualifications appropriées du pilote et de l'équipage applicables à des types d'aéronefs précis ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord (cmdt bord) et au copilote ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Vérifications courantes associées au vol ou à une mission spéciale ; • Exécution des préparatifs relatifs à la navigation applicables à l'itinéraire ; • Définition de la zone de responsabilité pour la RESCO ; • Définition de la zone d'opérations réglementée ; • Observation des normes de formation minimales requises relatives aux missions d'EVASAN primaire ; • Localisation du personnel navigant ou d'effectifs isolés (survivants) par des méthodes de recherche visuelles ou électroniques afin de les récupérer ; • Établissement d'une communication radio ou par signalisation visuelle avec les survivants afin de les identifier pour la RESCO ; • Récupération des survivants et transport en zone amie, et fourniture d'une assistance médicale au besoin.

AÉRONEFS À VOILURE TOURNANTE – RECHERCHE ET SAUVETAGE (EXTRACTION IMMÉDIATE AU COMBAT)

Description des tâches. L'expression « extraction immédiate » désigne des opérations spécialisées visant à récupérer des personnes isolées dans un milieu hostile, généralement là où des menaces immédiates pèsent contre la force de récupération. Ces opérations sont de nature tactique. Ces opérations sont menées avec des moyens d'aviation militaire de l'ONU qui prennent déjà part à l'opération. Le commandant de la mission peut y affecter à l'avance des moyens ou recourir à ceux qui sont déjà en place. On peut, par exemple, la confier à des troupes au sol comme la VSAS.

Conditions. L'unité a pour mission de mener une opération d'extraction immédiate au combat (CIMEX) pour retirer une ou plusieurs personnes isolées d'une situation menaçante immédiate. L'opération a lieu dans un environnement hostile (pour la force de récupération) qui exige un personnel navigant et des aéronefs extrêmement performants. Puisque les opérations de ce type exigent une réaction presque immédiate, l'étape de planification et de préparation doit nécessairement comporter la formation et la coordination préalables (opération de circonstance) des moyens terrestres et aériens concernés ainsi que la répétition des tactiques, des techniques et des procédures. Ces opérations sont généralement menées par des éléments d'un groupe opérationnel des forces aériennes spéciales (ASOTG).

NORMES	
1	Lorsque la mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à une analyse afin de recueillir l'information essentielle à la réussite de la mission. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.
3	Exemples de points pris en considération dans la planification et les préparatifs : <ul style="list-style-type: none"> • Les capacités des moyens (notamment l'accès au matériel spécialisé nécessaire, comme un treuil) ; • Les capacités des contingents embarqués ; • Ses propres capacités d'appui ; • La zone d'opérations et la nature du terrain ; • La récréation ; • Les instructions permanentes.
4	L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée : <ul style="list-style-type: none"> • Type de mission et type de recherche à accomplir ; • Zone de l'opération ; • Durée de l'opération ; • Évaluation de la menace ; • Briefings sur les conditions météorologiques et NOTAM ; • Fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • Marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ;

	<ul style="list-style-type: none"> • État de l'aire ou de la surface de poser d'hélicoptère ; • Facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • Calculs de poids et centrage, au besoin ; • Plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • Gestion des ressources d'équipage ; • Règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • Directions de vol et préparation du GPS ; • Fonctions de ravitaillement en carburant ; • Révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'hélicoptère abattu.
5	L'équipage qui exécute le mouvement aérien doit mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de ses constatations selon le besoin.
6	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
7	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
8	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualifications appropriées pour la mission à accomplir ; • Respect des exigences minimales de l'ONU ; • Certification médicale appropriée et valide du personnel ; • Définition de la zone de responsabilité pour la RESCO ; • Définition de la zone d'opérations réglementée ; • Observation des normes de formation minimales requises relatives aux missions d'EVASAN primaire ; • Établissement d'une communication radio ou par signalisation visuelle avec les survivants afin de les identifier pour la RESCO ; • Récupération du survivant et son transport en zone amie, et assistance médicale au besoin.

AÉRONEFS À VOILURE FIXE – TRANSPORT DE PASSAGERS (Y COMPRIS DES PERSONNALITÉS IMPORTANTES)

Description des tâches. L'expression « transport de passagers » désigne le mouvement aérien de passagers (y compris les personnalités importantes) en utilisant des moyens d'aviation de l'ONU. Les aéronefs militaires utilisés conformément à une lettre d'attribution doivent respecter les normes du pays fournisseur et de l'ONU applicables aux opérations d'aviation militaire et se conformer aux modalités et aux conditions de la lettre.

Conditions. L'unité a pour mission de transporter des troupes, du personnel, des personnalités importantes, du personnel de soutien et des officiers de liaison dans le cadre d'un mouvement aérien. Elle évalue le besoin, le type et la taille des aéronefs nécessaires et fournit l'aéronef et l'équipage appropriés pour accomplir la mission d'une manière non dangereuse.

NORMES	
1	<p>Lorsque la mission lui est attribuée, l'état-major de l'aviation procède à une analyse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'information essentielle à la réussite de la mission est recueillie ; • Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle ; • Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission (au besoin) et d'autres préparatifs relatifs à la mission ; • Les équipages qui exécutent le mouvement aérien doivent mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de leurs constatations selon le besoin.
2	<p><u>Vol de passagers – Points pris en considération dans la planification</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les capacités des aéronefs (notamment l'autoprotection, la disponibilité et l'adéquation de l'équipement de sécurité des passagers, les caractéristiques nominales, etc.) ; • Les capacités et les qualifications de l'équipage ; • Le commandement et contrôle ; • Le terrain et l'altitude de sécurité ; • Les conditions météorologiques, notamment dans le cas des opérations diurnes ou nocturnes ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • La situation générale en matière de sécurité applicable à l'itinéraire et à la destination ; • L'autorisation du pays hôte, si elle n'est pas donnée dans la lettre d'attribution ; • La planification du soutien applicable à la destination principale et aux autres destinations ; • Le dépôt du plan de vol conformément aux règles de l'ONU ou du pays hôte ; • Les calculs de poids et centrage ; • Les dispositions prises relatives au carburant et la certification quant à son aptitude fonctionnelle ; • L'évitement de conditions d'atterrissage très poussiéreuses ; • Le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • Le port d'équipement de protection par l'équipage ; • Les dispositions prises par les forces au sol pour protéger un aéronef immobilisé sur une aire de poser pour des raisons techniques.

3	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Type de mission ; • Zone de l'opération ; • Durée de l'opération ; • Évaluation de la menace ; • Limites et restrictions applicables à l'espace aérien ; • Briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ; • Fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • Marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • Exécution des préparatifs relatifs à la navigation applicables à l'itinéraire prévu ; • Facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • Calculs de poids et centrage, au besoin ; • Plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • Gestion des ressources d'équipage ; • Règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • Directions de vol et préparation du GPS ; • Fonctions de ravitaillement en carburant ; • Révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'aéronef abattu.
4	L'unité doit pouvoir soutenir son personnel et son matériel au cours d'opérations se déroulant 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.
5	L'équipage de conduite exécute des tâches aériennes de commandement et contrôle durant le transport des passagers.
6	L'équipage de conduite détermine les conditions de mouvement et de manœuvre.
7	L'équipage de conduite détermine les menaces pour la sûreté et la sécurité et en informe les passagers.
8	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
9	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
10	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualifications appropriées du pilote et de l'équipage applicables à des types d'aéronefs précis ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord (cmdt bord) et au copilote ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Vérifications courantes associées au vol ou à une mission spéciale ; • Exécution des préparatifs relatifs à la navigation applicables à l'itinéraire.

AÉRONEFS À VOILURE FIXE – TRANSPORT DE FRET

Description des tâches. Cette tâche consiste à faire transporter du fret par des aéronefs de l'ONU dans la zone de la mission. Tout comme dans le cas du transport de passagers, les aéronefs militaires utilisés conformément à une lettre d'attribution doivent respecter les normes du pays fournisseur et de l'ONU applicables aux opérations d'aviation militaire et se conformer aux modalités et aux conditions de la lettre.

Conditions. L'unité a pour mission de transporter du matériel, de l'équipement, des munitions, du ravitaillement, de la nourriture, de l'eau ou tout autre produit approuvé dans le cadre d'un mouvement aérien. Elle évalue le besoin, le type et la taille des aéronefs nécessaires et fournit l'aéronef et l'équipage appropriés pour accomplir la mission d'une manière non dangereuse.

NORMES	
1	<p>Lorsque la mission lui est attribuée, l'état-major de l'aviation procède à une analyse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'information essentielle à la réussite de la mission est recueillie ; • Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle ; • Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission (au besoin) et d'autres préparatifs relatifs à la mission ; • Les équipages qui exécutent le mouvement aérien doivent mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de leurs constatations selon le besoin.
2	<p>Points pris en considération dans la planification</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le plan de chargement et de déchargement (emplacements, procédures, matériel de manutention) ; • Les capacités des aéronefs ; • Les capacités de l'équipage et les normes relatives à sa formation ; • Le manifeste de cargaison et la séparation des marchandises dangereuses ; • Les mesures de coordination telles que les communications air-sol ; • Le chargement conformément à la liste de colisage et au manifeste de cargaison ; • Les besoins en matériel spécialisé tel que des élingues, des grues à flèche, etc. ; • Les conditions météorologiques ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • Le poids et le volume, selon les limites admissibles de l'aéronef ; • Le type de fret (marchandises dangereuses ou fragiles) ; • Le terrain, les obstacles, les zones bâties et l'altitude de sécurité ; • L'autorisation du pays hôte, si elle est requise par la lettre d'attribution ; • La planification du soutien applicable à la destination principale et à la destination de rechange ; • Le dépôt du plan de vol conformément aux règles de l'ONU ou du pays hôte ; • L'état de fonctionnement opérationnel du mécanisme de libération rapide de la charge ; • Le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues.

3	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Type de mission ; • Zone de l'opération ; • Durée de l'opération (de la base à la base) ; • Évaluation de la menace ; • Limites et restrictions applicables à l'espace aérien ; • Briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ; • Altitude minimale de sécurité ; • Dangers connus et état de la destination d'atterrissage ; • Fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • Marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • Briefing spécial applicable si des marchandises dangereuses sont transportées ; • État de l'aire d'atterrissage à destination ; • Facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • Calculs de poids et centrage, au besoin ; • Plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • Gestion des ressources d'équipage ; • Règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • Directions de vol et préparation du GPS ; • Fonctions de ravitaillement en carburant ; • Révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'aéronef abattu.
4	Les équipages de conduite peuvent exécuter des tâches aériennes de commandement et contrôle durant le transport de fret.
5	L'équipage de conduite détermine les conditions de mouvement et de manœuvre.
6	L'équipage de conduite détermine les menaces pour la sûreté et la sécurité et en informe les passagers.
7	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
8	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
9	L'équipage de conduite détermine les conditions de mouvement et de manœuvre.
10	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualification de catégorie appropriée ; • Qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote. <p>Compétence de l'équipage en matière de manutention du matériel spécialisé</p>

AÉRONEFS À VOILURE FIXE – TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Description des tâches. L'expression « marchandises dangereuses », normalisée à l'échelle internationale, désigne des marchandises, des articles et des substances qui, s'ils sont déplacés par aéronef en certaines quantités, présentent un risque pour les personnes, la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement. Il s'agit ici du transport d'une cargaison de marchandises dangereuses par des aéronefs de l'ONU dans la zone de la mission (se reporter au par. 1.5.5). Tout comme dans le cas du transport de passagers, les aéronefs militaires utilisés conformément à une lettre d'attribution doivent respecter les normes du pays fournisseur et de l'ONU applicables aux opérations d'aviation militaire et se conformer aux modalités et aux conditions de la lettre.

Conditions. Une fois que le besoin de transporter des marchandises dangereuses est connu, l'unité d'aviation militaire évalue le type et la taille des installations de fret, des installations de manutention spéciale et des installations de stockage requises et fournit un aéronef et un équipage appropriés pour accomplir la mission d'une manière non dangereuse.

NORMES	
1	Un aéronef équipé et configuré d'une manière appropriée de même que le matériel et le personnel spécialement formé requis pour charger et décharger les marchandises dangereuses sont fournis. La totalité du matériel de mission et des installations de stockage spéciales sont utilisables et la coordination nécessaire en vue du transport de marchandises dangereuses jusqu'à l'endroit souhaité est faite.
2	<p>Points pris en considération dans la planification</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une inspection appropriée faite par un personnel qualifié avant l'emballage ; • L'emballage, l'étiquetage et la séparation des marchandises dangereuses ; • Les capacités des aéronefs (la disponibilité du matériel nécessaire à la manutention, au chargement et au déchargement des marchandises dangereuses et d'un équipage compétent) ; • Toutes les autres considérations relatives au transport de fret demeurent valides.
3	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Type de mission ; • Zone de l'opération ; • Durée de l'opération (de la base à la base) ; • Évaluation de la menace ; • Limites et restrictions applicables à l'espace aérien ; • Briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ; • Altitude minimale de sécurité ; • Dangers connus et état de la destination d'atterrissage ; • Fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • Marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • État des surfaces d'atterrissage ; • Réaction aux situations d'urgence touchant des marchandises dangereuses en vol.

4	Les équipages de conduite peuvent exécuter des tâches aériennes de commandement et contrôle durant le transport de fret.
5	L'équipage de conduite détermine les conditions de mouvement et de manœuvre.
6	L'équipage de conduite détermine les menaces pour la sûreté et la sécurité et en informe les passagers.
7	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
8	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
9	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le pays fournisseur de contingents devrait faire figurer le traitement des marchandises dangereuses dans le programme de formation de l'équipage de façon que celui-ci soit mieux sensibilisé : <ul style="list-style-type: none"> ○ aux risques associés au transport de marchandises dangereuses par la voie des airs ; ○ aux incidents de manutention des marchandises dangereuses à bord de l'aéronef. • Qualifications appropriées du pilote et de l'équipage applicables à des types d'aéronefs précis ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables aux qualifications du commandant de bord et du copilote ; • Vérifications courantes associées au vol ou à une mission spéciale ; • Exécution des préparatifs relatifs à la navigation applicables à l'itinéraire.

AÉRONEFS À VOILURE FIXE – SURVEILLANCE ET RECONNAISSANCE

Description des tâches. La tâche de surveillance ou de reconnaissance consiste à obtenir des informations pertinentes en vue de lancer une alerte rapide à la force. Elle exige aussi l'emploi d'un ou de plusieurs capteurs électro-optiques et infrarouges diurnes et nocturnes et peut nécessiter, dans le cas des aéronefs d'attaque légers, la localisation et la confrontation des forces hostiles. **Surveillance** – Observation systématique de l'espace aérien, du cyberspace, d'étendues en surface ou en profondeur, de lieux, de personnes ou d'objets par des moyens visuels, sonores, électroniques, photographiques ou autres. **Reconnaissance** – Mission entreprise pour obtenir, par observation visuelle ou autres méthodes de détection, de l'information sur les activités et les ressources des forces adverses ou à recueillir des données météorologiques, hydrographiques ou géographiques d'une zone précise.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a pour mission d'exécuter des opérations de reconnaissance ou de surveillance aériennes. Les opérations de reconnaissance et de surveillance aériennes peuvent inclure la reconnaissance ou encore la surveillance de zone, d'itinéraire ou de secteur. Cette mission peut faire partie de mouvements de troupes et de matériel. Les équipages devraient toujours procéder à la reconnaissance et à la surveillance de l'itinéraire où ils volent et rapporter toute l'information jugée importante. Le quartier général de la force traite les produits de l'unité militaire et détermine leur valeur opérationnelle.

NORMES	
1	Lorsque la mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à une analyse afin de recueillir l'information essentielle à la réussite de la mission. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.
3	L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée : <ul style="list-style-type: none"> • Type de mission ; • Zone de l'opération ; • Durée de l'opération (de la base à la base) ; • Évaluation de la menace ; • Règles d'engagement applicables aux engagements aériens ; • Limites et restrictions applicables à l'espace aérien ; • Briefings sur les conditions météorologiques et NOTAM ; • Altitude minimale de sécurité ; • Dangers connus et état des sites d'atterrissage ; • Fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les troupes au sol ; • Marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • Facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • Calculs de poids et centrage, au besoin ; • Plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • Gestion des ressources d'équipage ; • Règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • Directions de vol et préparation du GPS ; • Fonctions de ravitaillement en carburant ; • Révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'aéronef abattu.
4	Les équipages de conduite peuvent exécuter des tâches aériennes de commandement et contrôle durant des missions de surveillance.
5	Les équipages peuvent déterminer les conditions de mouvement et de manœuvre, y compris les forces et les faiblesses des forces statiques et des forces en mouvement.
6	L'unité aérienne militaire est apte à fournir l'information nécessaire pour permettre aux forces de maintien de la paix de maintenir la liberté de manœuvre et, au besoin, de manœuvrer contre des éléments hostiles afin de réduire leur aptitude à nuire aux efforts de maintien de la paix des Nations Unies.
7	Les observations concernant les factions opposées ou sur le terrain sont faites par des moyens visuels ou photographiques, des systèmes de détection infrarouge ou du matériel électronique embarqués et du matériel à fonctionnement manuel.

8	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
9	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
10	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualifications appropriées du pilote et de l'équipage applicables à des types d'aéronefs précis ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote ; • Vérifications courantes associées au vol ou à une mission spéciale ; • Exécution des préparatifs relatifs à la navigation applicables à l'itinéraire ; • Hauteur libre minimale. La reconnaissance aérienne doit se faire à une hauteur minimale de 500 pi. Si l'aéronef qui fait une reconnaissance aérienne doit voler à moins de 159 m (500 pi), la reconnaissance devrait avoir lieu après une analyse détaillée des risques portant sur : <ul style="list-style-type: none"> ○ la topographie et la végétation ; ○ le type d'aéronef ; ○ les heures de vol et de service du personnel navigant ; ○ l'évaluation de la menace.

AÉRONEFS À VOILURE FIXE – OPÉRATIONS DE LIVRAISON PAR AIR

Description des tâches. La livraison par air est une opération d'approvisionnement aérien par parachute ou largage, ou encore une opération d'insertion de forces parachutées spécialisées. **Approvisionnement aérien.** Ce type d'opération peut être nécessaire, par exemple, à la suite de catastrophes naturelles telles que les tremblements de terre ou les inondations lorsque les installations d'atterrissage sont indisponibles ou lorsque d'autres moyens sont indisponibles ou inefficaces. **Forces parachutées.** Dans le cadre de missions de paix, on peut aussi recourir à des opérations de livraison par air pour insérer au besoin des forces parachutées spécialisées en appui d'un mandat de l'ONU. Ces opérations nécessitent des aéronefs spécialement configurés et des équipages expressément formés à cette fin.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a pour mission d'exécuter un parachutage de ravitaillement et de matériel dans un secteur opérationnel ou dans une zone sinistrée. Après une évaluation détaillée du besoin, l'unité prépare un aéronef équipé d'une manière appropriée pour exécuter la tâche et veille à ce que l'équipage requis pour la mission soit disponible.

NORMES	
1	<p>Lorsque la mission lui est attribuée, l'état-major de l'aviation procède à une analyse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'information essentielle à la réussite de la mission est recueillie ; • Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle ; • Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission (au besoin) et d'autres préparatifs relatifs à la mission ;

	<p>Les équipages qui exécutent le mouvement aérien doivent mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de leurs constatations selon le besoin.</p>
2	<p><u>Points pris en considération dans la planification</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les capacités des aéronefs (spécialement configurés pour des opérations de parachutage) ; • Les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ; • L'accès à des installations d'arrimage et de pliage de parachutes ; • La coordination applicable au choix et au balisage de la zone de largage ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • La zone d'opérations, les conditions météorologiques et l'altitude de sécurité ; • La situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • La disponibilité d'arrimeurs et de chefs-largueurs ; • Toutes les autres considérations relatives au transport de fret demeurent valides.
3	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Type de mission ; • Zone de l'opération et préparation de la zone de largage ; • Durée de l'opération (de la base à la base) ; • Évaluation de la menace ; • Limites et restrictions applicables à l'espace aérien ; • Briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ; • Altitude minimale de sécurité ; • Nombre de soldats à parachuter ; • Type de cargaison à parachuter ; • Dangers connus et état de la destination d'atterrissage ; • Fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • Marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • Briefing spécial applicable si des marchandises dangereuses sont transportées ; • État de l'aire d'atterrissage à destination ; • Facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • Calculs de poids et centrage, au besoin ; • Plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • Gestion des ressources d'équipage ; • Règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • Directions de vol et préparation du GPS ;

	<ul style="list-style-type: none"> • Fonctions de ravitaillement en carburant ; • Révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'aéronef abattu.
4	Les équipages de conduite peuvent exécuter des tâches aériennes de commandement et contrôle durant le transport de fret.
5	L'équipage de conduite détermine les conditions de mouvement et de manœuvre.
6	L'équipage de conduite détermine les menaces pour la sûreté et la sécurité et en informe les parachutistes.
7	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
8	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
9	Normes de formation minimales requises ou critères d'auto-évaluation <ul style="list-style-type: none"> • Compétence des arrimeurs ; • Qualification de catégorie appropriée ; • Qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote ; • Vérifications courantes associées au vol ou à une mission spéciale ; • Exécution des préparatifs relatifs à la navigation applicables à l'itinéraire.

AÉRONEFS À VOILURE FIXE – EVASAN PRIMAIRE

Description des tâches. Comme pour les aéronefs à voilure tournante, l'EVASAN primaire est définie comme l'évacuation primaire des victimes du lieu de la blessure vers l'installation médicale adéquate la plus proche, par le moyen de transport qui convient le mieux. Les recherches médicales ont démontré que la rapidité de la prise en charge est essentielle pour atténuer le risque de mort ou d'invalidité permanente. Il est donc extrêmement important d'agir sans délai pour sauver la vie, les membres ou la vue du blessé. Les délais optimaux établis pour les EVASAN primaires sont établis selon le protocole « 10-1-2 ».

Conditions. L'unité d'aviation militaire a pour mission d'évacuer des personnes grièvement blessées jusqu'aux installations de traitement médical initial. Après une évaluation détaillée de la mission, l'unité fournit un aéronef équipé comme il convient et un équipage pour accomplir la mission dans le plus bref délai possible.

NORMES	
1	Lorsque cette mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à son analyse de la mission pour garantir que l'hélicoptère est configuré d'une manière appropriée en vue du genre et de la nature prévus des victimes ou du ou des patients qu'il faut transporter. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.

3	<p>Exemples de points pris en considération dans la planification et les préparatifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les capacités des aéronefs (configurés de manière à transporter des personnes couchées et assises). L'aéronef doit être équipé du matériel d'origine ou certifié pour usage aéronautique et approuvé par l'état-major du pays contributeur de contingents ; • Les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ; • La disponibilité d'une équipe d'évacuation sanitaire aérienne ; • Le taux de pertes prévu (si une opération militaire ou humanitaire soutenue a lieu) ; • La nature et l'emplacement des établissements de santé les plus proches ; • Le nombre et le type des plateformes d'évacuation disponibles ; • La zone d'opérations, les conditions météorologiques et l'altitude de sécurité ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • La situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • La planification des vols et les autorisations nécessaires de l'ONU et du pays hôte ; • Une planification adéquate du soutien.
4	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de patients et l'ordre de priorité ; • Le type de matériel spécial requis ; • Le nombre et le type des patients allongés ou ambulatoires.
5	<p>Le personnel médical ou l'équipe d'évacuation sanitaire aérienne participe à la préparation et au briefing de la tâche.</p>
6	<p>L'équipage de conduite qui exécute le mouvement aérien doit mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de ses constatations selon le besoin.</p>
7	<p>L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.</p>
8	<p>Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.</p>
9	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualification de catégorie appropriée ; • Qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote ; • Vérifications courantes associées au vol ou à une mission spéciale ; • Exécution des préparatifs relatifs à la navigation applicables à l'itinéraire.

AÉRONEFS À VOILURE FIXE – EVASAN SECONDAIRE

Description des tâches. Tout comme dans le cas des opérations exécutées par des aéronefs à voilure tournante, l'évacuation sanitaire secondaire (EVASAN secondaire) menée à l'aide d'aéronefs à voilure fixe consiste à transférer des patients (y compris des blessés) entre deux installations médicales à l'intérieur de la zone de la mission (sur le théâtre) ou à l'extérieur de celle-ci. Elle doit être menée en fonction de l'urgence médicale.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a pour mission de transporter des personnes grièvement blessées ou très malades jusqu'à une installation de traitement médical avancée située loin du point de départ. Après une analyse détaillée de la mission, l'unité fournit un aéronef doté des moyens médicaux et du personnel navigant et médical appropriés pour accomplir la mission d'une manière non dangereuse.

NORMES	
1	Lorsque cette mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à son analyse de la mission pour garantir que l'aéronef est configuré d'une manière appropriée en vue du genre et de la nature prévus des victimes ou du ou des patients qu'il faut transporter. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.
3	Exemples de points pris en considération dans la planification et les préparatifs : <ul style="list-style-type: none"> • Les capacités des aéronefs (configurés en vue des soins médicaux dispensés en route). L'aéronef doit être équipé du matériel d'origine ou certifié pour usage aéronautique et approuvé par l'état-major du pays contributeur de contingents ; • Les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ; • La disponibilité d'une équipe d'évacuation sanitaire aérienne ; • Une équipe d'évaluation médicale, entièrement assignée et intégrée à l'équipage de l'aéronef, devrait faire une évaluation des risques pour que les risques en cause soient compris et pour que le niveau de risque respecte les normes acceptables de sûreté ; • Il faut disposer de la documentation appropriée concernant les assurances de sécurité des vols, l'évaluation certifiée par un médecin concernant les risques que court le patient et l'aptitude du patient à se déplacer par la voie des airs ; • Les installations de traitement médical (niveaux 2 et 3) devraient être avisées et prêtes à recevoir le patient ; • La zone d'opérations, les conditions météorologiques et l'altitude de sécurité ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • La situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • La planification des vols et les autorisations nécessaires de l'ONU et du pays hôte ; • La planification du soutien administratif et logistique approprié.
4	La structure médicale assure le transport du ou des patients vers un lieu de départ à cet effet.

5	L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée : <ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de patients et l'ordre de priorité ; • Le type de matériel spécial requis ; • Le nombre et le type des patients allongés ou ambulatoires.
6	Le personnel médical ou l'équipe d'évacuation sanitaire aérienne participe à la préparation et à l'exécution de la tâche.
7	L'équipage de conduite qui exécute le mouvement aérien doit mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de ses constatations selon le besoin.
8	L'installation médicale de réception s'attend à recevoir le ou les patients à destination.
9	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
10	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
11	Normes de formation minimales requises <ul style="list-style-type: none"> • Qualification de catégorie appropriée ; • Qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote ; • Compétences du personnel médical à bord ; • Exécution des préparatifs relatifs à la navigation applicables à l'itinéraire.

AÉRONEFS À VOILURE FIXE – OPÉRATIONS DE RECHERCHE

Description des tâches. Une opération de recherche consiste à employer un aéronef pour préparer et exécuter la recherche d'une ou plusieurs personnes potentiellement ou réellement en détresse sur terre ou en mer dans un milieu permissif, à l'appui des opérations de recherche et de sauvetage.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a pour mission de préparer et d'exécuter une opération aérienne par des moyens à voilure fixe en vue de rechercher une ou plusieurs personnes potentiellement ou réellement en détresse sur terre ou en mer dans un milieu permissif, à l'appui des opérations de recherche et de sauvetage.

NORMES	
1	Lorsque la mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à une analyse afin de recueillir l'information essentielle à la réussite de la mission. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.
3	Le matériel spécial nécessaire, tel que les radeaux de sauvetage et les trousseaux de survie, de même que les aéronefs et les compétences spéciales dont l'équipage peut avoir besoin sont déterminés.
4	Exemples de points pris en considération dans la planification et les préparatifs : <ul style="list-style-type: none"> • Les capacités de l'aéronef (notamment l'accès au matériel spécialisé nécessaire, comme un treuil) ; • Le respect des instructions permanentes propres aux opérations aériennes de recherche et de sauvetage de la mission ; • Les capacités de l'équipage et les normes de formation de l'équipage (y compris les missions spéciales) ; • La zone d'opérations et la nature du terrain ; • La nature de la situation qui exige l'exécution de la mission (intervention en mer, incendie, inondation, etc.) ; • Les schémas et techniques de recherche appropriés ; • La situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • Les conditions météorologiques, les obstacles et l'altitude de sécurité ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien). Une planification appropriée du soutien en vue d'une autonomie maximale au cours des recherches (y compris l'accès à des réservoirs de carburant supplémentaires).
5	L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée : <ul style="list-style-type: none"> • Le type de mission ainsi que le type de recherche à accomplir ; • La zone de l'opération ; • La durée de l'opération ; • L'évaluation de la menace ; • Les briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ;

	<ul style="list-style-type: none"> • Les fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • La marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • L'état de l'aire ou de la surface de poser d'hélicoptère ; • Les facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • Les calculs de poids et centrage, au besoin ; • Le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • La gestion des ressources d'équipage ; • Les règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • Les directions de vol et préparation du GPS ; • Les fonctions de ravitaillement en carburant ; • La révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'aéronef abattu.
6	L'équipage qui exécute le mouvement aérien doit mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de ses constatations selon le besoin.
7	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
8	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
9	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualification de catégorie appropriée ; • Qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote ; • Exécution des préparatifs relatifs à la navigation applicables à l'itinéraire et à la zone visée par les recherches.

AÉRONEFS À VOILURE FIXE – PATROUILLE AÉRIENNE

Description des tâches. Des patrouilles aériennes sont exécutées au-dessus d'une zone d'objectif, d'une partie critique de la zone d'opérations ou d'une autre zone de responsabilité de l'ONU en vue d'observer les lieux et de recueillir des renseignements permettant une alerte rapide.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a pour mission d'utiliser des moyens à voilure fixe en vue de patrouiller au-dessus d'un objectif ou d'une partie critique d'une zone de responsabilité pour le maintien de la paix afin de détecter tôt une activité imminente à l'aide de dispositifs visuels et électroniques. Après une analyse détaillée de la mission, l'unité fournit un aéronef équipé comme il convient et un équipage pour accomplir la mission d'une manière efficiente et non dangereuse.

NORMES	
1	Lorsque la mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à une analyse afin de recueillir l'information essentielle à la réussite de la mission. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.
3	Exemples de points pris en considération dans la planification et les préparatifs : <ul style="list-style-type: none"> • Les capacités des aéronefs (notamment l'autoprotection, la conception et le matériel nécessaire pour accomplir la mission) ; • Les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ; • La zone d'opérations, le terrain, les obstacles, les conditions météorologiques et l'altitude de sécurité ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • La situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • Le dépôt du plan de vol et les autorisations nécessaires de l'ONU et du pays hôte ; • La planification du soutien nécessaire pour un rayon de vol et une autonomie maximums.
4	Des mesures de coordination telles que les communications air-sol destinées à éviter les tirs fratricides sont en place.
5	Une formation et la coordination avec les troupes au sol, y compris une répétition détaillée de la mission, sont assurées.
6	L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée : <ul style="list-style-type: none"> • Type de mission ; • Zone de l'opération ; • Durée de l'opération ; • Évaluation de la menace ; • Type de munitions à utiliser ; • Briefings sur les conditions météorologiques et NOTAM ; • Altitude de sécurité permettant un engagement ; • Dangers du vol à basse altitude ; • Fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • Marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • Facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • Calculs de poids et centrage, au besoin ; • Plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • Gestion des ressources d'équipage ; • Règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • Directions de vol et préparation du GPS ; • Fonctions de ravitaillement en carburant ; • Révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'aéronef abattu.

7	L'équipage de conduite qui exécute le mouvement aérien doit mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de ses constatations selon le besoin.
8	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
9	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
10	Normes de formation minimales requises <ul style="list-style-type: none">• Qualification de catégorie appropriée ;• Qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ;• Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ;• Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote ;• Exécution des préparatifs relatifs à la navigation applicables à l'objectif ou à la zone critique où il faut patrouiller.

AÉRONEFS À VOILURE FIXE – RECONNAISSANCE ARMÉE

Description des tâches. La reconnaissance armée est réalisée dans une zone non permissive par un aéronef d'attaque léger en vue de localiser et d'engager des forces hostiles conformément aux règles d'engagement, plutôt que d'attaquer des objectifs prédéfinis.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a une mission de reconnaissance armée qui vise à repérer et à engager des objectifs inopinés ou des objectifs planifiés en respectant les règles d'engagement que définit le mandat de la mission. La reconnaissance armée peut avoir une nature aussi bien réactive que proactive. À compter du moment où il comprend pleinement l'intention du commandant d'unité supérieur, [...]

NORMES	
1	Lorsque la mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à une analyse afin de recueillir l'information essentielle à la réussite de la mission. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.
3	Exemples de points pris en considération dans la planification et les préparatifs : <ul style="list-style-type: none"> • Le commandement et contrôle ; • Les capacités des aéronefs (notamment l'autoprotection, la conception et le matériel nécessaire pour accomplir la mission) ; • Les capacités et les qualifications de l'équipage ; • Le terrain ; • Les obstacles et les hauteurs dans la zone de reconnaissance ; • Les conditions météorologiques ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • L'altitude minimale de sécurité ; • La situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • Les munitions à utiliser ; • L'accès au soutien logistique requis ; • Le nombre d'aéronefs nécessaires pour accomplir la mission (on en recommande deux pour un appui réciproque en cas d'urgence) ; • L'autorisation du pays hôte, si elle n'est pas donnée dans la lettre d'attribution ; • Le dépôt du plan de vol conformément aux règles de l'ONU ou du pays hôte ; • Les règles d'engagement ; • L'évaluation de la menace que représentent les armes antiaériennes hostiles ; • L'identification claire de ses forces et de la population amie dans la zone de l'opération ; • La communication d'informations et des instructions données en temps réel par ses agents de renseignement intégrés à la population ; • Le plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues.

4	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Type de mission ; • Zone de l'opération ; • Durée de l'opération ; • Évaluation de la menace ; • Type de munitions à utiliser ; • Briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ; • Altitude de sécurité permettant un engagement ; • Dangers du vol à basse altitude ; • Fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • Marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • Facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • Calculs de poids et centrage, au besoin ; • Plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • Gestion des ressources d'équipage ; • Règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • Directions de vol et préparation du GPS ; • Fonctions de ravitaillement en carburant ; • Révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'aéronef abattu.
5	L'équipage est prêt à affronter des forces hostiles tout en respectant le mandat et les règles d'engagement des Nations Unies.
6	L'équipage procède simultanément à la reconnaissance, à l'observation et à l'établissement de rapports.
7	L'unité d'aviation militaire est apte à fournir l'information nécessaire pour permettre aux forces de maintien de la paix de maintenir la liberté de manœuvre et, au besoin, de manœuvrer contre des éléments hostiles afin de réduire leur aptitude à nuire aux efforts de maintien de la paix des Nations Unies.
8	Les observations concernant les éléments hostiles ou sur le terrain sont faites par des moyens visuels ou photographiques, des systèmes de détection infrarouge ou du matériel électronique embarqués et du matériel à fonctionnement manuel.
9	L'équipage est apte à passer de missions de démonstration de force à des mesures défensives ou à des attaques délibérées et soutenues visant des éléments hostiles, selon l'évolution de la situation et les demandes des forces terrestres.
10	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
11	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
12	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualification de catégorie appropriée ; • Qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ;

	<ul style="list-style-type: none">• Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ;• Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote ;• Formation de l'équipage propre à la mission.
--	--

AÉRONEFS À VOILURE FIXE – APPUI RAPPROCHÉ

Description des tâches. Il s'agit d'une action aérienne menée contre des objectifs hostiles se trouvant à proximité de forces amies. Cette opération nécessite une intégration détaillée des missions aériennes aux attaques et aux manœuvres des forces amies. L'appui rapproché constitue un élément de l'appui-feu conjoint. Ces feux appuient directement les forces terrestres, maritimes, amphibies et spéciales pour confronter les forces, les formations de combat et les installations hostiles dans la poursuite d'objectifs tactiques et opérationnels.

Conditions. L'unité a pour mission d'assurer l'appui rapproché de personnel des Nations Unies qui prend part à une opération (p. ex., en intervenant contre des éléments hostiles, en escortant des hélicoptères de transport dans un espace aérien dangereux ou en détruisant des objectifs mettant en danger la sûreté et la sécurité de personnel, de moyens de l'ONU ou de civils non armés). Pour ce faire, elle a recours à des moyens et à des équipages qui peuvent être déployés dans les plus brefs délais tout en garantissant que la mission est accomplie d'une manière non dangereuse.

NORMES	
1	Lorsque la mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à une analyse afin de recueillir l'information essentielle à la réussite de la mission. Les tâches explicites et implicites sont examinées, de même que les itinéraires de vol, les communications et les mesures de contrôle.
2	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission et d'autres préparatifs relatifs à la mission.
3	Exemples de points pris en considération dans la planification et les préparatifs : <ul style="list-style-type: none"> • Les capacités des aéronefs (qui doivent être conçus et équipés pour pouvoir exécuter des tâches d'appui rapproché) ; • Les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ; • Les briefings détaillés et la coordination entre les organismes et les unités concernés ; • La zone d'opérations ; • La situation en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • Le terrain, les obstacles et l'altitude de sécurité ; • Les conditions météorologiques ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • Les mesures de coordination telles que les communications air-sol destinées à éviter les tirs fratricides ; • Des munitions qui sont compatibles avec le mandat de la mission ; • Les mesures destinées à éviter et à minimiser les dommages collatéraux ; • L'autorisation du pays hôte, si elle n'est pas donnée dans la lettre d'attribution ; • La planification du soutien administratif et logistique du début à la fin de la mission ; • Les règles d'engagement ; • L'établissement, en coordination avec les troupes au sol, des formats de message normalisés pour faire des demandes de tir.
4	Des mesures de coordination telles que les communications air-sol destinées à éviter les tirs fratricides sont en place.
5	Les formats de message normalisés pour faire des demandes de tir sont établis en coordination avec les troupes au sol.

6	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Type de mission ; • Zone de l'opération ; • Durée de l'opération ; • Évaluation de la menace ; • Type de munitions à utiliser ; • Briefings sur les conditions météorologiques et NOTAM ; • Altitude de sécurité permettant un engagement ; • Dangers du vol à basse altitude ; • Fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • Marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • Facteurs à considérer pour le vol en formation, séparation, changement de position, ordre d'atterrissage et de décollage ; • Calculs de poids et centrage, au besoin ; • Plan en cas de conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues ; • Gestion des ressources d'équipage ; • Règles de vol aux instruments – départs, arrivées et cartes en route ; • Directions de vol et préparation du GPS ; • Fonctions de ravitaillement en carburant ; • Révision des instructions permanentes relatives aux interventions en cas d'aéronef abattu.
7	L'équipage de conduite détecte et décourage les activités hostiles ou agressives tout en évitant les dommages collatéraux.
8	L'unité assure un appui rapproché ou une attaque rapprochée dans des opérations de nature aussi bien réactive que proactive tout en respectant les règles d'engagement et le mandat de l'ONU.
9	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
10	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
11	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualification de catégorie appropriée ; • Qualification de classe appropriée (qualification et compétences applicables au type) ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et au copilote ; • Formation de l'équipage propre à la mission.

ANNEXE B – SYSTÈMES DE DRONES AÉRIENS

SYSTÈMES DE DRONES AÉRIENS – RENSEIGNEMENT, SURVEILLANCE ET RECONNAISSANCE

Description des tâches. La tâche de surveillance ou de reconnaissance consiste à obtenir des informations pertinentes en vue de lancer une alerte rapide à la force.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a pour mission d'employer des systèmes de drones aériens pour mener des opérations de renseignement, surveillance et reconnaissance dans une zone. Il s'agit essentiellement d'assurer la disponibilité de l'appui nécessaire en matière de renseignement, de surveillance et de reconnaissance.

NORMES	
1	L'unité de systèmes de drones aériens devrait assurer l'appui nécessaire aux opérations de renseignement, de surveillance et de reconnaissance conformément au mandat confié par l'U2.
2	<p>Points pris en considération dans la planification</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'intention du commandant (buts de la mission) ; • Les effets recherchés ; • Le commandement et contrôle ; • Les capacités des plateformes (aéronefs à voilure fixe ou tournante, systèmes de drones aériens) : autoprotection, conception et matériel nécessaires pour exécuter la tâche prévue ; • Les capacités et les qualifications de l'équipage ; • Les caractéristiques du terrain ; • Les obstacles au sol ; • Les conditions météorologiques ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • L'altitude minimale de sécurité ; • La situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • L'autorisation du pays hôte ; • Une planification adéquate du soutien ; • Le plan de vol conformément aux règles de l'ONU et du pays hôte ; • Les règles d'engagement.
3	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le type de mission ; • La zone de l'opération ; • La durée de l'opération (de la base à la base) ; • L'évaluation de la menace ;

	<ul style="list-style-type: none"> • Les limites et restrictions applicables à l'espace aérien ; • Les briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ; • L'altitude minimale de sécurité ; • Les fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • Les mesures de coordination spéciales ; • La marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • Procédures à suivre en cas de panne de liaison entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage.
4	Les équipages peuvent exécuter des tâches aériennes de commandement et contrôle durant des missions de surveillance.
5	Les équipages peuvent déterminer les conditions de mouvement et de manœuvre, y compris les forces et les faiblesses des forces statiques et des forces en mouvement.
6	L'unité aérienne militaire est apte à fournir l'information nécessaire pour permettre aux forces de maintien de la paix de maintenir la liberté de manœuvre et, au besoin, de manœuvrer contre des éléments hostiles afin de réduire leur aptitude à nuire aux efforts de maintien de la paix des Nations Unies.
7	Les observations concernant les factions opposées ou sur le terrain sont faites par des moyens visuels ou photographiques, des systèmes de détection infrarouge ou du matériel électronique embarqués et du matériel à fonctionnement manuel.
8	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
9	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
10	Normes de formation minimales requises <ul style="list-style-type: none"> • Qualification de catégorie appropriée ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord ; • Vérifications courantes associées au vol ou à une mission spéciale.

SYSTÈMES DE DRONES AÉRIENS – RELAIS DE COMMUNICATION

Description des tâches. L'emploi d'un système de drone aérien pour assurer la transmission de l'information au sein des forces onusiennes (aériennes et terrestre) constitue un relais de communication.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a pour mission d'employer des systèmes de drones aériens pour mener le relais de communication dans la zone. La mission consiste essentiellement à employer un système de drone aérien pour assurer la transmission de l'information au sein des forces onusiennes (aériennes et terrestre).

NORMES	
1	Le système de drone aérien devrait pouvoir assurer les communications entre les troupes au sol ou entre les aéronefs en vol.
2	<p>Points pris en considération dans la planification</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le commandement et le contrôle ; • La situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • Mise en place des éléments dans la zone visée ; • Coordination de l'espace aérien ; • Les capacités des systèmes d'aéronefs télépilotes (autoprotection, conception et matériel nécessaires pour exécuter la tâche prévue) ; • Les capacités et les qualifications de l'équipage ; • Les caractéristiques du terrain ; • Les obstacles au sol ; • Les conditions météorologiques ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • Une planification adéquate du soutien ; • Le plan de vol conformément aux règles de l'ONU et du pays hôte ; • Les règles d'engagement.
3	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le type de mission ; • La zone de l'opération ; • La durée de l'opération (de la base à la base) ; • L'évaluation de la menace ; • Les limites et restrictions applicables à l'espace aérien ; • Les briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ; • L'altitude minimale de sécurité ; • Les fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • Les mesures de coordination spéciales ; • La marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • Procédures à suivre en cas de panne de liaison entre l'aéronef télépilote et le poste de télépilotage.
4	Les équipages peuvent exécuter des tâches aériennes de commandement et contrôle durant des missions de surveillance.

5	Les équipages peuvent déterminer les conditions de mouvement et de manœuvre, y compris les forces et les faiblesses des forces statiques et des forces en mouvement.
6	L'unité aérienne militaire est apte à fournir l'information nécessaire pour permettre aux forces de maintien de la paix de maintenir la liberté de manœuvre et, au besoin, de manœuvrer contre des éléments hostiles afin de réduire leur aptitude à nuire aux efforts de maintien de la paix des Nations Unies.
7	Les observations concernant les factions opposées ou sur le terrain sont faites par des moyens visuels ou photographiques, des systèmes de détection infrarouge ou du matériel électronique embarqués et du matériel à fonctionnement manuel.
8	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
9	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
10	Normes de formation minimales requises <ul style="list-style-type: none"> • Qualification de catégorie appropriée ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord ; • Vérifications courantes associées au vol ou à une mission spéciale.

SYSTÈME DE DRONE AÉRIEN – OPÉRATIONS DE RECHERCHE

Description des tâches. Une opération de recherche consiste à employer un aéronef pour préparer et exécuter la recherche d'une ou plusieurs personnes potentiellement ou réellement en détresse sur terre ou en mer dans un milieu permissif, à l'appui des opérations de recherche et de sauvetage.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a pour mission d'utiliser des systèmes de drones aériens pour recueillir de l'information et détecter des activités à l'aide de capteurs. Après une analyse détaillée de la mission, l'unité met à disposition un aéronef télépiloté (capteur) équipé comme il convient et accompagné de personnel navigant pour accomplir la mission d'une manière efficiente et non dangereuse.

NORMES	
1	Un système de drone aérien configuré comme il convient est fourni en vue de la tâche assignée, y compris un équipage expérimenté et des moyens de communication de commandement et de contrôle adéquats pour communiquer, en temps réel, une information utile qui peut être transformée en renseignement exploitable à l'intention des commandants des forces terrestres.
2	<p>Points pris en considération dans la planification</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les capacités des aéronefs (accès à du matériel propre à la mission) ; • Respect des instructions permanentes propres aux opérations aériennes de recherche et de sauvetage de la mission ; • Les capacités des opérateurs et les normes relatives à leur formation ; • La zone d'opérations, les obstacles au sol, les altitudes de sécurité et les conditions météorologiques ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • La situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • Le plan de vol conformément aux règles de l'ONU et du pays hôte ; • Planification adéquate du soutien.
3	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le type de mission ; • La zone de l'opération ; • La durée de l'opération (de la base à la base) ; • L'évaluation de la menace ; • Les limites et restrictions applicables à l'espace aérien ; • Les briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ; • L'altitude minimale de sécurité ; • Les fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • Les mesures de coordination spéciales ; • La marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; • Procédures à suivre en cas de panne de liaison entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage.

4	<ul style="list-style-type: none">• L'équipage qui exécute le mouvement aérien doit mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de ses constatations selon le besoin.
5	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
6	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
7	Normes de formation minimales requises <ul style="list-style-type: none">• Qualification de catégorie appropriée ;• Qualifications d'opérateur de capteur convenant aux types de capteurs à piloter ;• Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ;• Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et à l'opérateur des capteurs ;• Vérifications courantes associées au vol ou à une mission spéciale ;• Exécution des préparatifs relatifs à la navigation applicables à l'itinéraire et à la zone visée par les recherches. Formation sur les systèmes d'aéronefs télépilotés.

ANNEXE B – OPÉRATIONS CONJOINTES

OPÉRATIONS CONJOINTES

Description des tâches. Il s'agit des activités militaires intégrées de deux composantes de l'ONU ou plus, telles que des forces terrestres, des moyens d'aviation, des forces maritimes et des forces policières.

Conditions. L'unité d'aviation militaire a pour mission d'exécuter des opérations conjointes, c'est-à-dire des opérations intégrées exécutées avec d'autres composantes de l'ONU telles que des forces terrestres ou maritimes, des Marines ou la police de l'ONU. Les opérations conjointes peuvent avoir lieu dans des zones d'opérations ouvertes ou dans des zones bâties telles que des villes et autres agglomérations. Elles exigent le plus haut degré de coordination entre les composantes participantes pour garantir la réussite de la mission. Une planification et une évaluation exhaustives sont nécessaires pour que l'équipage approprié et des systèmes d'aéronefs télépilotes adéquatement configurés soient affectés à des opérations conjointes.

NORMES	
1	Lorsque cette mission leur est attribuée, les commandants des unités d'aviation militaire donnent à l'état-major l'ordre de procéder à une analyse de la mission et à une coordination étroite avec les forces appuyées. L'effort de coordination doit prévoir des accords de communication, le relevé de la ligne avant des forces amies et la détermination de l'ampleur de la présence des forces onusiennes et des forces hostiles dans la zone de responsabilité.
2	L'état-major de l'aviation procède à son analyse afin de recueillir l'information essentielle à la réussite de la mission.
3	Les commandants des unités d'aviation militaire font une étude de la carte, des répétitions de la mission (au besoin) et d'autres préparatifs relatifs à la mission.
4	<p>Points pris en considération dans la planification</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les capacités de l'équipage et les normes relatives à la formation de l'équipage ; • La coordination des activités globales de commandement et contrôle de l'opération ; • Les briefings détaillés et la coordination avec les organismes et les unités concernés ; • Un soutien logistique approprié, notamment en ce qui concerne le carburant ; • La zone d'opérations, les caractéristiques du terrain, les obstacles et les altitudes de sécurité ; • La situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ; • Les conditions météorologiques ; • L'information aéronautique (AIP, NOTAM, espace aérien) ; • La coordination de l'espace aérien dans la zone de vol ; • La coordination visant à établir des communications air-sol adaptées à la situation ; • Les mesures destinées à éviter et à minimiser les dommages collatéraux ; • Les autorisations nécessaires de l'ONU et du pays hôte ; • Les règles d'engagement ; • Le concept d'opérations (CONOPS).

5	<p>L'équipage reçoit un briefing où l'information suivante lui est communiquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le type de mission ; • La zone de l'opération ; • La durée de l'opération (de la base à la base) ; • L'évaluation de la menace ; • Les limites et restrictions applicables à l'espace aérien ; • Les briefings sur les conditions météorologiques et les NOTAM ; • L'altitude minimale de sécurité ; • Les fréquences appropriées de contrôle en vol et de communication avec les forces terrestres ; • Mesures de coordination spéciales requises ; • La marche à suivre en cas d'interruption des télécommunications ; <p>Procédures à suivre en cas de panne de liaison entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage.</p>
6	L'équipage doit mener des activités d'observation et de reconnaissance et faire rapport de ses constatations selon le besoin.
7	L'équipage prépare et soumet son rapport une fois la mission assignée accomplie.
8	Une séance de bilan est tenue en vue d'améliorer la préparation et la conduite de la mission.
9	<p>Normes de formation minimales requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualification de catégorie appropriée ; • Qualifications d'opérateur de capteur convenant aux types de capteurs à piloter ; • Certification médicale appropriée et valide de l'équipage ; • Respect des exigences minimales de l'ONU applicables au commandant de bord et à l'opérateur des capteurs ; • Vérifications courantes associées au vol ou à une mission spéciale ; • Exécution des préparatifs relatifs à la navigation applicables à l'itinéraire et à la zone visée par les recherches.

Annexe C

Exemples de listes de contrôle pour l'auto-évaluation avant le déploiement et en cours de mission

Avant le déploiement

	Facteurs déterminants en matière d'auto-évaluation applicables à la période précédant le déploiement	Évaluation	Remarques
a	Compréhension de l'importance de l'auto-évaluation. Le personnel de l'unité d'aviation est-il disposé à comprendre l'importance de l'auto-évaluation avant et pendant la mission ainsi que les objectifs qui en découlent ? Il incombe au commandant de sensibiliser le personnel à ce sujet.		
b	Compétences génériques en matière de maintien de la paix. Est-ce que tout le personnel de l'unité d'aviation militaire a eu une formation et a été sensibilisé aux principes directeurs et aux directives génériques concernant l'exécution des opérations de maintien de la paix ? Montre-t-il qu'il comprend clairement les principes directeurs et les directives en question ?		
c	Capacités élémentaires de l'aviation. Est-ce que l'unité est capable d'exécuter les activités élémentaires de l'aviation qui s'appliquent à ce type d'unité ?		
d	Capacités propres à la mission. Est-ce que l'unité est capable d'exécuter les activités de l'aviation propres à la mission qui s'appliquent à la tâche et au type de mission des Nations Unies ?		
e	Tâches opérationnelles d'aviation. Est-ce que l'unité connaît déjà les différentes tâches opérationnelles d'aviation et est capable de les exécuter ?		
f	Sécurité aérienne L'unité dispose-t-elle d'un programme de sécurité aérienne (se reporter à l'annexe D) ? Tous les effectifs de l'unité ont-ils reçu la formation requise en matière de sécurité aérienne ?		

g	Organisation. Est-ce que l'unité est organisée en groupes axés sur les tâches à accomplir dotés de la structure de soutien appropriée pour ce type d'opération des Nations Unies ?		
h	Leadership. Est-ce que la chaîne de commandement de l'unité d'aviation militaire est capable, souple et soumise à une obligation de résultat dans un environnement de maintien de la paix ?		
i	État-major. Est-ce que l'état-major de l'unité d'aviation militaire est intégré, formé et capable de planifier, d'organiser, de coordonner et de diriger les tâches ou les opérations assignées dans l'environnement de maintien de la paix ?		
j	Formation. Est-ce que l'unité d'aviation militaire a entrepris une formation axée sur le maintien de la paix et propre à la mission et a atteint les normes prescrites ?		
k	Ressources. Est-ce que l'unité dispose de l'effectif requis et du matériel essentiel minimum, conformément à l'état des besoins par unité ou au mémorandum d'accord et aux exigences de la mission ?		
l	Gestion de l'entretien. Est-ce que l'unité d'aviation militaire est capable de conserver le taux de l'état de fonctionnement opérationnel à un minimum de 75 % et est-elle en mesure d'assurer la maintenance préventive, la récupération et la réparation sur place ?		
m	Logistique. Est-ce que les unités subordonnées et les vols sont configurés en fonction d'une capacité logistique (nourriture, eau, hébergement, hygiène et assainissement, transport, soutien médical, etc.) autonome ?		
n	Aspect médical. Est-ce que le personnel de l'unité respecte les normes médicales physiques et psychologiques requises et a-t-il passé un examen médical périodique ?		
o	Compréhension de la réglementation. Est-ce que le personnel de l'unité connaît les règles, les règlements et le code de conduite de l'ONU pertinents ? Fait-il preuve d'un haut niveau de professionnalisme et d'une très bonne connaissance de la réglementation ?		

p	Moral et motivation. Est-ce que le personnel de l'unité est bien motivé à exécuter des opérations dans un environnement complexe, restrictif, multinational et multidimensionnel tout en conservant un moral élevé ?		
q			
r	Aspect juridique. Est-ce que le personnel et les commandants des unités d'aviation militaire comprennent clairement qu'ils ont la responsabilité de respecter, de promouvoir et de protéger le cadre juridique applicable aux opérations de maintien de la paix de l'ONU et notamment, en particulier, l'accord sur le statut des forces, l'accord sur le statut de la mission, les règles d'engagement, le droit des droits de l'homme et le droit humanitaire, les autres instruments juridiques internationaux pertinents et la législation du pays hôte ?		
s	Évaluation Est-ce que l'unité a fait une auto-évaluation formelle, est-ce qu'elle a relevé et corrigé les insuffisances et est-ce que les autorités du pays fournisseur de contingents ont certifié l'unité apte à prendre part à la mission comme prévu ?		

En cours de mission

	Facteurs déterminants en matière d'auto-évaluation applicables à la période précédant le déploiement	Évaluation	Remarques
a	Performance. Est-ce que l'unité exécute ses tâches critiques d'une manière efficace et non dangereuse conformément aux normes du maintien de la paix et aux instructions permanentes de la mission ?		
b	Insuffisances. Est-ce que l'unité a pris des mesures correctives à l'égard des insuffisances touchant la performance relevées par l'unité, l'équipe de contrôle du matériel appartenant aux contingents ou l'équipe de direction de la mission ?		
c	Formation de recyclage. Est-ce que la chaîne de commandement s'assure que les compétences du personnel de l'unité sont tenues à jour, compte tenu des normes de qualification élémentaires pertinentes ?		
d	Formation dispensée en cours de mission. Est-ce que l'unité donne une formation de recyclage périodique en cours de mission, une formation axée sur la tâche et une formation propre à la mission conformément aux lignes directrices du Service de gestion de la coopération technique ?		
e	Programme de sécurité des vols. Est-ce que l'unité assure la sécurité et la normalisation lorsqu'elle exécute des opérations d'aviation, fait l'évaluation des risques, planifie les opérations de recherche et de sauvetage et s'occupe de la sécurité terrestre (se reporter à l'annexe D) ?		
f	État de fonctionnement opérationnel des aéronefs. Est-ce que l'unité procède à des inspections périodiques et à un entretien périodique fondés sur les manuels techniques des aéronefs ?		
g	Déontologie et discipline. Est-ce que l'unité maintient toujours les normes les plus élevées de déontologie et de discipline conformément au mémorandum d'accord ?		

Appendice 1 de l'annexe C – Exemple

Le présent appendice illustre comment une liste de contrôle des compétences opérationnelles devrait être remplie. Le tableau dûment rempli doit être accompagné d'un énoncé fourni par chaque pays, qui indique le nombre d'aéronefs et de membres d'équipage que le pays affecte à l'opération ou à l'exercice.

Compétence		Nbre de membres d'équipage qualifiés	Nbre de membres d'équipage en poste	Jour	Nuit	Dispositif ou jumelles de vision nocturne	Remarques Limitations d'ordre national
Vol en formation	Section (2 aéronefs)	4	4	4	4	4	Formés pour voler avec une distance de séparation minimale de deux envergures de rotor pour les vols de jour et de quatre envergures de rotor pour les vols de nuit ou avec des jumelles de vision nocturne.
	Escadrille (3 ou 4 aéronefs)	4	4	4	4	4	Formés pour voler avec une distance de séparation minimale de deux envergures de rotor pour les vols de jour et de quatre envergures de rotor pour les vols de nuit ou avec des jumelles de vision nocturne.
Vol de terrain	Vol à basse altitude	4	4	4	4	4	
	Vol en suivi de terrain	4	4	4	4	4	
	Vol au ras du sol	4	4	4	4	4	Hauteur minimale de 50 pi au-dessus du niveau du sol pour les opérations de nuit ou avec des jumelles de vision nocturne.
Vol avec charge externe	Charge sous élingue	4	4	4	4	4	
	Réservoir héliporté	0	0	0	0	0	Hélicoptère non équipé de réservoir héliporté.

Restrictions (météo, niveau de clarté, journée de service, etc.) :

- Le pays X dispose de 4 équipages opérationnels pour la période de l'opération Y.
- Pour les opérations de jour, l'équipage ne peut pas voler dans des conditions où le plafond nuageux et la visibilité sont inférieurs à 300 pi et 1 500 m respectivement. Le temps de vol de l'équipage est limité à 8 heures.
- Pour les opérations de nuit (ou avec jumelles de vision nocturne), l'équipage ne peut pas voler dans des conditions où le plafond nuageux et la visibilité sont inférieurs à 500 pi et 3 000 m respectivement. Le temps de vol de l'équipage est limité à 4 heures.
- Le niveau de clarté minimal pour que l'équipage puisse effectuer un vol terrestre est de 10 millilux.
- Les équipages ont besoin de 10 heures de repos ininterrompu après le vol.

Appendice 2 de l'annexe C – Voilure tournante

Compétence		Nbre de membres d'équipage qualifiés	Nbre de membres d'équipage en poste	Jour	Nuit	Dispositif ou jumelles de vision nocturne	Remarques Limitations d'ordre national
Ravitaillement en carburant	Ravitaillement rapide						
	Ravitaillement au sol assuré par les services d'aviation						
Manœuvre d'éloignement	En surface						
Vol en formation	Section						
	Escadrille						
Vol de terrain	Vol à basse altitude						
	Vol en suivi de terrain						
	Vol au ras du sol						
Vol avec charge externe	Charge sous élingue						
	Réservoir héliporté						
Vol dans des conditions environnementales particulières	Par visibilité dégradée - Voile blanc						
	Par visibilité dégradée -						

Compétence		Nbre de membres d'équipage qualifiés	Nbre de membres d'équipage en poste	Jour	Nuit	Dispositif ou jumelles de vision nocturne	Remarques Limitations d'ordre national
	Voile brun						
	En terrain montagneux						
	Au-dessus de l'eau						
	Dans des conditions météorologiques de vols aux instruments selon les règles IFR						
	Dans des conditions météorologiques de vols aux instruments, hors règles IFR						
	Vol de nuit assisté						
Opérations d'insertion et d'extraction	Appontage						
	Largage par hélicoptère						
	Descente en rappel						
	Système d'insertion et d'extraction par corde de descente rapide						
	Parachutages – automatiques						
	Parachutages – chute libre						

Compétence		Nbre de membres d'équipage qualifiés	Nbre de membres d'équipage en poste	Jour	Nuit	Dispositif ou jumelles de vision nocturne	Remarques Limitations d'ordre national
	Treillage						
Tâches opérationnelles	Reconnaissance et surveillance						
	Reconnaissance armée						
	Transport de VIP						
	Transport de passagers						
	Transport de fret						
	Opérations d'assaut aérien ou de réaction rapide						
	Missions d'appui aérien rapproché						
	Patrouille aérienne						
	EVASAN primaire						
	EVASAN secondaire						
	Recherche et sauvetage						
	Recherche et sauvetage au combat (RESCO)						
	Reconnaissance des aires de poser d'hélicoptères						
	Opérations conjointes et multilatérales						

Compétence		Nbre de membres d'équipage qualifiés	Nbre de membres d'équipage en poste	Jour	Nuit	Dispositif ou jumelles de vision nocturne	Remarques Limitations d'ordre national
	Extraction immédiate au combat (CIMEX)						
Armement	Artillerie aérienne						
Autres compétences							

Restrictions (météo, clarté, journée de service, etc.) :

Appendice 3 de l'annexe C – Aéronefs à voilure tournante embarqués

Compétence		Nbre de membres d'équipage qualifiés	Nbre de membres d'équipage en poste	Jour	Nuit	Dispositif ou jumelles de vision nocturne	Remarques Limitations d'ordre national
Appontage	Appontage						
Ravitaillement en carburant	Vol stationnaire						
Manœuvre d'éloignement	En surface						
Vol en formation	Section						
	Escadrille						
Vol en mer ou de terrain	Vol à basse altitude						
	Vol en suivi de terrain						
	Vol au ras du sol						
Vol avec charge externe	Charge sous élingue						
	Réservoir hélicopté						

Compétence		Nbre de membres d'équipage qualifiés	Nbre de membres d'équipage en poste	Jour	Nuit	Dispositif ou jumelles de vision nocturne	Remarques Limitations d'ordre national
Vol dans des conditions environnementales particulières	Par visibilité dégradée – Voile brun						
	En terrain montagneux						
	Dans des conditions météorologiques de vols aux instruments selon les règles IFR						
	Dans des conditions météorologiques de vols aux instruments, hors règles IFR						
	Vol de nuit assisté						
Opérations d'insertion et d'extraction	Descente par corde rapide						
	Largage par hélicoptère						
	Descente en rappel						
	Autres techniques d'insertion et d'extraction						
	Parachutages – automatiques						
	Parachutages – chute libre						

Compétence		Nbre de membres d'équipage qualifiés	Nbre de membres d'équipage en poste	Jour	Nuit	Dispositif ou jumelles de vision nocturne	Remarques Limitations d'ordre national
	Treillage						
Tâches opérationnelles	Reconnaissance et surveillance						
	Reconnaissance armée						
	Transport de VIP						
	Transport de passagers						
	Transport de fret						
	Opérations d'assaut aérien ou de réaction rapide						
	Missions d'appui aérien rapproché						
	Patrouille aérienne						
	EVASAN primaire						
	EVASAN secondaire						
	Recherche et sauvetage						
	Recherche et sauvetage au combat (RESCO)						
	Reconnaissance des aires de poser d'hélicoptères						

Compétence		Nbre de membres d'équipage qualifiés	Nbre de membres d'équipage en poste	Jour	Nuit	Dispositif ou jumelles de vision nocturne	Remarques Limitations d'ordre national
	Opérations conjointes et multilatérales						
	Récupération d'effectifs						
Armement	Artillerie aérienne						
Autres compétences							

Restrictions (météo, clarté, journée de service, etc.) :

Appendice 4 de l'annexe C – Voilure fixe

Compétence		Nbre de membres d'équipage qualifiés	Nbre de membres d'équipage en poste	Jour	Nuit	Dispositif ou jumelles de vision nocturne	Remarques Limitations d'ordre national
Ravitaillement en carburant	Ravitaillement rapide						
	Point avancé de ravitaillement en armes et en carburant						
Manœuvre d'éloignement	En surface						
Vol en formation	Section						
	Escadrille						
Vol de terrain	Vol à basse altitude						
	Vol en suivi de terrain						
	Vol au ras du sol						
Charges externes	Charges dans les ailes						

Compétence		Nbre de membres d'équipage qualifiés	Nbre de membres d'équipage en poste	Jour	Nuit	Dispositif ou jumelles de vision nocturne	Remarques Limitations d'ordre national
Vol dans des conditions environnementales particulières	Environnement poussiéreux						
	En terrain montagneux						
	Conditions extrêmes						
	Opérations inhabituelles						
	Dans des conditions météorologiques de vols aux instruments selon les règles IFR						
	Dans des conditions météorologiques de vols aux instruments, hors règles IFR						
	Vol de nuit assisté						
Opérations d'insertion et d'extraction	Parachutages – automatiques						
	Parachutages – chute libre						
	Déchargement inhabituel						

Compétence		Nbre de membres d'équipage qualifiés	Nbre de membres d'équipage en poste	Jour	Nuit	Dispositif ou jumelles de vision nocturne	Remarques Limitations d'ordre national
	Opérations avec moteur en marche						
Tâches opérationnelles	Surveillance et reconnaissance						
	Transport de VIP						
	Transport de passagers						
	Transport de fret						
	Marchandises dangereuses						
	Patrouille aérienne						
	Recherche et sauvetage						
	EVASAN primaire						
	EVASAN secondaire						
	Récupération d'effectifs						
	Reconnaissance armée						
	Appui aérien rapproché						
Armement	Artillerie aérienne						

Compétence		Nbre de membres d'équipage qualifiés	Nbre de membres d'équipage en poste	Jour	Nuit	Dispositif ou jumelles de vision nocturne	Remarques Limitations d'ordre national
Autres compétences							

Restrictions (météo, clarté, journée de service, etc.) :

Annexe D

Sécurité aérienne

La planification des vols sert à garantir que les opérations aériennes sont menées efficacement et de la manière la plus sûre possible, les risques associés étant établis et limités ou maîtrisés afin d'éviter de causer des torts ou des dommages. Dans le contexte de l'unité militaire, l'assurance de la sécurité désigne l'ensemble des actions planifiées et systématiques nécessaires pour raisonnablement s'assurer que l'unité d'aviation militaire et son programme de sécurité ont un niveau de sécurité acceptable ou tolérable. Les activités qui y sont associées comprennent le suivi et la mesure des performances en matière de sécurité, la gestion du changement et l'amélioration continue de la gestion de la sécurité. Le système de sécurité aérienne des Nations Unies est décrit dans le Manuel de sécurité aérienne des Nations Unies. Bien qu'elle dispose de son propre programme et de ses propres politiques en matière de sécurité, l'unité d'aviation militaire doit se conformer au système de sécurité aérienne des Nations Unies et s'harmoniser avec les activités et les fonctions du Groupe de la sécurité aérienne des Nations Unies au sein de la mission.

La sécurité aérienne n'incombe pas uniquement au commandant ; elle relève aussi de toute personne prenant part aux activités aériennes et doit être la priorité de chacun. Elle contribue à l'effet opérationnel ainsi qu'à la préservation et au maintien de la force.

1. Introduction

La présente annexe souligne l'importance de la sécurité et de la gestion du risque aérien. Il convient de la lire en parallèle avec les lignes directrices du Département des opérations de paix et du Département de l'appui opérationnel en matière de sécurité aérienne, le Manuel de sécurité aérienne de 2012 et la Directive sur la gestion des risques aériens du Département de l'appui opérationnel. Nous conseillons vivement aux commandants des unités d'aviation militaire d'adopter des mesures de prévention des accidents qui protègent leur personnel, leur matériel et leur état de préparation. Les programmes de sécurité favorisent la réussite de la mission par la prévention des accidents et l'amélioration des conditions de travail, notamment en éliminant les dangers, en accélérant l'analyse des pannes et en assurant un entretien préventif. Les bons commandants d'unités d'aviation militaire souscrivent pleinement à des programmes de sécurité qui assurent la disponibilité constante des moyens d'aviation pour les besoins de la mission.

2. Sécurité des vols

La sécurité des vols repose sur un état d'esprit, une atmosphère qui doit devenir partie intégrante des procédures individuelles et des procédures de l'unité, et même de la culture de cette dernière. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) définit la sécurité comme « **l'état dans lequel la possibilité de lésions corporelles ou de dommages matériels associés à des activités aériennes découlant de l'utilisation d'aéronefs, ou en appui direct à cette utilisation, est réduite à un niveau acceptable et maintenue à ce niveau ou au-dessous de ce niveau par un processus continu d'identification des dangers et de gestion des risques de sécurité** ». En d'autres termes, la sécurité est une combinaison des conditions requises pour qu'un vol atteigne sa destination d'une manière qui protège au maximum les vies et le matériel et qui réduit au minimum le risque d'accident.

3. Responsabilités en matière de sécurité

a. Commandant de l'unité d'aviation militaire

La sécurité aérienne et la prévention des accidents est la responsabilité des commandants, mais aussi de tous ceux qui participent aux activités et opérations aériennes. La sécurité accroît l'efficacité de la mission en protégeant le personnel, les compétences et le matériel qui sont pour la mission la source de ses capacités d'aviation. Elle doit être intégrée à tous les aspects des activités de l'unité, y compris l'utilisation opérationnelle, l'entretien des aéronefs et du matériel et la formation du personnel navigant et du personnel au sol. Le commandant de l'unité d'aviation militaire doit :

- nommer une personne expérimentée comme officier de la sécurité des vols et officier responsable de la sécurité terrestre ;
- informer l'unité d'aviation de la raison pour laquelle elle doit prioriser la sécurité aérienne et de la manière dont elle doit l'aborder. Un volet important de la sécurité aérienne est l'auto-évaluation et le suivi du rendement en matière de sécurité ;
- déterminer et corriger les conditions et les pratiques qui sont des sources d'accidents ;
- faire une priorité de l'auto-évaluation et de la résolution des problèmes engendrant des accidents ;
- élaborer des méthodes de prévention des accidents et des programmes de sécurité ;
- encourager le personnel navigant et le personnel au sol à faire connaître et à prévenir les situations dangereuses, ce qui favorise le bien-être physique et psychologique, le moral de l'unité et l'efficacité ;
- déléguer des pouvoirs et des responsabilités particuliers à différentes personnes dans le programme global de sécurité ;
- évaluer les mesures de prévention des accidents et d'atténuation des risques mises en place en vue d'apporter les modifications jugées pertinentes ;
- examiner les innovations technologiques qui peuvent être appliquées pour réduire au minimum les accidents et les risques aériens ;
- formuler des instructions permanentes clairement définies et pratiques ;
- inclure des considérations relatives à la sécurité, la normalisation, des normes de compétence et des règles de sécurité des vols dans la totalité des activités et des programmes de formation de l'unité ;
- veiller à ce que les procédures de gestion des risques aériens soient suivies dans le cadre des activités aériennes ;
- veiller à ce que tous les accidents et incidents d'aviation soient signalés et fassent l'objet d'une enquête ;
- assurer la coordination auprès du Groupe de la sécurité aérienne de la mission.

b. Officier de la sécurité des vols

L'officier de la sécurité des vols est une autre personne clé qui joue un rôle dans la sécurité de l'unité. Il devrait idéalement être un aviateur chevronné dûment formé et souscrire pleinement à la sécurité organisationnelle. Aux fins de normalisation, l'officier de la sécurité des vols devrait notamment :

- planifier, organiser, mettre en œuvre et superviser le programme de sécurité des vols de l'unité ;
- assister le commandant de l'unité d'aviation militaire et les autres hauts responsables de la chaîne de commandement pour tout ce qui touche la sécurité des vols et les conseiller à cet égard ;
- examiner, analyser et élaborer des politiques, des directives, des règlements et des instructions permanentes de sécurité des vols ;
- soutenir tous les groupes et sections de l'unité qui se rapportent à l'aviation dans la gestion des risques et la réalisation des évaluations de risques pour toutes les activités aériennes ;
- faire des contrôles périodiques de sécurité des vols et des auto-évaluations sur cet aspect, et formuler des recommandations positives en vue de corriger les problèmes de sécurité relevés ;
- passer en revue toutes les recommandations relatives à la sécurité aérienne afin de relever les mesures prises et d'apporter des améliorations continues au système ;
- participer aux réunions périodiques du conseil de sécurité aérienne de la mission et représenter l'unité d'aviation militaire ;
- déceler et signaler les problèmes psychologiques du personnel navigant qui peuvent avoir une incidence sur leur efficacité et sur leur sécurité ;
- tenir des registres et transmettre des rapports au Groupe de la sécurité aérienne de la mission en ce qui concerne les accidents d'aviation de l'unité, les incidents, les quasi-collisions, les atterrissages forcés, les atterrissages de précaution, les rapports concernant les dangers d'ordre opérationnel et les dangers touchant l'entretien, les violations, les recommandations et les mesures correctives prises dans chaque cas ;
- procéder à des enquêtes préliminaires sur tous les accidents et incidents touchant des aéronefs de l'unité ;
- organiser des réunions mensuelles de sécurité des vols de l'unité et rédiger le procès-verbal ;
- communiquer avec le Groupe de la sécurité aérienne de la mission relativement aux questions de sécurité aérienne ;
- assurer les préparatifs pour les visites de sécurité de la mission des Nations Unies et les évaluations de l'unité d'aviation militaire ;
- communiquer avec le personnel des opérations, le personnel chargé de l'entretien, le personnel chargé de la formation et le personnel médical pour garantir que les pratiques de sécurité des vols font partie de toutes les activités d'aviation ;

- coordonner le programme de formation à la sécurité aérienne et sa prestation auprès de l'unité pour toutes les activités aériennes ;
- surveiller toute la formation relative à l'aviation et faire des vérifications ponctuelles des compétences de vol en coordination avec l'équipe de normalisation de l'unité ;
- établir et tenir à jour un plan de l'unité en cas d'accident et faire des répétitions régulières pour garantir qu'elle est compétente. Ce plan d'intervention d'urgence doit être intégré à celui de la mission.

4. Planification de la sécurité des vols

Le commandant de l'unité d'aviation militaire et l'officier de la sécurité des vols doivent souligner les actions qui peuvent aider à établir un programme de sécurité des vols efficace. Pour être efficace, un programme de sécurité suppose une planification faisant en sorte que l'on passe plus de temps à prévenir les situations dangereuses qu'à réagir à des accidents. La tâche principale de l'officier de la sécurité des vols est d'analyser les incidents et les accidents signalés et de formuler des suggestions au commandant pour éviter qu'une erreur se reproduise. Il doit également analyser les missions probables à venir et les mesures pouvant être prises pour prévenir les incidents ou accidents. Il ne s'agit pas d'interdire les vols, mais de trouver un juste équilibre entre les effets opérationnels et les effets opératoires en vue de maximiser les premiers tout en veillant à la sécurité. Il doit également faire connaître aux exploitants la raison d'être d'une directive de sécurité, repérer et prévoir les situations dangereuses et donner aux exploitants des conseils sur les mesures de redressement à prendre avant qu'un accident se produise. Méthodes de communication et de planification de la sécurité efficaces :

- Système d'information sur les dangers touchant la sécurité des vols. L'officier de la sécurité des vols doit mettre en place un système d'information sur les dangers efficace et confidentiel qui encourage le personnel à signaler tout danger éventuel, si mineur qu'il semble, susceptible de devenir beaucoup plus sérieux si rien n'est fait à ce sujet. Les dangers doivent être signalés au Groupe de la sécurité aérienne des Nations Unies, qui les communiquera aux autres unités afin d'éviter les accidents, pourvu que la confidentialité ne soit pas compromise et que l'identité des personnes concernées ne soit pas révélée.
- Réunions mensuelles de sécurité des vols. L'officier de la sécurité des vols devrait organiser une réunion mensuelle de sécurité des vols présidée par le commandant de l'unité d'aviation militaire. Cette réunion souligne les problèmes de l'unité et résume les incidents reliés à la sécurité survenus au sein de l'unité. Elle constitue une occasion de discuter des tendances en matière de sécurité relevées au cours des activités du mois précédent. Des représentants des unités ou sections subordonnées peuvent profiter de la réunion pour expliquer pourquoi des problèmes de sécurité persistent et demander des ressources pour corriger les problèmes.
- Conseils, affiches et bulletins de sécurité des vols. Les points clés reliés à la sécurité qui méritent une attention dans un domaine de travail particulier peuvent être diffusés d'une manière efficace par l'entremise de « conseils de sécurité » spécialement constitués, de tableaux d'affichage généraux et d'affiches. Des idées nouvelles ou des modifications approuvées concernant des procédures d'exploitation sans danger peuvent être affichées. De brefs exposés présentant des enseignements tirés de l'expérience acquise peuvent être ajoutés à l'occasion dans l'intérêt de tout le personnel.

- Les briefings quotidiens sur la météo et la circulation aérienne sont donnés par le commandant de bord et le personnel navigant avec l'aide de l'élément de soutien à la mission. L'officier de la sécurité des vols doit veiller à ce que le personnel, et surtout le personnel navigant, soit au courant des conditions météorologiques et de la situation, des risques et des dangers relatifs à la circulation aérienne. Des briefings quotidiens sur ces sujets peuvent être organisés pour permettre au personnel navigant et à d'autres personnes d'obtenir des précisions sur les conditions météorologiques et la circulation aérienne.
- Conseil de la sécurité des vols. L'officier de la sécurité des vols doit, en coordination avec le commandant de l'unité d'aviation militaire, établir un conseil de la sécurité des vols. Le conseil inclut des membres de chaque entité et unité subordonnée. Il surveille et garantit l'application des règles et des règlements relatifs à la sécurité des vols dans les activités quotidiennes de l'unité.

5. Organisation permanente de sécurité

Dans l'intérêt de la prévention des accidents, il devrait y avoir une organisation permanente de sécurité chargée de surveiller, réaliser, examiner, suivre et gérer les activités de prévention des accidents. Ce genre d'organisation a certaines caractéristiques et responsabilités, dont les suivantes.

- **Soutien des autorités.** La sécurité relève de l'équipe de direction. Les dirigeants de l'unité devraient orienter les efforts en matière de sécurité en offrant le soutien requis des points de vue de l'intérêt du commandant, de la prise des décisions et de l'accès à des ressources permettant d'atténuer les dangers.
- **Procédures systématiques.** L'organisation de sécurité doit avoir des plans, des procédures et des lignes directrices approuvés de prévention des accidents sur lesquels les efforts en matière de sécurité sont basés. Sans ces plans et ces lignes directrices, les officiers de sécurité ne seraient pas en mesure d'aider l'unité à progresser.
- **Mesures visant à susciter et à entretenir l'intérêt.** Il faut rappeler périodiquement l'importance de la prévention des accidents aux pilotes, aux techniciens, au personnel navigant, au personnel de soutien au sol et au reste du personnel de l'aviation. L'organisation de sécurité de l'unité doit être innovatrice et créative pour obtenir et entretenir l'intérêt des utilisateurs en matière de sécurité.
- **Efforts visant à améliorer les conditions de travail.** Les conditions de travail jouent un rôle très important dans l'établissement et le maintien des normes de sécurité d'une organisation. De bonnes conditions de travail ont un effet direct sur la qualité de l'entretien, particulièrement en raison de la grande quantité d'articles sensibles que compte le matériel de l'unité. Les unités qui n'accordent pas une attention suffisante à de bonnes conditions de travail s'exposent à un mélange des pièces, à l'épuisement des techniciens et à des pannes.

6. Programme de sécurité des vols

Le programme de sécurité de vol d'une unité militaire comprend les éléments suivants.

- **Gestion.** Engagement démontré par les commandants et le service, le personnel clé, l'organisation de sécurité, les responsabilités et le système de justification de l'action menée.

- **Plan d'intervention d'urgence.** Plan énonçant ce que l'unité fera en cas d'urgence et les modalités d'entraînement préparatoire, les rôles et les responsabilités, les exercices et l'interaction avec la mission et les autres organismes.
- **Gestion des risques.** Démarche adoptée par l'unité pour gérer les risques, le processus décisionnel et les niveaux de risque acceptables.
- **Procédures de déclaration d'accident.** Procédures faciles à comprendre et à suivre donnant des déclarations d'accident rapides, exactes et détaillées. Elles régissent les rapports à faire au commandement supérieur, aux autorités civiles et au Groupe de la sécurité aérienne de la mission.
- **Enquêtes sur les incidents et accidents.** Tout le personnel concerné, particulièrement les officiers de la sécurité au sol et de la sécurité des vols et le personnel du génie, doit étudier minutieusement les accidents pour déterminer leurs causes ainsi que les mesures correctives visant à prévenir d'autres accidents. Il doit également coopérer aux enquêtes menées par l'ONU et l'État concerné.
- **Analyse de sécurité.** Les superviseurs et les cadres hiérarchiques doivent analyser les tendances associées aux défaillances, aux incidents et aux lacunes au sein de l'unité qui sont signalés. Le fait de consigner les incidents associés aux défaillances et d'analyser les tendances fait ressortir une faiblesse systémique dont il est alors possible de s'occuper au moyen de mesures de redressement.
- **Performance en matière de sécurité.** Mécanisme qu'emploieront l'unité et le service pour surveiller la sécurité et s'assurer que l'organisation de la sécurité et le bilan en la matière sont optimaux.
- **Formation en sécurité.** Programme et exigences de formation en sécurité applicables à tout le personnel et à la direction.
- **Communications relatives à la sécurité.** Méthodes de communications relatives à la sécurité utilisées par l'unité pour diffuser de l'information, établir une culture axée sur la sécurité et améliorer cette culture.
- **Activités liées à la sécurité.** Autres activités liées à la sécurité qui sont menées par l'unité dans les opérations de maintien de la paix de l'ONU, notamment les suivantes : programmes concernant les objets intrus, programmes concernant la faune, gestion des risques liés au temps de service et à la fatigue de l'équipage, et programmes d'analyse des données de vol.

De plus amples informations sur les éléments d'un programme de sécurité efficace se trouvent dans le Manuel de la sécurité aérienne et les politiques connexes auxquelles la présente annexe fait référence.

7. Comportement humain et sécurité aérienne

Le comportement organisationnel, qui joue un rôle important dans la gestion de la sécurité aérienne, repose sur la psychologie du personnel de l'organisation. Il est l'écho de l'attitude du personnel à l'égard de son travail, de ses interactions avec les différents groupes au travail, de

sa vigilance et de sa motivation à bien travailler. Il dépend aussi de la santé des membres de l'organisation, un aspect qui est toujours vital. Chacun est tiraillé entre, d'une part, les pressions de la vie personnelle et professionnelle et, d'autre part, le désir de faire son travail de son mieux ; pour le comportement organisationnel, ce tiraillement peut être bénéfique ou nuisible. En aviation, toute tendance comportementale négative pourrait porter atteinte à la sécurité, ce qui pourrait conduire rapidement et directement à un accident ou mettre en place lentement et indirectement les conditions propices à un accident.

Les données historiques et les études qui concernent les accidents ont démontré que par le passé, l'erreur humaine – par opposition aux défaillances techniques – compte pour 70 % à 80 % des accidents d'aviation, ce qui rappelle l'importance du facteur humain. James Reason a proposé le modèle du « fromage suisse » de la causalité de l'erreur humaine pour rendre compte des facteurs contribuant aux accidents et illustrer les situations où de multiples mesures de sécurité ne parviennent pas à prévenir un accident. Ce modèle est fondé sur des systèmes sociotechniques complexes où les accidents découlent de plusieurs séquences causales diverses et non d'un seul événement⁹.

L'auteur suggère que bien que les mécanismes de sécurité de pointe intégrés dans les aéronefs modernes empêchent les pannes du système, c'est l'interface humaine avec ces technologies qui provoque les accidents. Ces erreurs humaines peuvent être classées en deux catégories : les échecs actifs et les échecs latents. Les échecs actifs désignent les erreurs et les violations qui ont un effet négatif immédiat. Les échecs latents sont des décisions ou des actions dont les conséquences néfastes peuvent se faire attendre longtemps, ne se manifestant que lorsqu'elles parviennent à percer les défenses du système en se combinant à des facteurs de déclenchement locaux (comme des échecs actifs, des problèmes techniques, des conditions atypiques du système, etc.)¹⁰.

Le modèle tient compte aussi du fait que des actions humaines prises à des moments appropriés pourraient éviter ou atténuer les accidents.

⁹ J. Reason, « The Contribution of Latent Human Failures to the Breakdown of Complex Systems », *Philosophical Transactions of the Royal Society of London. Series B, Biological Sciences* 327, n° 1241 (1990) : 475-84.

¹⁰ Ibid.

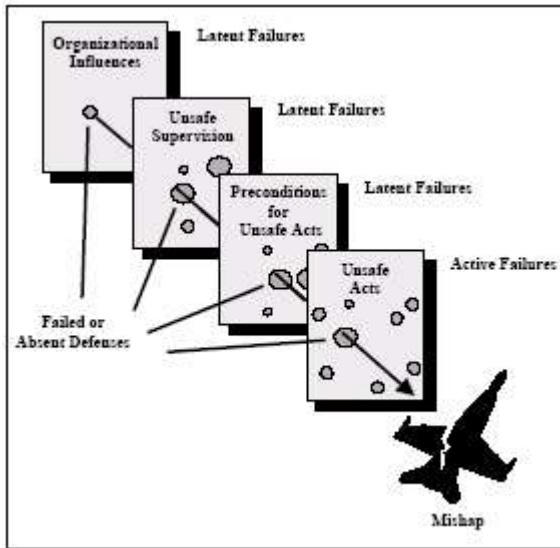


Figure 1 : Modèle du « fromage suisse », illustrant la causalité des erreurs humaines (Reason, 1990.)

Dans ce modèle, chaque accident est précédé de quatre étapes imaginaires. L'accident lui-même, appelé « acte dangereux », est la quatrième et dernière étape. Il est précédé de la troisième étape, où sont mises en place les circonstances ayant conduit à l'accident, qu'on appelle « conditions préalables à l'acte dangereux ». La deuxième étape est constituée par des défaillances dans la supervision, qualifiées de « supervision dangereuse ». La première étape concerne les insuffisances du système, autrement dit les « influences organisationnelles ». Si l'on compare chaque étape à une tranche de fromage suisse, les lacunes de l'étape sont représentées par les trous. Si les trous s'alignent, les petits objets peuvent passer sans encombre au travers des quatre étapes. L'analogie est ainsi complétée : l'objet qui

traverse les trous alignés sans être stoppé, c'est l'accident qui s'est faulilé dans les lacunes des étapes de prévention. Reason qualifie les trois premières étapes de « défaillances non détectées » et la dernière étape de « défaillances actives »¹¹.

Pour sonder l'opinion du personnel navigant et du personnel de maintenance sur les sujets ci-après, le commandant peut leur demander de remplir des questionnaires anonymes ou discuter de manière informelle avec eux.

Facteurs organisationnels :

- À quel point êtes-vous satisfait de l'environnement de travail de la mission de l'ONU ?
- Comment qualifieriez-vous les installations d'administration fournies par l'ONU dans votre zone de déploiement ?
- Que pensez-vous des installations d'administration coordonnées par l'ONU dans les zones que vous avez visitées dans le cadre de votre service aérien ?
- Êtes-vous satisfait des mesures incitatives au travail dans le cadre de ce déploiement de l'ONU ?
- Êtes-vous satisfait du système de punition et récompense de votre pays après une enquête sur un accident d'aéronef ?

Supervision dangereuse :

- Comment évaluez-vous les initiatives prises par votre commandant pour résoudre les problèmes ?

¹¹ D.A. Wiegmann et S.A. Shappell, "The Human Factors Analysis & Classification System - HFACS," Technical Report (Washington DC: Office of Aviation Medicine Federal Aviation Administration, February 2000), https://www.nifc.gov/fireInfo/fireInfo_documents/humanfactors_classAnly.pdf.

- Voyez-vous votre supérieur hiérarchique comme un modèle à suivre sur le plan de la motivation et de l'encadrement ?
- Comment évaluez-vous le respect des politiques et des instructions par votre commandant et le quartier général de la Force dans le cadre des opérations de vol de routine ?
- Estimez-vous que vous pouvez discuter franchement d'un problème avec votre commandant ?

Conditions préalables à l'acte dangereux :

- Comment évaluez-vous l'environnement de travail de l'unité ?
- Comment évaluez-vous la disponibilité et l'entretien des outils et du matériel d'essai ?
- Que pensez-vous de la pertinence des instructions permanentes, des politiques et des directives en matière d'aviation par rapport à vos tâches quotidiennes ?
- Quelle est votre motivation personnelle à vous maintenir en bonne condition physique, non seulement pour assurer votre bien-être, mais également pour améliorer la sécurité des vols ?
- Combien de fois vous arrive-t-il de voler dans un état de santé physique ou un état d'esprit non optimal ?

Acte dangereux :

- Combien de fois avez-vous entrepris une mission de vol sous la pression d'un commandant, d'un état-major d'échelon supérieur ou d'une mission des Nations Unies ?
- Comment évaluez-vous la capacité actuelle du système à prévenir la transgression des instructions permanentes par les équipages ?
- Combien de fois avez-vous constaté qu'un équipage ou un membre du personnel de maintenance avait transgressé des instructions permanentes relatives au vol ou à la maintenance ?
- Dans quelle mesure pensez-vous que les occasions de formation actuelles dans votre déploiement répondent à l'exigence de maintenir à jour les compétences de vol exigées ?

8. Évaluation et gestion des risques

a. Introduction

La gestion des risques aériens désigne toute méthode logique et systématique employée pour établir le contexte et déterminer, analyser, évaluer, traiter, surveiller et communiquer les risques liés aux activités aériennes, de manière à ce que les organisations puissent réduire les pertes à un niveau acceptable et profiter de chaque occasion d'y parvenir.

Une exécution sans danger de la mission repose dans une très grande mesure sur l'intégration de la gestion des risques à la planification et à l'exécution des opérations aériennes. Il existe, dans l'environnement opérationnel, des risques à l'égard desquels l'unité d'aviation militaire peut agir, des risques à l'égard desquels elle peut agir de manière limitée et des risques qu'elle ne peut pas maîtriser. Une évaluation est, dans chaque cas, nécessaire pour accepter le risque,

atténuer le risque ou annuler la mission si le risque est trop élevé. La discussion ci-après sur la gestion des risques constitue une introduction à ce qui peut être une analyse très technique. Cette introduction a pour but de familiariser le lecteur avec les aspects plus larges de la gestion des risques et non pas de remplacer une méthodologie plus détaillée.

Pour une discussion sur la gestion des risques faisant autorité, nous conseillons vivement aux lecteurs de consulter la politique du Département des opérations de paix et du Département de l'appui opérationnel du 22 mai 2014 sur la gestion des risques aériens, le Manuel de la sécurité aérienne et l'annexe 5F du Manuel des opérations aériennes (éd. 2018) du Département des opérations de paix et du Département de l'appui opérationnel. La politique renferme une discussion et des détails concernant les niveaux de risque acceptables, la structure de prise des décisions, des matrices de gestion des risques aériens, la documentation appropriée des décisions touchant les risques qui dépassent le niveau de risque acceptable, la documentation des dangers relevés et d'autres sujets relatifs à l'évaluation et à la gestion des risques. Voir le lien sur les références à l'annexe I.

Le texte qui suit est, en guise de présentation simple du sujet, une méthode abrégée d'étude de l'évaluation et de la gestion des risques.

b. Processus de gestion des risques

Le processus de gestion des risques aériens encadre en tout temps la détection des dangers, la détermination des risques associés, leur évaluation et la mise en place et le maintien des mesures de maîtrise des risques. Il repose sur un processus décisionnel où le (nouveau) niveau de risque réel est comparé avec le niveau (prédéterminé) de risque acceptable. Une fois les décisions prises et les mesures en place, certaines tâches sont accomplies, dont la supervision des activités, la surveillance des risques et le signalement de tout changement dans les activités, de toute dégradation des mesures d'atténuation et toute augmentation des risques, auquel cas ceux-ci sont réévalués et le processus est relancé.

Les approches de gestion des risques s'appuient sur la définition du niveau de risque, l'évaluation de son acceptabilité et la prise de décisions concernant les mesures d'atténuation comme la modification ou l'annulation de l'activité, et sur l'approbation du risque par l'autorité compétente. La gestion des risques **n'implique pas** d'interdire les opérations ; elle vise plutôt, compte tenu de la nature des opérations militaires, à connaître le risque auquel s'expose le personnel militaire, à s'assurer qu'il est aussi faible que possible et à l'accepter. Les décisions relatives aux risques peuvent être éclairées par les réponses aux questions suivantes :

- Est-il plus risqué de faire l'activité que de ne pas la faire ?
- Quelle importance revêt l'activité ?
- Les gains escomptés justifient-ils l'acceptation d'un niveau de risque élevé ?
- En a-t-on assez fait pour réduire le risque à un niveau raisonnable pour des opérations militaires dans un environnement de maintien de la paix ?

Le processus de gestion des risques adopté par la mission comporte les six grandes étapes suivantes (se reporter à la politique du Département des opérations de paix et du Département de l'appui opérationnel du 22 mai 2014 sur la gestion des risques aériens) :

1. Détermination des dangers
2. Évaluation des risques
3. Atténuation et analyse des risques
4. Décision concernant les risques
5. Mise en œuvre des mesures de maîtrise des risques
6. Supervision et rétroaction

- **Étape 1 : Détermination des dangers.** La démarche de gestion des risques commence par l'évaluation exhaustive de toutes les activités d'aviation en vue de déterminer les dangers éventuels. Cette étape est vitale, mais souvent mal exécutée ou complètement négligée. Les décisions en matière de gestion des risques qui suivent sont, par conséquent, fondées sur une information inexacte ou inadéquate. Les commandants et le personnel d'état-major des unités d'aviation militaire déterminent les dangers en se fondant sur les observations des pilotes et des équipages, sur les comptes rendus de renseignement et de reconnaissance concernant une activité qui constitue une menace, sur les conditions météorologiques, sur la géographie, sur l'état du terrain d'aviation ou de la zone d'atterrissage et sur la disponibilité opérationnelle de l'équipement. Ils adoptent une approche systématique qui prend en considération la gestion, les politiques, les facteurs humains, l'environnement, le matériel, les processus et procédures, l'expérience et le niveau d'instruction pour s'assurer d'analyser tous les aspects de l'activité afin de déterminer clairement les dangers associés et leurs conséquences possibles. L'expérience, le bon sens et les outils de gestion des risques contribuent à déterminer les dangers réels ou potentiels et les risques associés.

- **Étape 2 : Évaluation des risques.** L'évaluation des risques consiste à utiliser des mesures quantitatives et qualitatives pour déterminer le niveau de risque associé à un danger. Le risque est l'effet qu'a l'incertitude sur les objectifs et est exprimé selon les conséquences (la gravité) et la probabilité. Ce processus définit la probabilité et la gravité de l'incident qui pourrait résulter du danger en fonction de l'exposition du personnel ou des actifs à ce danger ainsi que de l'incidence du danger sur l'ensemble de la mission.

- **Étape 3 : Atténuation et analyse des risques.** L'analyse des risques a pour but d'étudier les options, les stratégies et les outils susceptibles de réduire, d'atténuer ou d'éliminer le risque. Les mesures d'atténuation des risques efficaces réduisent ou éliminent au moins l'une des trois composantes (probabilité, gravité et exposition) du risque.

- **Étape 4 : Décision concernant les risques.** Le commandant de l'unité d'aviation militaire et tout décideur délégué, au niveau approprié sur le terrain, doivent déterminer la meilleure mesure ou combinaison de mesures à prendre pour maîtriser les risques en analysant l'ensemble des coûts et des avantages par rapport aux risques et aux conséquences. Des décisions sont ensuite prises pour établir quels risques sont acceptables (avec ou sans atténuation) et lesquels ne le sont pas et requièrent l'annulation de la mission si la probabilité est trop grande. La mesure dans laquelle l'unité d'aviation militaire peut recourir aux ressources nécessaires pour atténuer les risques en question est une partie clé de cette évaluation. Si l'on prend la décision de limiter le risque, on accepte, par conséquent, de vivre avec les risques résiduels de l'activité.

Le commandant doit veiller à accorder aux missions à difficulté moyenne ou élevée la priorité pour la sélection des équipages expérimentés et l'application de toute autre mesure d'atténuation appropriée. Si l'on juge qu'une mission présente un niveau élevé de risque, le

quartier général de la Force doit recevoir la demande d'autorisation suffisamment d'avance pour prendre la décision d'aller de l'avant avec la mission.

- **Étape 5 : Mise en œuvre des mesures de maîtrise des risques.** Une fois les stratégies de maîtrise des risques établies, il faut élaborer une stratégie de mise en œuvre, qui sera appliquée par le personnel assumant la gestion des opérations sur le terrain et dans les sections concernées.
- **Étape 6 : Supervision et rétroaction.** La gestion des risques se poursuit pendant toute la durée des activités aériennes. Les responsables sur le terrain, à tous les échelons, doivent remplir leurs rôles respectifs en s'assurant que les mesures de maîtrise des risques sont mises en œuvre de manière efficace et maintenues tout au long des opérations. Ce processus doit être réévalué périodiquement pour en assurer l'efficacité.
- **Approche proactive.** Le but de la gestion des risques est de prévoir les dangers et les risques, d'évaluer la probabilité qu'ils se concrétisent et de prendre des mesures pour en atténuer les effets au lieu d'y réagir une fois qu'ils ont déjà mis l'opération en danger.
- **Responsabilité du commandant.** C'est le commandant de l'unité d'aviation militaire, qui est responsable de la vie de son personnel, de l'état de préparation de son matériel et de tout ce que son unité fait ou ne fait pas, qui doit prendre les décisions concernant la gestion des risques et l'autorisation des vols.

9. Sécurité terrestre

Un programme de sécurité terrestre est essentiel pour éviter les accidents ou incidents impliquant des personnes ou du matériel au sol. Pour éviter la redondance, il devrait être combiné avec le programme de sécurité des vols en un seul programme de sécurité aérienne pour l'unité. Un bon programme de sécurité terrestre garantit des opérations qui se déroulent bien, qui contribue à l'état de préparation de l'unité et qui accroît la sécurité des vols. Les aspects relatifs à la sécurité terrestre incluent ce qui suit.

- **Formation individuelle.** La formation en sécurité peut être initiale, spécialisée ou périodique. Comme on peut s'y attendre, la formation initiale est donnée à un personnel qui exerce pour la première fois une fonction particulière, ce qui peut inclure la formation en sécurité aérienne dispensée à des pilotes et à des techniciens en entretien qui sont nouveaux, la formation relative aux inspections de sécurité dispensée au personnel de gestion, la formation de spécialiste de la sécurité aérienne et la formation relative aux mesures et aux interventions en cas d'accident. La formation spécialisée peut inclure une formation sur la manutention et l'emballage des matières dangereuses, sur les premiers soins, sur l'utilisation des extincteurs et sur la réanimation cardiopulmonaire dispensée aux membres d'équipage et aux techniciens en entretien. Enfin, la formation périodique en sécurité aérienne est une révision et une mise à jour de la formation initiale et spécialisée.
- **Entretien du matériel.** Le bon entretien du matériel est un autre facteur qui joue un rôle dans la sécurité terrestre. Les inspections périodiques et les autres inspections des aéronefs et de l'équipement au sol doivent être rigoureusement conformes à la norme. Une rotation opportune des aéronefs vers des emplacements qui sont à l'extérieur de la zone de la mission est une question de sécurité des vols. Il est possible d'éviter des défaillances catastrophiques

en envoyant des aéronefs là où des travaux avancés d'entretien et de réparation peuvent être faits pour compenser les effets d'une opération prolongée dans des conditions climatiques défavorables et dangereuses. Les personnes qui négocient la lettre d'attribution ou le mémorandum d'accord doivent veiller à ce que ces documents prévoient clairement la rotation des aéronefs après un certain temps ou après un certain nombre d'heures de vol dans la zone de la mission. Les négociations détermineront les modalités précises de la politique de rotation des aéronefs et la responsabilité à l'égard du coût de la rotation.

- **Entreposage du matériel et des approvisionnements.** Il est très important d'entreposer correctement le matériel spécialisé et les approvisionnements, en particulier les matières inflammables, et il faut insister à ce sujet auprès de tout le personnel de l'unité.
- **Sécurité personnelle et manutention des outils.** Tout le personnel doit, dans l'intérêt de sa sécurité, apprendre à utiliser les différents outils et produits de son domaine de compétence. Tout le personnel doit, pour minimiser les dangers de nature professionnelle, connaître ses outils, ses machines, ses capacités, ses forces et ses faiblesses. La bonne manutention de l'équipement perfectionné et la bonne utilisation des outils sont des exigences fondamentales en matière de sécurité. Les équipages doivent tous intégrer ces pratiques à leurs activités professionnelles quotidiennes.
- **Vêtements protecteurs.** Les commandants des unités d'aviation militaire devraient créer un climat dans lequel tout le personnel utilise de façon courante des vêtements protecteurs tels que le casque, les lunettes et les bouchons d'oreilles ou les protecteurs d'oreilles.
- **Protection contre l'incendie.** Tout le personnel doit connaître les risques d'incendie et doit savoir utiliser correctement les extincteurs. Une utilisation incorrecte des extincteurs et d'autres techniques de lutte contre l'incendie peut provoquer des dommages matériels plus considérables que l'incendie lui-même.
- **Installations médicales et premiers soins.** Tout le personnel devrait connaître l'emplacement des installations médicales les plus proches en cas d'urgence. Les commandants des unités d'aviation militaire devraient coordonner auprès du personnel médical une formation périodique en premiers soins destinée à l'unité.

a. Officier responsable de la sécurité terrestre

Les officiers responsables de la sécurité terrestre supervisent un large spectre d'activités de l'unité telles que :

- le remorquage et le roulement au sol des aéronefs ;
- les inspections régulières et l'entretien des aéronefs ;
- la réparation des pannes touchant les aéronefs ;
- l'utilisation des bancs d'essai, de l'équipement d'essai et des installations ;
- les procédures et techniques d'atelier ;
- la protection du personnel au sol contre les blessures durant les activités de

manutention et d'entretien au sol ;

- les ordonnances et instructions techniques ;
- l'utilisation du matériel de servitude au sol et des véhicules ;
- la réglementation de la circulation routière dans les aires de stationnement et d'entretien des aéronefs ;
- les enquêtes concernant les incidents d'aviation associés à des faiblesses de la compétence du personnel au sol ;
- toutes les autres activités concernant la manutention au sol et l'entretien des aéronefs ;
- la coordination auprès de l'unité de soutien aérien de la mission dans le but de mettre en œuvre le programme de sécurité terrestre.

b. Conseil de la sécurité terrestre

Chaque unité d'aviation militaire devrait avoir un conseil ou comité de la sécurité terrestre. Sous la direction de l'officier responsable de la sécurité terrestre et en coordination avec l'officier de la sécurité des vols, le conseil devrait organiser des réunions sur la sécurité terrestre, faire des évaluations et recommander des améliorations au commandant de l'unité d'aviation militaire.

c. Programme de sécurité terrestre

Un programme de sécurité terrestre inclut les éléments suivants :

- **Gestion.** Engagement démontré par les commandants et le service, le personnel clé, l'organisation de sécurité, les responsabilités et le système de justification de l'action menée.
- **Gestion des risques.** Démarche adoptée par l'unité pour gérer les risques, le processus décisionnel et les niveaux de risque acceptables.
- **Procédures de déclaration d'accident.** Procédures faciles à comprendre et à suivre donnant des déclarations d'accident rapides, exactes et détaillées. Elles régissent les rapports à faire au commandement supérieur et aux autorités civiles pertinentes ainsi que leur communication au Groupe de la sécurité aérienne de la mission.
- **Enquêtes sur les incidents et accidents.** Tout le personnel concerné, particulièrement les officiers de la sécurité au sol et de la sécurité des vols et le personnel du génie, doit étudier minutieusement les accidents pour déterminer leurs causes ainsi que les mesures correctives visant à prévenir d'autres accidents. Il doit également coopérer aux enquêtes menées par l'ONU et l'État concerné.
- **Analyse de sécurité.** Les superviseurs et les cadres hiérarchiques doivent analyser les tendances associées aux défaillances, aux incidents et aux lacunes au sein de l'unité qui sont signalés. Le fait de consigner les incidents associés aux défaillances et d'analyser les tendances fait ressortir une faiblesse systémique dont il est alors possible de s'occuper au moyen de mesures de redressement.

- **Performance en matière de sécurité.** Mécanisme qu'emploieront l'unité et le service pour surveiller la sécurité et s'assurer que l'organisation de la sécurité et le bilan en la matière sont optimaux.
- **Plan d'intervention d'urgence.** Plan énonçant ce que l'unité fera en cas d'urgence et les modalités d'entraînement préparatoire, les rôles et les responsabilités, les exercices et l'interaction avec la mission et les autres organismes.
- **Mesures de prévention des incendies.** Tout le personnel doit connaître les mesures de prévention des incendies qui s'appliquent à ses tâches et à ses aires de travail pour protéger l'état de préparation de l'unité. Une formation régulière sur la prévention des incendies et les évacuations sauve des vies et du matériel. Des marques très visibles devraient indiquer l'emplacement des extincteurs. Tout le personnel doit savoir quoi faire et doit connaître les personnes à contacter en cas d'urgence durant un incendie.
- **Domages matériels.** Les dommages matériels doivent être signalés sur-le-champ et il faut en déterminer la cause pour éviter qu'ils se reproduisent. Le matériel endommagé peut entraîner des blessures, des défaillances catastrophiques des aéronefs ou des pannes touchant les véhicules et diminuer l'état de préparation de l'unité.
- **Outils et matériel.** Des inspections fréquentes des outils et du matériel devraient être organisées pour remplacer les outils défectueux. Elles devraient aussi comprendre d'autres moyens, comme les mécanismes de contrôle des outils.
- **Utilisation de matériel spécial.** Les conducteurs et les utilisateurs doivent tous être compétents ou ils doivent suivre une formation additionnelle pour utiliser leurs véhicules et leur matériel spécial.
- **Vêtements et matériel spéciaux.** Le personnel doit savoir utiliser et manipuler les vêtements protecteurs spéciaux et le matériel spécial.
- **Mesures de sécurité spéciales.** Beaucoup d'activités au sol exigent des techniques et une attention particulières pour éviter tout danger. Les outils connexes exigent aussi une attention particulière et le personnel qui assure l'entretien devrait être dûment formé pour éviter les lésions touchant l'ouïe, la vue, les mains et les membres et les dommages touchant le matériel, les outils, les installations et l'environnement.
- **Formation en sécurité.** Programme et exigences de formation en sécurité applicables à tout le personnel et à la direction.
- **Communications relatives à la sécurité.** Méthodes de communications relatives à la sécurité utilisées par l'unité pour diffuser de l'information, établir une culture axée sur la sécurité et améliorer cette culture.
- **Activités liées à la sécurité.** Autres activités liées à la sécurité qui sont menées par l'unité dans les opérations de maintien de la paix de l'ONU, notamment les suivantes : les programmes concernant les objets intrus, programmes de contrôle

des outils, programmes concernant la faune et gestion des risques liés à la fatigue du personnel au sol.

10. Enquêtes sur les accidents

En cas d'accident d'aviation, l'ONU procédera à une enquête technique de sécurité aérienne et convoquera une commission d'enquête ; l'enquête technique et la commission d'enquête sont des procédures internes de l'ONU. Les accidents d'aviation doivent tous faire l'objet d'une enquête approfondie, même si la ou les causes semblent évidentes. Les facteurs contributifs sont tous pris en considération et des mesures de redressement sont prises pour éviter une répétition. Les enquêtes sur les accidents sont menées de façon professionnelle ; elles mettent l'accent sur l'exactitude afin d'établir objectivement la ou les causes de l'accident.

Les accidents touchant un aéronef militaire font normalement l'objet d'une enquête menée par l'autorité de l'État d'occurrence chargée de l'enquête conformément aux pouvoirs d'enquête pertinents du gouvernement de l'État auquel l'aéronef militaire appartient. Dans ce genre d'enquête, l'ONU est, à titre d'organisme qui loue l'aéronef, un représentant accrédité. [Note juridique : La mission en cause dans le rapport d'accident communiquera à l'autorité de l'État d'occurrence chargée de l'enquête et au gouvernement de l'État auquel l'aéronef militaire appartient l'intention d'être un représentant accrédité.]

Les enquêtes techniques de sécurité aérienne ont un caractère officiel. Le commandant de l'unité d'aviation militaire peut toutefois charger l'officier de la sécurité des vols de mener une enquête préliminaire pour déterminer la cause probable de l'accident. Il peut faire suivre les conclusions de l'enquête technique de sécurité aérienne pour une analyse en profondeur. Pour plus de détails, voir le chapitre sur les enquêtes dans le Manuel de sécurité aérienne de l'ONU (mars 2012).

Annexe E

Opérations aériennes militaires de nuit dans l'ONU

Le vol de nuit est un élément essentiel des opérations militaires. Les missions de paix des Nations Unies comptent sur les capacités fournies par les États Membres et en particulier sur la capacité des unités d'aviation des pays contributeurs de contingents à mener des opérations de nuit de manière sûre et efficace. D'ailleurs, la capacité à mener des opérations 24 heures sur 24 (avec des jumelles de vision nocturne, au besoin) figure aux états des besoins par unité qui sont en place pour certaines missions de paix.

Les opérations aériennes de nuit dans un environnement de mission des Nations Unies doivent être menées en accord avec le cadre réglementaire de l'ONU (principalement le Manuel des opérations militaires des Nations Unies), bien que la planification opérationnelle et l'exécution de chaque mission sont régies par les procédures nationales et les directives militaires respectives. Lors de la planification et de l'exécution des opérations aériennes de nuit, les commandants militaires doivent consulter les sections suivantes du Manuel des opérations aériennes des Nations Unies : chapitre 6 (processus d'acquisition de services aériens et terrestres), annexe 5E (évacuations aéromédicales), annexe 5H (procédures de chargement et de déchargement pendant que tournent les rotors d'hélicoptère), annexe 5L (opérations de vol de nuit), annexe 5M (critères relatifs aux aires de poser d'hélicoptères éloignées) et annexe 5N (critères techniques relatifs aux aires de poser d'hélicoptères).

Les unités d'aviation militaire doivent être dûment formées et qualifiées pour mener des opérations de nuit, surtout en environnement modérément à fortement hostile.

Les risques liés aux opérations aériennes de nuit doivent faire l'objet d'une gestion adéquate qui tient compte de tous les aspects du vol, des conditions météorologiques défavorables et des options possibles. Même si toutes les opérations de nuit par hélicoptère devraient idéalement se dérouler dans des héliports approuvés et dotés d'éclairage nocturne, de systèmes de communication et d'indicateurs de direction du vent, aucune restriction n'est imposée à l'unité en ce qui concerne les opérations de nuit où les aires de poser n'ont fait l'objet d'aucune reconnaissance, à condition que des jumelles de vision nocturne ou une technologie d'imagerie thermique soient utilisées.

Les unités de l'aviation militaire s'en remettraient alors aux directives réglementaires nationales relativement aux opérations de nuit par hélicoptère. Les unités employant des jumelles de vision nocturne devraient, en principe, pouvoir accomplir la tâche essentielle que sont les opérations tactiques ou en région éloignée de nuit sur des aires de poser inconnues. Or, les conditions poussiéreuses, la fumée, les nuages et d'autres facteurs nuisant à la visibilité à l'aire de poser ou dans les environs pourraient restreindre les opérations de vol des hélicoptères la nuit. En outre, par nuit sans lune, l'utilisation d'hélicoptères avec jumelles de vision nocturne peut être restreinte lorsque l'éclairage est inférieur à 20 %. Dans ce cas, on ne devrait pas s'attendre à ce que les pays contributeurs de contingents qui ne disposent pas du matériel ou de l'expertise requis pour voler dans l'obscurité totale mènent des opérations avec jumelles de vision nocturne.

Les nuits faiblement éclairées par la lune et les étoiles, les conditions météorologiques défavorables et l'absence d'aire de poser convenable (p. ex., voile brun) pourraient constituer des risques inacceptables. Toutes ces conditions doivent alors être prises en compte et évaluées dans le cadre d'une démarche exhaustive de gestion des risques.



Points pris en considération dans la planification

- Les capacités de l'hélicoptère ou de l'avion ;
- Les compétences et les qualifications de l'équipage ;
- La coordination avec les organismes et les unités concernés ;
- La coordination des activités globales de commandement et contrôle de l'opération ;
- Un soutien logistique approprié, notamment en ce qui concerne les munitions et le carburant ;
- Les considérations liées aux aires d'atterrissage ou de poser (préparées ou non) ;
- La zone d'opérations, la nature du terrain, les obstacles et les altitudes de sécurité ;
- Les considérations liées aux dispositifs de vision nocturne (jumelles de vision nocturne et systèmes infrarouges à vision vers l'avant) ;
- La situation générale en matière de sécurité et l'analyse de la menace ;
- L'évaluation des risques liés au vol de nuit ;
- Les conditions météorologiques et les minimums pour les opérations de nuit et l'utilisation des jumelles de vision nocturne ;
- L'information aéronautique (itinéraires, publications d'information aéronautique, NOTAM, coordination de l'espace aérien) ;
- La coordination des communications air-sol appropriées ;
- Les autorisations nécessaires de l'ONU et du pays hôte ;
- Les règles d'engagement ;
- Le concept d'opérations (CONOPS) ;

Recommandations liées aux opérations de nuit/avec jumelles de vision nocturne (liste « go/no-go »)

Les éléments énumérés dans la liste « go/no-go » ci-après sont généralement recommandés pour les opérations de nuit/avec jumelles de vision nocturne. Chaque pays contributeur de contingents peut adopter des procédures différentes pour atteindre le même résultat. Cette liste doit être dressée et signée par le pilote et l'officier des opérations lors de l'exposé verbal avant le vol. Les éléments qui y figurent sont censés aider les commandants d'unité à prendre des décisions éclairées lors de l'évaluation des risques liés à la mission.

Planification opérationnelle

- Toutes les missions aériennes de nuit ont été soumises à une évaluation des risques et ont été approuvées par l'officier des opérations aériennes.
- Toutes les fonctions concernées dans l'unité aérienne sont remplies par du personnel pleinement qualifié.
- Les pilotes, le personnel navigant et le personnel de soutien répondent aux exigences de l'unité relatives aux opérations de nuit.
- Des restrictions temporaires de vol sont en place, le cas échéant.
- Tous les pilotes et membres d'équipage respectent les limites de temps de service (jours et heures de vol).

Communications

Un plan de communication de nuit comportant les points suivants a été dressé et approuvé :

- Air-air ;
- Air-sol ;
- Décollage et atterrissage ;
- Le commandement et contrôle.

Exposés

- Un briefing a été donné aux unités terrestres et au personnel concerné conformément aux normes nationales et aux normes de l'ONU.
- Le personnel navigant a été informé des particularités des opérations de nuit.

Opérations depuis la base principale d'opérations

- Un membre d'équipage qualifié en suivi de vol a été affecté au centre des opérations de la base principale d'opérations.
- Des procédures ont été établies pour le mouvement des aéronefs la nuit autour de la base.
- Des procédures ont été établies pour le maintien de l'espacement minimal entre les aéronefs dans l'espace aérien entourant la base.
- Des procédures ont été établies pour le suivi de vol des aéronefs désignés.
- Des procédures ont été établies pour contrôler le mouvement du personnel et des véhicules autour de la base.
- Des procédures ont été établies pour mettre en place des mesures de réduction de la poussière pendant les opérations de nuit.
- Des procédures d'urgence ont été établies en cas d'incidents ou d'accidents sur la base ou à l'endroit concerné.

Opérations sur des aires d'atterrissage non préparées

- Des procédures ont été établies pour déterminer l'aire d'atterrissage et la configuration d'éclairage à utiliser.
- Des trajectoires d'approche et de départ sûres ont été définies.
- Des points de compte rendu ont été désignés afin de gérer l'espacement des aéronefs et leur ordre d'arrivée et de départ à l'aire d'atterrissage.
- Les dangers aériens potentiels ont été déterminés.
- Des points de décision en cas de saute de vent ont été désignés et les procédures à suivre dans ces situations sont en place.
- Les signaux manuels à employer sur l'aire d'atterrissage ont été définis.
- La place que doit occuper chaque membre du personnel sur l'aire d'atterrissage pendant l'atterrissage et le décollage a été établie.

Annexe F

Opérations menées avec des systèmes de drones aériens ou d'aéronefs télépilotés

Les systèmes de drone aérien et les systèmes d'aéronefs télépilotés jouent un rôle de plus en plus important dans les opérations de maintien de la paix et les opérations humanitaires des Nations Unies. Beaucoup de ces systèmes sont déjà utilisés par des exploitants commerciaux et des unités militaires dans le cadre de diverses missions et pour une multitude de tâches (voir la figure 1). L'utilisation d'aéronefs sans pilote doit être conforme aux normes et pratiques recommandées dans les annexes et les documents de l'OACI, les règlements militaires des pays contributeurs de contingents et les politiques, procédures et pratiques applicables établies par l'ONU.

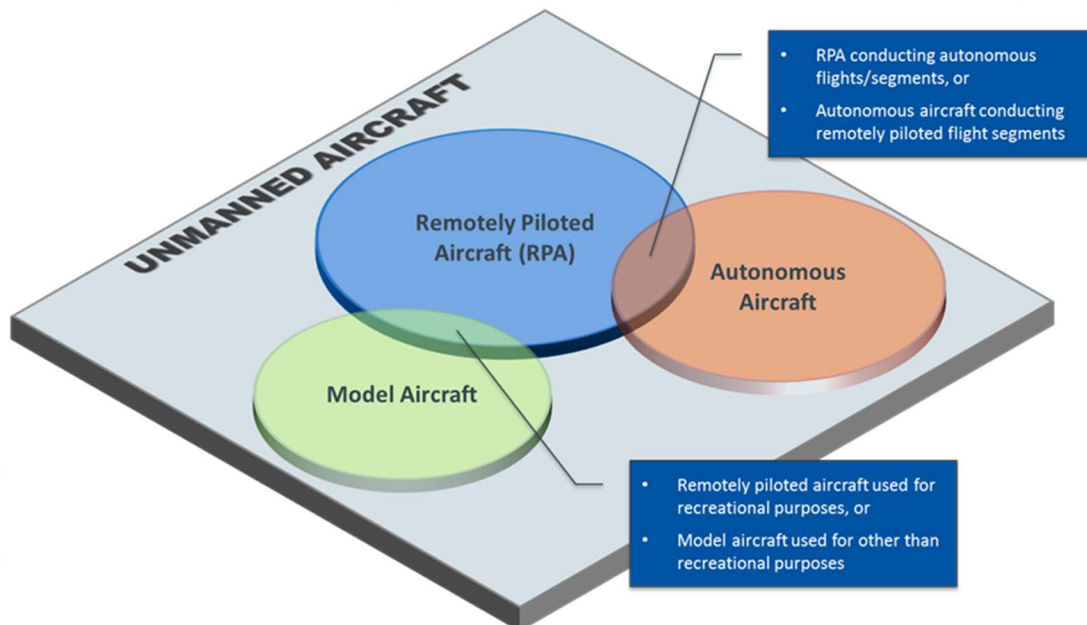


Figure 1 : Types d'aéronefs sans pilote*

Définitions

Aéronef sans pilote : Terme général désignant tous les aéronefs non habités qui peuvent être pilotés à distance grâce à des fonctions automatisées diverses (p. ex., modèle réduit du Supermarine Spitfire).

Aéronef télépilote : Aéronef sans pilote commandé à partir d'un poste de télépilotage. Ces appareils sont pilotés par une personne qui a été formée et certifiée selon des normes équivalentes à celles requises pour un pilote d'aéronef piloté, conformément à la réglementation civile ou militaire, et qui est chargée de sa sécurité. On utilise ces types d'aéronefs pour les vols de moyenne ou haute altitude et de grande autonomie. Se reporter au tableau 1.

Drone aérien : Aéronef sans pilote commandé à distance par un opérateur. Celui-ci est chargé de la sécurité, mais n'a pas à être formé et certifié selon les mêmes normes que celles requises pour un pilote d'aéronef piloté conformément à la réglementation civile ou militaire internationale. Il s'agit d'un petit véhicule généralement utilisé pour les opérations tactiques militaires ou d'un quadrirotor commercial utilisé pour assurer la sécurité et la surveillance des bases principales d'opérations.

Système de drones aériens (ou système d'aéronefs non habités) : Terme général désignant un système composé d'un ou de plusieurs aéronefs sans pilote, d'un réseau de soutien et de tout le matériel et le personnel nécessaires pour le pilotage.

Système d'aéronefs télépilotés : Système de drones aériens composé d'un ou de plusieurs aéronefs télépilotés par un pilote d'aéronef sans pilote.

Visibilité directe : Terme employé pour décrire un système de drone aérien de classe I, où le pilote doit voir le drone à tout moment afin d'éviter les collisions avec d'autres aéronefs, des personnes, des bâtiments ou le terrain.

Visibilité radioélectrique directe : Terme faisant référence à la méthode utilisée pour communiquer avec les grands drones aériens en vue de leur transmettre des données de direction et de recevoir des informations provenant des capteurs ; le drone n'a pas à être à portée de vue.

Visibilité au-delà de la portée optique : Terme caractérisant une situation où il est nécessaire d'utiliser des liaisons satellitaires bidirectionnelles pour communiquer avec des drones (pour la plupart de classe III).



Classification des systèmes de drones aériens et d'aéronefs télépilotés

Ces systèmes se déclinent en de nombreuses variétés. Ils sont classés en fonction de divers paramètres : type d'opérations, paramètres de performance, charges utiles, rôles et types de capteurs. Toutefois, d'autres classes peuvent s'appliquer, selon la manière dont on compte employer ces systèmes. Pour les besoins du présent manuel, l'ONU classe ces systèmes selon leur emploi opérationnel (voir le tableau 1). Les types, les performances et les tâches de chaque système seront décrits dans l'état des besoins de l'unité pour la mission en question.

- Système de drone aérien de classe I : Petit système, minisystème ou microsystème de drones aériens d'un poids habituellement compris entre 1 et 25 kg et qui peut voler à 1 000 pi au-dessus du sol ou moins, dans le rayon de visibilité radioélectrique directe de l'opérateur et dont le rayon d'action maximal est de 50 km.

- Système de drones aériens ou d'aéronefs télépilotés de classe II : Système tactique dont la charge utile maximale au décollage se situe normalement entre 150 et 600 kg et qui est équipé de matériel de liaison en visibilité directe. Il vole normalement à une altitude maximale de 18 000 pi au-dessus du sol et a un rayon d'action maximal de 200 km. Les restrictions de charge utile et de navigabilité peuvent limiter l'emploi de ces systèmes à des espaces aériens restreints ou à un usage spécialisé.

- Système de drones aériens ou d'aéronefs télépilotés de classe III : Il s'agit généralement d'un système de moyenne ou haute altitude et de grande autonomie pesant plus de 600 kg et pouvant voler jusqu'à 65 000 pi au-dessus du sol, ayant un rayon d'action illimité (au-delà de la visibilité radioélectrique directe ou de la portée optique), équipé pour une utilisation limitée ou même non restreinte de l'espace aérien et nécessitant un certificat de navigabilité également moins restrictif ou même non restreint.

Tableau 1 : Tableau des systèmes de drones aériens et d'aéronefs télépilotés des Nations Unies

Classe	Catégorie	Utilisation recommandée	Altitude moyenne normale recommandée (au-dessus du sol)	Rayon d'action	Exemples
Classe III	Haute altitude, grande autonomie	Emploi stratégique ou national	< 65 000 pi	Illimité (au-delà de la portée optique)	Global Hawk
	Moyenne altitude, grande autonomie	Emploi opérationnel ou sur le théâtre	< 45 000 pi	Illimité (au-delà de la portée optique)	Heron/ Hermes 900
Classe II	Tactique	Formation tactique	< 18 000 pi	< 150 km (visibilité directe)	Hermes 450/ Falco Sperwer

Classe I	Petit	Unité tactique	< 1 000 pi	< 50 km (visibilité directe)	Scaneagle/ Shadow 200 Luna
	Mini	Sous-unité tactique (lancement à la main ou par système manuel)	< 1 000 pi	< 25 km (visibilité directe)	Raven/Aladin Puma/Skylark Heidrum V1
	Micro	Sous-unité tactique (lancement à la main ou par système manuel, câble d'attache)	< 400 pi	< 5 km visibilité directe)	WASPIII/MICADO DJI Phantom 4 DJI Mavic Pro Hovermast 100

Recommandations d'emploi des systèmes de drones aériens de classe I (minisystèmes ou microsystèmes de moins de 10 kg)

Afin d'atténuer les risques liés à l'exploitation de drones aériens de classe I (minisystèmes ou microsystèmes), il est recommandé à tous les utilisateurs de systèmes de drones aériens ou d'aéronefs télépilotés militaires de respecter les consignes suivantes :

- Les opérations à moins de 8 km d'un terrain d'aviation ou d'une hélistation doivent être limitées. Seule la Section des transports aériens de la mission peut en donner l'autorisation. Si les opérations sont menées aux alentours d'un terrain d'aviation ou d'une hélistation où il n'y a pas de Section des transports aériens, l'autorisation doit être donnée par le service responsable du contrôle local de la circulation aérienne, le cas échéant. Les minisystèmes et microsystèmes de drones aériens militaires peuvent continuer à être exploités à proximité d'aéroports et d'hélistations en cas de besoins opérationnels urgents.
- Il est conseillé de se limiter aux opérations en visibilité directe.
- Les aéronefs sans pilote ne peuvent pas être utilisés au-dessus de personnes ne prenant pas directement part à l'opération ou ne se trouvant pas sous une structure couverte ou à l'intérieur d'un véhicule à l'arrêt.
- Les activités dans le cadre d'opérations de nuit devraient être coordonnées par la Section des transports aériens de la mission.
- Les systèmes de classe I ne doivent pas voler à proximité d'aéronefs et doivent, dans tous les cas, céder le passage aux autres aéronefs.
- Ils ne doivent pas dépasser une altitude de 400 pi au-dessus du sol, à moins qu'une zone d'opérations réglementée différente n'ait été préalablement convenue avec les responsables de la mission.
- Personne ne peut commander plus d'un aéronef sans pilote à la fois.
- Aucune opération menée à partir d'un véhicule en mouvement n'est permise, sauf si elle se déroule au-dessus d'une zone peu peuplée (les convois militaires peuvent se soustraire à cette règle si la situation opérationnelle l'exige).

- L'opérateur d'aéronef sans pilote doit procéder à une vérification pré-vol de l'appareil afin de s'assurer qu'il peut être piloté sans danger.
- Il doit être qualifié et formé pour mener des opérations en toute sécurité avec des systèmes de drones aériens.
- Les autorisations et la documentation relatives aux opérations aériennes employant des minisystèmes ou microsystèmes de drones aériens doivent respecter les instructions permanentes approuvées pertinentes.

Tous les opérateurs de systèmes de drones aériens, civils ou militaires dans la zone de la mission sont tenus de se conformer aux exigences précédentes et de coordonner toutes les opérations de drones avec les autorités d'aviation de la mission, le cas échéant. Ils sont invités à signaler au personnel de l'aviation de la mission tous les événements et dangers observés dès que possible.

Recommandations concernant la sécurité aérienne des systèmes de drones aériens ou d'aéronefs télépilotés

Les unités militaires de systèmes de drones aériens ou d'aéronefs télépilotés doivent disposer d'une instruction permanente qui traite notamment du système de gestion de la sécurité mis en œuvre de manière à intégrer systématiquement la gestion des risques de sécurité dans les opérations et le processus décisionnel. Cette instruction permanente doit comporter au minimum les éléments suivants :

- une politique et des objectifs relatifs à la sécurité ;
- un système de gestion des risques liés à la sécurité ;
- un système d'assurance de la sécurité ;
- des mesures visant à promouvoir la sécurité ;
- des procédures opérationnelles.

Affectation des systèmes de drones aériens ou d'aéronefs télépilotés

L'affectation des unités de systèmes de drones aériens et des aéronefs télépilotés de classe II ou III relèvera de l'U2, conformément aux procédures d'affectation des moyens d'aviation de la mission. La gestion et l'emploi de ces systèmes dans le cadre des missions sur le terrain seront conformes au présent manuel, au Manuel des opérations aériennes du Département des opérations de paix des Nations Unies de 2018 et à la dernière édition du Manuel de la sécurité aérienne des Nations Unies et de la politique sur la gestion des risques aériens.

Toutes les opérations menées avec ces systèmes seront menées en réponse directe à l'attribution d'une mission par l'U2 et, subséquentement, par suite d'un ordre d'opérations aériennes donné par la chaîne de commandement de la mission.

Une fois publié, un tel ordre autorisera le vol et confirmera les dispositions de gestion de l'espace aérien et de la circulation aérienne. Chaque vol prévu (à l'exception de certains vols de drones de classe I, tels que déterminés par la mission) sera inclus dans le plan d'organisation des vols correspondant, où seront précisés les dates et les heures de départ, le site de pilotage et le profil de la sortie.

Le commandant de la force est investi du contrôle opérationnel (OPCON) et de l'autorité responsable des ordres de mission sur la composante militaire chargée de l'exploitation des systèmes de drones aériens.

Parfois, les vols ne pourront être planifiés de cette manière pour des raisons opérationnelles, surtout dans le cas des systèmes de classe I. Cependant, il faut tenter le plus possible d'inclure ces vols ou activités dans le plan d'organisation de vols.

Ces petits drones tactiques peuvent être déployés dans un court délai sur demande de l'autorité locale déléguée. Dans ce cas, celle-ci en avisera si possible la section des transports aériens de la mission, le Centre d'opérations aériennes de la mission ou la région aérienne, en fonction de la situation opérationnelle.

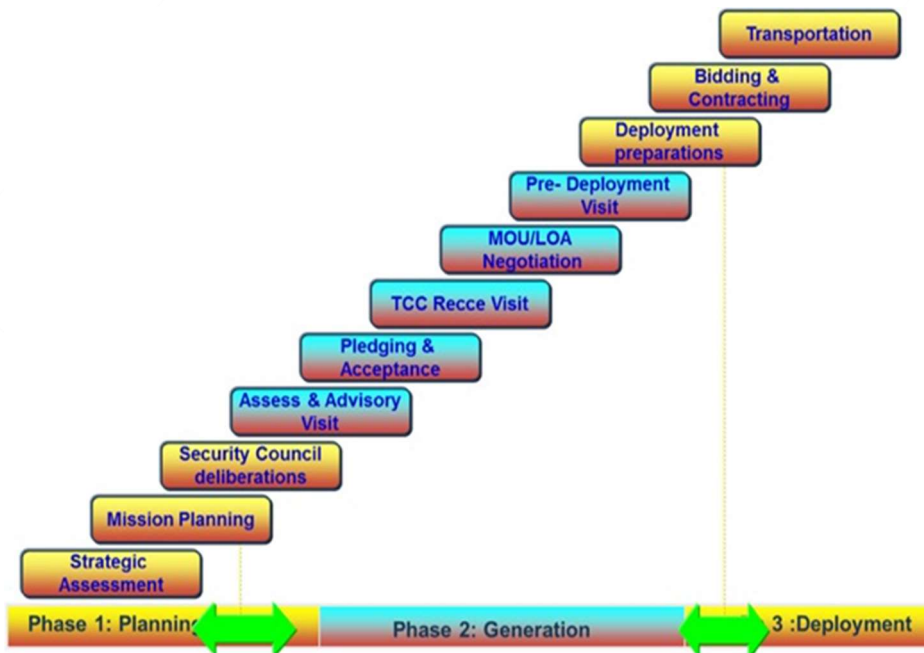
La mission est chargée du plan global de coordination de la gestion de l'espace aérien, y compris le déploiement de systèmes de drones aériens ou d'aéronefs télépilotés de tout type. C'est pourquoi l'exploitation de petits systèmes de drones aériens de classe I dans les circonstances décrites ou dans d'autres situations propres à chaque mission doit être décrite, balisée et réglementée dans les instructions permanentes de la mission.

Annexe G

Guide de rédaction de lettres d'attribution concernant les unités d'aviation militaire

Renseignements d'ordre général

1. Les unités d'aviation militaire sont déployées dans le cadre des missions de paix des Nations Unies en vertu de deux types d'accords contractuels qui doivent être convenus et signés par le pays contributeur de contingents et l'ONU avant le déploiement : le mémorandum d'accord et la lettre d'attribution. Cette dernière définit les besoins opérationnels de l'aéronef et de l'équipage, le matériel dont ils ont besoin, les capacités qu'ils doivent présenter et les fonctions et les tâches qu'ils doivent accomplir. Autrement dit, la lettre d'attribution est le document contractuel en vertu duquel les services d'aviation sont fournis à l'ONU.
2. Elle reflète les exigences techniques et opérationnelles établies dans les états respectifs des besoins par unité, y compris les capacités, le matériel et les qualifications des aéronefs et des équipages. Il est donc très important que le personnel critique de l'unité d'aviation, dont le commandant de l'unité, les officiers des opérations et les équipages, participe activement aux négociations qui sont y associées.



Les lettres d'attribution sont des documents complexes qui contiennent une grande variété d'informations, dont les obligations légales qui lient les deux parties. Vous trouverez ci-dessous un modèle de lettre générique décrivant la fourniture de services d'aviation. Il est recommandé au personnel de l'unité d'aviation de se familiariser avec les modalités de

la lettre applicable à son unité, avant le déploiement. **Sachez que les lettres d'attribution diffèrent les unes des autres pour diverses raisons comme le type d'unité, le pays contributeur de contingents, la mission, etc. Ce modèle est donc présenté à titre indicatif uniquement. La version définitive de la lettre d'attribution est le fruit de discussions bilatérales entre le pays contributeur de contingents et l'ONU et repose sur le cadre réglementaire pour l'aviation approuvé par le Département de l'appui opérationnel et le Département des opérations de paix des Nations Unies.**

MODÈLE POUR HÉLICOPTÈRES DE MANŒUVRE



MISSION
(Pays hôte)

LETTRE D'ATTRIBUTION
Cluses et conditions générales

LOA 20**xx-xxx**

Pays contributeur de contingents
Quantité hélicoptères de manœuvre Type

CONDITIONS GENERALES DE LA LETTRE D'ATTRIBUTION 20XX-XXX POUR LA PRESTATION DE SERVICES AERIENS OU DE TRANSPORT AERIEN A LONG TERME AU MOYEN D'AERONEFS D'ÉTAT

1. **Documents constitutifs de la lettre d'attribution**

1.1 La lettre d'accompagnement et les présentes clauses et conditions générales constituent l'intégralité de la présente lettre d'attribution (ci-après dénommée la « lettre d'attribution ») pour la prestation de services d'hélicoptères à long terme par le gouvernement du **pays contributeur de contingents** à l'appui des activités de maintien de la paix des Nations Unies dans le cadre de la **MISSION (pays hôte)**.

2. **Services**

2.1 Les services aériens ou de transport aérien (ci-après dénommés les « services ») font partie intégrante des opérations de maintien de la paix des Nations Unies. Leur prestation vise à soutenir les activités de maintien de la paix qui sont mandatées par le Conseil de sécurité. Les services comprennent notamment le réapprovisionnement, le mouvement de troupes, le transport médical (EVASAN primaire ou secondaire, où l'équipe d'évacuation sanitaire aérienne est fournie par la mission), les opérations de recherche et de sauvetage au combat, les opérations de recherche et de sauvetage, le transport aérien de personnalités importantes et les vols d'observation et de contrôle, de reconnaissance et de surveillance. Leur prestation par le gouvernement est soumise aux dispositions des clauses 16 et 19 de la présente lettre d'attribution et peut se faire dans le cadre d'opérations menées dans des zones hostiles ou en terrains hostiles où il n'y a pas d'appui au sol, ou lorsqu'il est impossible de garantir la sécurité du terrain d'aviation.

2.2 Les présentes clauses et conditions générales régissent l'utilisation d'aéronefs d'État pour fournir des services à l'ONU en vertu des lettres d'attribution applicables. À cette fin, on entend par aéronefs d'État les aéronefs détenus, loués ou affrétés par un gouvernement qui fournissent des services aériens ou de transport aérien dans le cadre des opérations de maintien de la paix des Nations Unies en vertu de lettres d'attribution conclues avec l'ONU. En sont exclus les aéronefs qui ne sont exploités par l'armée de ce gouvernement qu'à des fins militaires.

3. **Aéronefs et personnel navigant**

3.1 Le **gouvernement du pays contributeur de contingents** (ci-après dénommé le « gouvernement ») fournira à la mission les services de **Quantité hélicoptères de manœuvre Type** (ci-après dénommés les « aéronefs ») exploités par un contingent militaire du **pays contributeur de contingents**, conformément au mémorandum d'accord signé entre l'ONU et le gouvernement dans le cadre des activités de maintien de la paix de la **MISSION**. Le contingent et son personnel font partie de la mission au même titre que tout

autre contingent, conformément aux règles et règlements énoncés dans les Directives à l'intention des pays fournissant des contingents.

3.2 Les aéronefs doivent, entre autres, pouvoir mener à bien les missions prescrites par le Conseil de sécurité et être configurés comme suit :

3.3 Fret : Fret interne, arrimé avec des sangles et des attaches appropriées, d'un poids maximal de **xxxx kg** (conformément à l'état des besoins par unité) au niveau de la mer, ou fret externe d'un poids maximal de **xxxx kg** (conformément à l'état des besoins par unité), transporté par élingage ;

- a) Capacité (par hélicoptère et à la fois) de transporter jusqu'à **xx** membres de personnel entièrement équipés (conformément à l'état des besoins par unité) accompagné du matériel individuel et commun nécessaire ;
- b) Rayon d'action minimal de **xx** (conformément à l'état des besoins par unité) ;
- c) Capacité de transporter à l'élingue des palettes et des véhicules légers ;
- d) Capacité de vol IFR de jour et de nuit ;
- e) Capacité de doter chaque hélicoptère de **xx** mitrailleuses (conformément à l'état des besoins par unité) pour l'autoprotection uniquement ;
- f) Capacité d'intervenir 24 heures sur 24 dans des conditions météorologiques de vol à vue ;
- g) Capacité de voler **xx** heures (conformément à l'état des besoins par unité) par hélicoptère par mois ;
- h) Capacité de mener des opérations avec des jumelles de vision nocturne ;
- i) Aire de poser d'hélicoptères : Capacité de mener des opérations de jour et de nuit (y compris des opérations avec jumelles de vision nocturne) dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC) depuis des aires de poser approuvées et sécurisées par les troupes onusiennes, où les communications sol-air sont assurées chaque fois que cela est possible, conformément à l'annexe 5N du Manuel des opérations aériennes des Nations Unies ;
- j) Aire de poser d'hélicoptères éloignée : Capacité de mener des opérations de jour et de nuit (y compris des opérations avec jumelles de vision nocturne) dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC) depuis des aires de poser éloignées approuvées où le soutien au sol est limité, conformément à l'annexe 5M du Manuel des opérations aériennes des Nations Unies ;
- k) Aires de poser d'hélicoptères désignées « non approuvées » : Capacité de mener des opérations de jour et de nuit (y compris des opérations avec jumelles de vision nocturne) dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC) depuis des aires de poser non approuvées où il n'y a pas de troupes au sol en appui. Ces opérations sont limitées aux situations d'urgence (urgence en vol, EVASAN primaire, etc.) comme l'indique l'annexe 5M du Manuel des opérations aériennes des Nations Unies. Dans ce cas, le commandant de bord est la personne ultimement responsable de la sécurité ;

- l) Capacité de ravitaillement en carburant intégrée ;
 - m) Transport de passagers : Sièges amovibles dotés d'une ceinture de sécurité 9G pour un maximum de **xx** passagers (conformément à l'état des besoins par unité). Les ceintures doivent pouvoir être attachées au moyen d'une boucle en métal. Elles doivent être reliées aux sièges par une méthode de fixation approuvée et conçue à cet effet par le fabricant ;
 - n) EVASAN primaire ou secondaire : Capacité de transporter **xx** civières (conformément à l'état des besoins par unité) et d'une équipe d'EVASAN primaire ou secondaire de **xx** membres (conformément à l'état des besoins par unité) ;
 - o) Protection blindée pour l'équipage et, si possible, les passagers ;
 - p) Capacité d'insertion de troupes par descente par corde de descente rapide ou descente en rappel (les gants et les cordes, entre autres, doivent être fournis) ;
 - q) Capacité de transport de troupes équipées d'armes chargées, de marchandises dangereuses, de carburant, de munitions et de restes humains ;
 - r) Capacité d'assurer en permanence la disponibilité pour mener des interventions rapides (EVASAN primaire, transport de la force d'intervention rapide, etc.) avec un délai de décollage maximal de 15 minutes (dans le cas d'une attribution de tâches préalable) ;
 - s) Observation/contrôle, reconnaissance et surveillance : Cette activité doit faire l'objet d'une évaluation de la gestion des risques opérationnels. Le commandant de bord est ultimement responsable de la sécurité de l'aéronef et de l'équipage ;
 - t) Instruments de vol : Requis pour les vols IFR, les vols nocturnes et les vols en conditions météorologiques aux instruments.
- 3.4 En plus des éléments précédents, l'aéronef doit être équipé du matériel essentiel suivant :
- a) Récepteur GPS comprenant une base de données à jour ;
 - b) Poste de pilotage compatible avec les jumelles de vision nocturne ;
 - c) Matériel de communication VHF, UHF et HF compatible avec le système de communication de la mission et le téléphone satellite ;
 - d) Radiobalises de détresse (406 MHz) ayant passé l'inspection de validation ;
 - e) Un transpondeur, modes 3/A et C ;
 - f) Enregistreur de données de vol non photographique et enregistreur de conversations de poste de pilotage ;
 - g) Pompe à carburant auxiliaire ;
 - h) Des extincteurs et des trousse de premiers soins ;
 - i) Un radioaltimètre ;

- j) Un radiogoniomètre capable de guider l'aéronef vers les radiobalises de détresse (406 MHz) ; Des trousse de survie composites convenant à la zone de la mission ;
- k) Un système portable de poursuite des satellites fourni par la mission ;
- l) Un radar météorologique ;
- m) Treuil pour deux personnes, avec câble de 40 m et harnais ;
- n) Projecteur d'environ 30 millions de candelas ;
- o) Matériel de vision nocturne ;
- p) Système infrarouge à vision vers l'avant (FLIR) pour la surveillance.

3.5 L'équipage doit posséder les qualifications minimales suivantes :

- a) Le commandant de bord affecté à toute sortie demandée par l'ONU aura cumulé au moins 1 000 heures de vol, dont 800 heures sur un hélicoptère et 250 heures sur l'appareil Type. Il doit également être qualifié pour voler selon les règles IFR et compter au moins 50 heures de vol de nuit sur les hélicoptères **Type**.
- b) Le copilote aura cumulé au moins 100 heures de vol sur les hélicoptères **Type** et sera qualifié pour les vols IFR et de nuit.
- c) Tous les membres de l'équipage doivent être qualifiés et formés pour voler et mener des opérations de nuit avec des jumelles de vision nocturne conformément aux normes nationales, et doivent avoir cumulé un minimum de 30 heures de vol avec des jumelles de vision nocturne.
- d) Le nombre de membres d'équipage, leurs qualifications et leur expérience de vol doivent être suffisants pour garantir que soient remplies toutes les exigences de capacités et d'aptitudes pour mener des opérations de jour et de nuit, 24 heures sur 24. L'équipage doit avoir cumulé jusqu'à **xx** heures de vol par mois et par aéronef (**tel qu'indiqué dans l'état des besoins par unité**), conformément aux normes nationales applicables.
- e) Le maintien des habiletés en matière d'armement est une responsabilité nationale, car il n'existe pas de polygones de tir pour hélicoptères dans le **pays hôte** que peut utiliser la mission. Les connaissances des pilotes sur tous les systèmes d'armes doivent rester à jour pour la durée de leur affectation, sans qu'ils aient besoin d'un cours de remise à niveau au cours de la mission.

4. Durée

- 4.1 La présente lettre d'attribution a une durée d'un an, soit du **xx mois 20xx au xx mois 20xx**. À cette date, l'ONU peut opter, en accord avec le gouvernement du **pays contributeur de contingents**, d'en prolonger la durée pour deux autres périodes d'un an (1+1+1 an) jusqu'au **xx mois 20xx et xx mois 20xx** respectivement (sous réserve du mandat de la mission). La prise d'effet des années optionnelles nécessite l'accord des deux parties.

5. **Disponibilité des aéronefs**

5.1 Les aéronefs présentent les disponibilités suivantes :

- a. Taux de disponibilité moyen minimal de chaque hélicoptère d'au moins 75 % par mois (avec un maximum de 22 jours de maintenance pour les **Quantité** hélicoptères par mois).
- b. Au moins **Quantité** hélicoptères de manœuvre **Type** doivent être disponibles en tout temps.

6. **Temps de vol**

6.1 Le gouvernement doit être en mesure d'assurer une moyenne de **xxx** heures de vol par mois pour la flotte de **Quantité Type (xx heures de vol par aéronef)**, sans dépasser **xxx** heures de vol par an.

6.2 Aux fins des présentes, on entend par « temps de vol » le temps total écoulé entre le moment où les pales de l'hélicoptère commencent à tourner pour effectuer un vol commandé par l'ONU et le moment où ses pales s'immobilisent à la fin du vol.

7. **Base opérationnelle**

7.1 La base principale d'opérations des **Quantité** hélicoptères de manœuvre **Type** doit se trouver à **Emplacement (pays hôte)**.

7.2 Pour des raisons opérationnelles, les aéronefs peuvent être redéployés de façon permanente ou temporaire (pendant au plus xx jours) (**conformément à l'état des besoins par unité**) à un autre emplacement dans le **pays hôte** ou temporairement dans le cadre d'une autre mission de coopération intermissions, avec l'approbation du Comité du personnel de l'Organisation des Nations Unies et en concertation avec le gouvernement du **pays contributeur de contingents**. Dans le cadre d'un déploiement avancé temporaire, qui sera convenu entre l'ONU et le pays contributeur de contingents, les aéronefs ou le personnel peuvent être soumis à une rotation pour des raisons concernant la maintenance, le logement pour l'équipage (selon l'édition de 2017 ou plus récente du Manuel relatif au matériel appartenant aux contingents), les repas, le transport local, les installations de communication opérationnelles ou le matériel de servitude au sol et la sécurité des hélicoptères. Ces déploiements doivent être convenus par le Chef des transports aériens des Nations Unies autorisé et le représentant du gouvernement du **pays contributeur de contingents**.

8. **Remboursement**

8.1 L'ONU remboursera au gouvernement les coûts suivants pour la prestation satisfaisante des services prévus par la présente lettre d'attribution :

- a) **xxxxx dollars américains** par heure de vol. Ce montant comprend tous les coûts liés à l'exploitation, à l'entretien et à l'inspection des aéronefs ainsi que

le coût des pièces de rechange, des huiles, des lubrifiants, du matériel d'entretien ou de soutien des aéronefs et des manuels relatifs aux aéronefs. Sont également compris les coûts associés aux exercices réguliers de sécurité et d'évacuation qui sont menés en consultation avec le quartier général de la Force et autorisés par le spécialiste des opérations aériennes de la mission ;

- b) **Coût réel** lié au tir de paillettes, de fusées éclairantes, de roquettes et de mitrailleuses par les pilotes au cours de l'année. Il est décrit en détail dans la pièce jointe 2, qui porte sur le remboursement des munitions consommées par les aéronefs prévus dans la lettre d'attribution, et serait supérieur au montant convenu à la clause 8.2 des clauses et conditions générales. La consommation de munitions au cours d'hostilités réelles et d'entraînements au tir sera vérifiée par le responsable de la vérification des opérations aériennes des Nations Unies en vue de la certification et de leur remboursement subséquent aux taux convenus ;
 - c) **Mise en place et retrait des aéronefs** – Chaque fois qu'un aéronef cumule **xxx** heures de vol à l'appui de la mission pendant la période prévue par la présente lettre d'attribution, le gouvernement a le droit de procéder à une rotation des aéronefs aux frais de l'ONU, en coordination avec celle-ci. La rotation peut être réalisée dans le cadre d'arrangements commerciaux ou d'une lettre d'attribution distincte, selon ce qui est convenu entre l'ONU (Service des transports aériens, Division de la logistique, Bureau de la gestion de la chaîne d'approvisionnement, Département de l'appui opérationnel et Section du contrôle des mouvements du Service des transports et des mouvements, de la Division de la logistique, du Bureau de la gestion de la chaîne d'approvisionnement ou Département de l'appui opérationnel) et le gouvernement ;
 - d) **xxxxx dollars américains** pour la peinture des signes distinctifs ONU sur **Quantité** aéronefs (au besoin) ou toute substitution à un coût de **xxxxx dollars américains** par aéronef ;
 - e) Les coûts des services aéroportuaires, à l'exclusion des taxes dont l'ONU est exemptée (conformément à la clause 17 ci-dessous), et les coûts du carburant d'aviation ne sont pas compris dans le coût de location à durée déterminée défini au point a) ci-dessus et seront remboursés au gouvernement par l'ONU au coût réel ou seront engagés par l'ONU, à condition que : i) ces coûts soient engagés pendant le temps de vol ; ii) qu'ils soient raisonnables, et iii) que le gouvernement soumette à l'ONU, en accompagnement de sa facture, une copie de la facture qui lui a été présentée.
- 8.2 Nonobstant ce qui précède, l'ONU ne remboursera pas au gouvernement un montant supérieur à **xxxx dollars américains** pour la période de trois ans du **xx mois 20xx au xx mois 20xx**.
- 8.3 L'ONU ne paiera pas d'heures minimales garanties, mais uniquement les heures de vol réelles qu'elle a demandées et certifiées, compte tenu de

l'utilisation maximale définie à la clause 6.1. Les heures de vol consacrées aux essais de maintenance ne seront pas remboursées par l'ONU.

- 8.4 La certification aux fins de remboursement par l'ONU exige notamment que le Chef des transports aériens des Nations Unies autorisé vérifie que les aéronefs ont été utilisés conformément à la présente lettre d'attribution. Le nombre d'heures de vol sera vérifié par les deux parties.
- 8.5 Les coûts liés à l'exploitation d'aéronefs chargés de mener des opérations de vol en dehors du champ d'application, de l'orientation ou de l'intention de la présente lettre d'attribution pourraient ne pas être remboursés.
- 8.6 L'ONU effectuera les paiements au gouvernement en vertu de la présente lettre d'attribution dès réception de la facture et dès que le Chef des transports aériens des Nations Unies autorisé aura certifié que les services rendus pendant la période de la facture ont été exécutés de manière satisfaisante. La signature du représentant autorisé de l'ONU qui est apposée sur le formulaire FOD 40, Rapport sur l'utilisation des aéronefs, atteste que les services fournis tels qu'ils sont décrits sur ce formulaire ont été exécutés de manière satisfaisante.
- 8.7 Les factures du gouvernement pour les articles mentionnés aux clauses 8.1 a), b), c) et d) seront envoyées au Chef de la Section de la gestion des demandes de remboursement et de la performance, Division de l'appui au personnel en tenue, Bureau de la gestion de la chaîne d'approvisionnement, Département de l'appui opérationnel. Toutes les autres factures seront présentées à la **MISSION** conformément au point 8.1 e) ci-dessus et remboursées au gouvernement par la **MISSION**.

9. **Cession**

- 9.1 Le gouvernement s'abstiendra de céder, de transférer, de mettre en gage ou de disposer autrement du présent Accord ou de toute partie de celui-ci, ou de tout droit ou de toute réclamation ou obligation du gouvernement en vertu du présent accord, sauf avec le consentement écrit préalable de l'ONU.

10. **Indicatifs d'appel des aéronefs**

- 10.1 L'ONU attribuera des indicatifs d'appel au gouvernement, lequel ne pourra les utiliser que pour un auto-déploiement et un redéploiement des aéronefs à destination et en provenance de la zone de la mission. En outre, en ce qui concerne les aéronefs assurant des services à long terme, une fois qu'ils sont arrivés à la base d'opérations de la mission, l'ONU attribuera au gouvernement des indicatifs d'appel appropriés, que celui-ci **ne pourra utiliser que pour les vols qui ont été demandés par l'ONU**. Dans les deux cas susmentionnés, afin d'identifier correctement un aéronef, le gouvernement utilisera l'indicatif d'appel de l'ONU en même temps que son propre indicatif d'appel. À cet égard, dans toutes les communications avec les aéroports et les organismes en cours

de vol, le gouvernement doit toujours s'identifier ainsi qu'identifier l'aéronef en utilisant les deux indicatifs d'appel.

11. **Peinture et marquage des aéronefs**

11.1 Le gouvernement peindra les aéronefs aux couleurs des Nations Unies (blanc) et y apposera les signes distinctifs ONU conformément aux instructions de la pièce jointe 1. Il n'utilisera ces aéronefs ainsi peints et marqués que pour des vols qui ont été demandés par l'ONU.

11.2 À l'expiration ou à la résiliation de la présente lettre d'attribution, tous les signes ONU seront retirés des aéronefs. Les vols de déploiement et de redéploiement effectués par des aéronefs portant les signes distinctifs ONU sont autorisés à condition que le plan de vol précise qu'il s'agit de vols de mise en place ou de retrait au départ ou en provenance de la zone d'une mission. Afin d'assurer la disponibilité des aéronefs pour les missions des Nations Unies, le gouvernement doit veiller à ce que l'aéronef remplaçant celui qui doit faire l'objet d'un entretien systématique soit marqué conformément aux instructions de la pièce jointe 1.

11.3 La peinture et le marquage seront appliqués de manière professionnelle et uniforme, sans rayures, infiltration, écaillage ou excès de projection.

12. **Autorisations**

12.1 Il incombe au gouvernement d'obtenir des autorités (gouvernementales ou autres) les autorisations et autres documents nécessaires à l'exécution du transport en vertu de la présente lettre d'attribution.

13. **Organisation des vols**

13.1 Les vols prévus par la présente lettre d'attribution seront conformes à un plan d'organisation des vols établi par l'ONU. Le plan doit préciser la date et l'heure de décollage, l'aéroport d'origine, l'itinéraire, le profil de sortie, le nombre de passagers ou le poids total du fret et l'heure d'atterrissage prévue.

13.2 Si un ou plusieurs vols sont retardés par le gouvernement, celui-ci en informera rapidement l'ONU et indiquera les raisons du retard.

14. **Installations fournies par l'ONU**

14.1 L'ONU peut fournir au gouvernement les installations nécessaires à la prestation des services prévus par la présente lettre d'attribution, comme l'ont convenu les parties et de la manière indiquée ci-après :

- a) Installation 1 ;
- b) Installation 2 ;
- c) (le cas échéant).

Ces installations sont mises à la disposition du gouvernement sans frais et n'entraînent aucune responsabilité de la part de l'ONU.

15. **Signalement et accidents**

15.1 Tout incident ou accident impliquant un aéronef sera immédiatement signalé par le gouvernement à l'ONU et à toutes les autorités gouvernementales compétentes, et tous les éléments de preuve seront conservés. En outre, le gouvernement doit coopérer à toutes les enquêtes sur les accidents ou incidents qui peuvent être instituées par l'ONU ou les autorités gouvernementales, ce qui implique de participer à l'établissement des rapports.

16. **Sécurité**

16.1 Le gouvernement est seul responsable de la sécurité et de la navigabilité des aéronefs et de leur exploitation. Il comprend que pendant la durée de la présente lettre d'attribution :

- a. les aéronefs seront dotés en personnel, équipés, exploités, inspectés, entretenus et réparés conformément aux règles et règlements du gouvernement et aux autres règles et règlements aéronautiques applicables, y compris ceux du pays hôte, le cas échéant ;
- b. les aéronefs seront adaptés aux fins pour lesquelles ils sont utilisés et ne poseront pas de risque pour le transport aérien de passagers, de fret ou d'une combinaison de passagers et de fret dans la ou les zones d'opérations désignées dans la présente lettre d'attribution ;
- c. le respect de tout besoin de rotation ou de remplacement d'un aéronef pour des raisons de maintenance ou de sécurité, pendant la période de la présente lettre d'assistance (du **xx mois 20xx au xx mois 20xx**) incombe au gouvernement, qui en assumera aussi les frais associés. Toutefois, tout aéronef cumulant plus de **xxx** heures de vol avant l'expiration de la présente lettre d'attribution ou à l'issue de la période de trois ans de la lettre d'attribution, fera l'objet d'une rotation ou d'un remplacement aux frais de l'ONU, y compris les frais de peinture, le cas échéant.

16.2 Le personnel navigant, le personnel de maintenance et les autres membres du personnel de soutien requis devront, entre autres, être physiquement aptes au service et posséder la formation, les connaissances, les qualifications, les compétences et l'expérience nécessaires à l'exécution des tâches prévues par la présente lettre d'attribution. La formation et le maintien des compétences relèvent du pays contributeur de contingents. Les pilotes sont tenus de maintenir à jour leurs compétences de vol de jour et de nuit (y compris les compétences de vol avec jumelles de vision nocturne) conformément à la réglementation internationale ou gouvernementale ou aux règlements du service ou de l'ONU. **Les heures de vol nécessaires au maintien de ces compétences seront remboursées par l'ONU.** Nonobstant ce qui précède,

l'ONU se réserve le droit d'examiner et d'inspecter les documents relatifs au niveau d'expérience et à l'état médical actuel de tous les membres de l'équipage, dont le pilote, le copilote, le mécanicien de bord et l'opérateur radio. **Les documents mentionnés à la clause 26.1, portant sur les règlements du service pour le maintien des compétences de l'équipage, seront fournis par le gouvernement. L'équipage maîtrisera aussi l'anglais de l'aéronautique.**

16.3 Le gouvernement convient que les vols demandés par la mission se conformeront pleinement aux procédures opérationnelles du chapitre 3 du Manuel des opérations aériennes des Nations Unies et aux instructions de vol locales données par la mission.

16.4 Ce chapitre exige que le commandant de bord procède à une évaluation des risques. Celle-ci doit être réalisée avant le premier vol de chaque jour et doit porter sur les tâches à accomplir ce jour-là. Le gouvernement convient que, pour la durée de la présente lettre d'attribution, le commandant de bord de l'aéronef affecté à la mission des Nations Unies remplira la liste de contrôle pour l'évaluation des risques. Cette liste sera ensuite transmise au spécialiste de l'aviation de la mission avant le premier vol aux fins d'examen, sauf en cas d'urgence.

17. **Responsabilité en cas de réclamations et assurance**

17.1 Le gouvernement accepte le risque de perte ou de dommage à la cellule ou aux composantes de l'aéronef et est responsable du traitement de toute réclamation adressée par son équipage ou ses autres personnels de soutien qui ne sont pas membres de l'opération de maintien de la paix des Nations Unies et qui découle de la prestation des services prévus par la présente lettre d'attribution. Il peut s'acquitter de sa responsabilité par une assurance ou une autoassurance.

17.2 Les demandes d'indemnisation du gouvernement en cas de décès, de blessure ou de maladie de membres de l'unité d'aviation chargée d'assurer le service des Nations Unies seront traitées conformément aux Directives à l'intention des pays fournissant des contingents annexées au mémorandum d'accord et à la résolution 64/269 de l'Assemblée générale.

17.3 L'ONU a souscrit une assurance couvrant les pertes ou dommages subis par des tiers, y compris les passagers, en cas de décès, de lésions corporelles ou de dommages matériels, et traitera toute demande d'indemnisation présentée par ces tiers par suite de la prestation des services prévus par la présente lettre d'attribution, dans le cadre de la police d'assurance souscrite à cette fin et conformément aux procédures établies pour les opérations de maintien de la paix des Nations Unies, à l'exclusion des demandes d'indemnisation présentées par le personnel fourni par le gouvernement, plus particulièrement les membres de l'unité d'aviation, comme l'indiquent les clauses 17.1 et 17.2 ci-dessus. Toutefois, si la réclamation d'un tiers résulte d'une négligence grave ou d'une faute intentionnelle commise par un membre du personnel fourni par le

gouvernement, y compris tout membre de l'unité d'aviation, l'ONU est en droit de demander un recouvrement au gouvernement conformément au mémorandum d'accord.

18. **Exonération fiscale**

18.1 La section 7 de la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies exempte l'ONU de payer des droits et taxes directs autres que les frais de services d'utilité publique. En conséquence, le gouvernement autorise l'ONU à déduire de sa facture tout montant correspondant aux taxes ou droits qu'il lui facturerait. En réglant cette facture corrigée, l'ONU est réputée l'avoir payée dans son intégralité. Au cas où une autorité fiscale refuserait de reconnaître une telle exonération, le gouvernement consultera immédiatement l'ONU pour en venir à un accord mutuellement acceptable.

19. **Annulation par le gouvernement**

19.1 Les aéronefs seront à tout moment assujettis au commandement exclusif du gouvernement. Celui-ci pourra annuler, retarder ou interrompre un vol si le commandant de bord est d'avis que les circonstances mettraient en danger la sécurité des passagers, de l'aéronef ou de son équipage, Cela vaudrait, par exemple, dans un cas de force majeure.

19.2 Si un vol est annulé, retardé ou interrompu pour cause de force majeure, le gouvernement est en droit d'être remboursé par l'ONU, au prorata, pour le vol ou la portion de vol déjà effectué avant la décision de l'annuler, de le retarder ou de l'interrompre.

19.3 Si le gouvernement décide d'annuler, de retarder ou d'interrompre un vol pour toute autre raison non directement liée à une décision de l'ONU, y compris pour cause de problèmes opérationnels ou de défaillance technique de l'aéronef, il n'aura pas droit d'être remboursé par l'ONU pour le vol en question, sauf s'il fournit un autre moyen de transport aérien. Si l'ONU a déjà effectué un paiement, elle aura droit au remboursement intégral de tous les montants versés en plus des dépenses raisonnables qu'elle a engagées du fait de cette décision.

20. **Résiliation**

20.1 L'une ou l'autre partie peut résilier la présente lettre d'attribution pour un motif valable moyennant un préavis écrit de 7 jours donné à l'autre partie. La partie demandant la résiliation conformément à la présente clause ne remboursera à l'autre partie aucuns frais qui y seraient liés.

20.2 Chaque partie peut également résilier la lettre d'attribution, en tout ou en partie, moyennant un préavis écrit de 30 jours donné à l'autre partie. En cas de résiliation conformément à la présente clause, l'ONU n'aura à rembourser au gouvernement que les services que celui-ci a exécutés de manière satisfaisante conformément à la présente lettre d'attribution, avant la date d'effet de la résiliation. Si le gouvernement demande une résiliation, sauf pour cause de force

majeure, il devra rembourser à l'ONU tous les frais raisonnables qui y seraient liés. En cas de résiliation partielle, le montant serait réduit proportionnellement.

- 20.3 L'ONU peut également, à sa guise, résilier la présente lettre d'attribution à tout moment dans son intérêt si le mandat de la mission ou le financement est réduit ou annulé, auquel cas le gouvernement aura droit au remboursement de tous les coûts raisonnables liés à cette résiliation.

21. **Engagements à terme**

- 21.1 Dès réception de l'avis de résiliation de la lettre d'attribution mentionné à la clause 20 ci-dessus, le gouvernement met fin aux services de manière rapide et ordonnée, limite les dépenses le plus possible et ne prend aucun engagement à terme ou autres engagements en rapport avec la lettre d'attribution.

22. **Modifications**

- 22.1 Aucun changement ni aucune modification ne seront apportés à la présente lettre d'attribution, sauf s'ils sont convenus par écrit entre l'ONU et le gouvernement.

23. **Règlement des différends**

- 23.1 L'ONU mettra en place un mécanisme facilitant la résolution des différends découlant de la présente lettre d'attribution à l'amiable par la négociation, dans un esprit de coopération. En cas de différend, le Secrétaire général adjoint à l'appui aux missions engagera des discussions et des consultations avec les représentants du gouvernement en vue de parvenir à un règlement à l'amiable du différend. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre, le différend pourra être soumis à un conciliateur ou médiateur désigné par le Président de la Cour internationale de Justice, à défaut de quoi il pourra être soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une ou l'autre partie. Chaque partie désignera un arbitre et les deux arbitres ainsi désignés en désigneront un troisième qui présidera le tribunal d'arbitrage. Si, dans les trente jours de la demande d'arbitrage, l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre, ou si, dans les trente jours de la désignation de deux arbitres, le troisième n'a pas été désigné, l'une des parties peut demander au Président de la Cour internationale de Justice de s'en charger. Les arbitres définiront les procédures d'arbitrage, et chaque partie assumera ses propres frais. Ils n'auront pas le pouvoir d'attribuer des dommages-intérêts punitifs. La sentence arbitrale comportera un exposé des motifs sur lesquels elle est fondée et sera acceptée par les parties comme le règlement définitif du différend.

24. **Privilèges et immunités**

- 24.1 Aucune clause de la présente lettre d'attribution ou disposition connexe ne saurait être considérée comme une renonciation à l'un des privilèges et immunités de l'ONU ou de ses organes subsidiaires.

25. **Force majeure**

- 25.1 Dès que survient un événement de force majeure, le gouvernement enverra un avis écrit à l'ONU lui en donnant tous les détails si le gouvernement se trouve de ce fait dans l'incapacité, en tout ou en partie, de s'acquitter de ses obligations et d'assumer ses responsabilités aux termes de la présente lettre d'attribution.
- 25.2 À la réception de cet avis, l'ONU a le droit de prendre toute mesure qu'elle juge, à sa seule discrétion, appropriée ou nécessaire dans les circonstances, y compris la suspension ou la résiliation de la présente lettre d'attribution.
- 25.3 Force majeure. Il s'agit de toute catastrophe naturelle imprévisible et irrésistible, de tout acte de guerre (déclarée ou non), de toute invasion, révolution ou insurrection, de tout acte terroriste ou de tout autre acte de force de nature similaire qui soient attribuables à des causes indépendantes de la volonté du gouvernement et sans qu'il y ait faute ou négligence de la part de celui-ci. Le gouvernement reconnaît et convient qu'il doit s'acquitter de toute obligation prévue par la lettre d'attribution dans les zones où l'ONU participe à des opérations de maintien de la paix, des opérations humanitaires ou des opérations similaires, s'apprête à y participer ou s'en retire. Tout retard ou défaut d'exécution qui découle directement ou indirectement des conditions difficiles dans ces zones, ou qui est lié à tout incident de troubles civils survenant dans ces zones, ne suffit pas, en lui-même, à en faire un cas de *force majeure* aux termes de la lettre d'attribution.

26. **Documentation**

- 26.1 Avant l'arrivée des aéronefs dans la mission, le gouvernement fournira un exemplaire en anglais des règlements du service (armée de terre, armée de l'air ou marine) régissant l'aviation au Service des transports aériens, Division de la logistique, Bureau de la gestion de la chaîne d'approvisionnement, Département de l'appui opérationnel. Le document remis doit décrire les besoins opérationnels et les besoins minimaux liés aux éléments suivants : temps de repos de l'équipage ; conditions météorologiques minimales ; restrictions de vol le jour, la nuit, au-dessus de l'eau et en terrains montagneux ; maintien des compétences et expérience des pilotes ; et composition et effectif minimal de l'équipage.
- 26.2 Dès que possible, le gouvernement fournit à la Section des transports aériens de la mission un exemplaire en anglais des instructions permanentes de l'unité d'aviation ou d'un document équivalent.



Représentant l'Organisation
des Nations Unies

Au nom du gouvernement du pays
contributeur de contingents

Signature :

Date :

Nom :

Titre :

Sous-secrétaire général
Bureau de la gestion de la chaîne
d'approvisionnement

Pièce jointe 1 aux Conditions générales de la lettre d'attribution

INSTRUCTIONS DE PEINTURE ET DE MARQUAGE

1. Puisque la taille et le type d'aéronefs utilisés dans les missions peuvent différer considérablement, le bon sens et le discernement doivent prévaloir lorsque vient le temps de peindre et d'apposer les signes distinctifs sur les aéronefs destinés à être loués dans le cadre d'opérations de maintien de la paix des Nations Unies. L'ONU propose les lignes directrices suivantes :
 - a L'aéronef au complet sera peint en blanc, sauf les surfaces près de la sortie des gaz d'échappement et les composants critiques, qui peuvent être noirs. La signalisation de sécurité pour le sauvetage au sol des pompiers respectera les normes de couleurs et de visibilité de la réglementation de l'OACI.
 - b Les lettres « UN » ou les mots « UNITED NATIONS » seront peints en noir ou en bleu foncé sur le dessous et le dessus de l'aile gauche ou droite, de manière à être clairement visibles et proportionnés à la taille de l'aile. Les hélicoptères doivent porter les lettres « UN » sur le dessous du fuselage et du nez.
 - c Les lettres « UN » ou les mots « UNITED NATIONS » seront peints en noir ou en bleu foncé sur les deux côtés du fuselage de manière à être clairement visibles et proportionnés à la taille de l'aéronef. Sur les gros aéronefs, les lettres « UN » peuvent être peintes à l'avant du fuselage et les mots « UNITED NATIONS », à l'arrière. Sur les hélicoptères et les petits aéronefs, les lettres « UN » seront peintes sur les deux côtés du fuselage. Les lettres seront disposées à un endroit qui relève du bon sens et seront aussi grosses que possible, proportionnellement à la taille de l'aéronef.
 - d Les lettres « UN » seront peintes en noir ou en bleu foncé, ou l'emblème des Nations Unies sera apposé sur les deux côtés de l'empennage vertical.
 - e Les numéros de série exigés par la réglementation peuvent demeurer sur l'empennage vertical et sur les ailes.
 - f Le nom de l'entreprise ou de l'exploitant ne doit pas figurer sur l'aéronef. Les symboles du drapeau national peuvent apparaître discrètement à l'emplacement habituel si leur présence est exigée. Si les emblèmes figurent sur l'empennage vertical, ils seront situés sous le symbole de l'ONU.
2. Dans tous les cas, il importe que les lettres soient à l'échelle et qu'elles soient lisibles en vol. Toutes les lettres et leur emplacement doivent être proportionnels à la taille de l'aéronef.
3. Ces directives concernent les appareils affrétés pour une longue durée qui portent des signes distinctifs permanents. Des emblèmes autocollants de l'ONU peuvent être obtenus (en quantité limitée) du Siège de l'Organisation des Nations Unies pour certains appareils qui ne sont affrétés qu'une seule fois.

Pièce jointe 2 aux Conditions générales de la lettre d'attribution

**Remboursement des munitions consommées par les hélicoptères
de manœuvre Oryx**

1. Le tir d'armements air-sol depuis un aéronef des Nations Unies fourni par le pays contributeur de contingents en vertu de la lettre d'attribution demande des aptitudes particulières et exige que les équipages maintiennent leurs compétences dans le maniement des systèmes d'armes.
2. Les munitions telles que **Type de munitions** et **Type de munitions** consommées lors d'évacuations de jour ou de nuit pour raisons de sécurité, d'entraînements au tir du **pays contributeur de contingents** ou d'exercices à tirs réels autorisés par le commandant de la force et approuvés par le Chef des transports aériens de la mission ou consommées durant des hostilités réelles ou des exercices de perfectionnement se déroulant dans la zone de responsabilité de la mission sont prévues dans la lettre d'attribution et seront remboursées conformément aux taux de remboursement de l'entretien prévus au contrat de location avec services énoncés dans le Manuel relatif au matériel appartenant aux contingents (édition de 2017 ou plus récente) ou comme convenu avec le pays contributeur de contingents.
3. Nombre de munitions à utiliser lors des entraînements au tir :
 - a. **Quantité de type de munitions** (par pilote annuellement)
 - b. **Quantité de type de munitions** (par pilote annuellement)
4. Taux de remboursement des munitions consommées :
 - a. **Type de munitions** xxx dollars américains par unité
 - b. **Type de munitions** xxx dollars américains par unité
 - c.
5. Les munitions utilisées lors des entraînements au tir se déroulant dans le **pays contributeur de contingents** ou dans la **ZONE DE RESPONSABILITÉ DE LA MISSION** et lors d'hostilités réelles dans le cadre de la **MISSION** seront vérifiées par le responsable de la vérification des opérations aériennes des Nations Unies en vue de la certification et de leur remboursement subséquent aux taux susmentionnés.
6. Conformément au Manuel relatif au matériel appartenant aux contingents, l'ONU remboursera le coût des munitions consommées par les hélicoptères **Type** de l'unité militaire pendant la durée du service. Les taux de remboursement pour ces munitions seront considérés comme des taux applicables à du matériel appartenant aux contingents du gouvernement du pays contributeur de contingents et seront donc exclus du montant plafond énoncé dans la lettre d'attribution.

MODÈLE POUR HÉLICOPTÈRES D'ATTAQUE



MISSION
(Pays hôte)

LETTRE D'ATTRIBUTION

Clauses et conditions générales

LOA 20xx-xxx

Pays contributeur de contingents
Quantité hélicoptères d'attaque Type

CONDITIONS GENERALES DE LA LETTRE D'ATTRIBUTION 20XX-XXX POUR LA PRESTATION DE SERVICES AERIENS OU DE TRANSPORT AERIEN A LONG TERME AU MOYEN D'AERONEFS D'ÉTAT

1. Documents constitutifs de la lettre d'attribution

1.1 La lettre d'accompagnement et les présentes clauses et conditions générales constituent l'intégralité de la présente lettre d'attribution (ci-après dénommée la « lettre d'attribution ») pour la prestation de services d'hélicoptères à long terme par le gouvernement du **pays contributeur de contingents** à l'appui des activités de maintien de la paix des Nations Unies dans le cadre de la **MISSION (pays hôte)**.

2. Services

2.1 Les services aériens ou de transport aérien (ci-après dénommés les « services ») font partie intégrante des opérations de maintien de la paix des Nations Unies. Leur prestation vise à soutenir les activités de maintien de la paix qui sont mandatées par le Conseil de sécurité. Ces services peuvent comprendre, entre autres, l'appui-feu des forces terrestres, l'appui antiblindé armé, l'escorte armée, la réponse de force d'intervention rapide, le redéploiement des forces et l'appui aux opérations de combat au sol, les opérations de recherche et de sauvetage et l'appui-feu à celles-ci, les opérations d'extraction, la dissuasion (démonstration de force), les vols de surveillance, l'EVASAN primaire ou secondaire, l'appui à la logistique d'urgence pour le personnel des Nations Unies (civil et militaire, autorisé par l'autorité du responsable de la mission), les vols de patrouille, d'observation et de surveillance. Compte tenu de la nature des opérations de maintien de la paix, la prestation de ces services peut se faire dans le cadre d'opérations menées dans des zones hostiles ou en terrains hostiles où il n'y a pas d'appui au sol, ou là où il est impossible de garantir la sécurité du terrain d'aviation. L'aéronef sera utilisé conformément au concept d'emploi de la mission.

2.2 Les présentes clauses et conditions générales régissent l'utilisation d'aéronefs d'État pour fournir des services à l'ONU en vertu des lettres d'attribution applicables. À cette fin, on entend par aéronefs d'État les aéronefs détenus, loués ou affrétés par un gouvernement qui fournissent des services aériens ou de transport aérien dans le cadre des opérations de maintien de la paix des Nations Unies en vertu de lettres d'attribution conclues avec l'ONU. En sont exclus les aéronefs qui ne sont exploités par l'armée de ce gouvernement qu'à des fins militaires.

2.3 Les règles d'emploi et d'engagement seront respectées, sauf autorisation contraire du Représentant spécial du Secrétaire général (chef de mission). Les tâches de l'unité peuvent changer à tout moment, selon l'évolution de la situation et des besoins opérationnels, lesquels se refléteront dans les ordres appropriés donnés par la **MISSION**. Les changements importants dans les capacités de l'unité peuvent nécessiter des ajustements qui feront l'objet de

discussions à l'échelle de l'ONU (Département de l'appui opérationnel et Siège de l'Organisation des Nations Unies) et de la mission permanente **du pays contributeur de contingents** auprès de l'ONU et qui peuvent nécessiter l'accord du gouvernement de ce pays.

3. **Aéronefs et personnel navigant**

3.1 Le gouvernement du **pays contributeur de contingents** (ci-après dénommé le « gouvernement ») fournira à la mission les services de **Quantité** hélicoptères d'attaque **Type** (ci-après dénommés les « aéronefs ») exploités par un contingent militaire du **pays contributeur de contingents**, conformément au mémorandum d'accord signé entre l'ONU et le gouvernement dans le cadre des activités de maintien de la paix de la **MISSION**. Les aéronefs font partie du contingent, lequel est traité dans un mémorandum d'accord distinct. Le contingent et son personnel font partie de la mission au même titre que tout autre contingent, conformément aux règles et règlements énoncés dans les Directives à l'intention des pays fournissant des contingents. L'unité doit disposer d'un nombre suffisant d'effectifs au sol, d'équipages de conduite et d'équipements pour répondre aux besoins opérationnels et de maintenance 24 heures sur 24.

3.2 Les aéronefs doivent, entre autres, pouvoir mener à bien les missions prescrites par le Conseil de sécurité et être configurés comme suit :

- a) Escorte armée, appui-feu et appui antiblindé : avec des armes appropriées, dont des mitrailleuses, des roquettes et des missiles antichars ;
- b) Patrouille, observation ou contrôle, reconnaissance et surveillance par un équipage d'hélicoptère. Huit soldats équipés d'armes de petit calibre, sièges amovibles dotés de ceintures 9G pour un minimum de huit soldats. Les ceintures doivent pouvoir être bouclées au moyen d'attaches en métal. Elles doivent être reliées à un point fixe sur la cellule ou le plancher et non aux sièges, sauf si le fabricant les a conçues à cet effet. Les méthodes de fixation doivent être conformes à une norme similaire approuvée ;
- c) Capacité de vol VFR et IFR de jour et de nuit et de vol avec jumelles de vision nocturne, 24 heures sur 24, et instruments de vol requis pour les opérations en conditions météorologiques de vol à vue (VMC) et en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), y compris les vols VFR et IFR de jour et de nuit ou avec jumelles de vision nocturne ;
- d) Aire de poser d'hélicoptères : Capacité de mener des opérations de jour et de nuit (y compris des opérations avec jumelles de vision nocturne) dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC) depuis des aires de poser approuvées et sécurisées par les troupes onusiennes, où les communications sol-air sont assurées chaque fois que cela est possible, conformément à l'annexe 5N du Manuel des opérations aériennes des Nations Unies ;

- e) Aire de poser d'hélicoptères éloignée : Capacité de mener des opérations de jour et de nuit (y compris des opérations avec jumelles de vision nocturne) dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC) depuis des aires de poser éloignées approuvées où le soutien au sol est limité, conformément à l'annexe 5M du Manuel des opérations aériennes des Nations Unies ;
 - f) Aires de poser d'hélicoptères désignées « non approuvées » : Capacité de mener des opérations de jour et de nuit (y compris des opérations avec jumelles de vision nocturne) dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC) depuis des aires de poser non approuvées où il n'y a pas de troupes au sol en appui. Ces opérations sont limitées aux situations d'urgence (urgence en vol, EVASAN primaire, etc.) comme l'indique l'annexe 5M du Manuel des opérations aériennes des Nations Unies. Dans ce cas, le commandant de bord est la personne ultimement responsable de la sécurité ;
 - g) Capacité d'intervention 24 heures sur 24 avec un délai de décollage de 45 minutes ;
 - h) Capacité de ravitaillement en carburant à partir de fûts de carburant aviation depuis des sites avancés ;
 - i) Protection blindée pour l'équipage ;
 - j) Capacité d'ajout de réservoirs de carburant supplémentaires pour accroître la distance franchissable (réservoirs externes) ;
 - k) Distance franchissable de **xx** milles nautiques (conformément à l'état des besoins par unité) avec armement. Il est entendu que les capacités de tir seront réduites en fonction du rayon d'action requis ;
 - l) Vitesse de croisière minimale de **xx nœuds** (conformément à l'état des besoins par unité).
- 3.3 En plus des éléments précédents, l'aéronef doit être équipé du matériel essentiel suivant :
- a) Système GPS comprenant une base de données valide ;
 - b) Matériel de communication VHF, UHF et HF et téléphone satellite compatibles avec le système de communication de la **MISSION** et le téléphone satellite ;
 - c) Radiobalise de détresse automatique (ELT) avec une fréquence de 406 MHz sur chaque aéronef équipé d'une balise de localisation individuelle ;
 - d) Transpondeur, mode 3/A et C ;
 - e) Des trousse de survie composites convenant à la zone de la mission ;
 - f) Des extincteurs et des trousse de premiers soins ;
 - g) Un radioaltimètre ;
 - h) Un radiogoniomètre capable de guider l'aéronef vers les radiobalises de détresse (406 MHz) ;

- i) Enregistreur de données de vol non photographique et enregistreur de conversations de poste de pilotage ;
- j) Système portable de poursuite des satellites fourni par la **MISSION** ;
- k) ILS/VOR et DME ;
- l) Un radiogoniomètre automatique (ADF) ;
- m) Récepteur d'alerte radar, paillettes et fusées éclairantes (mesures de lutte contre les armes guidées par infrarouge) ;
- n) Feux internes et externes de l'hélicoptère compatibles avec les jumelles de vision nocturne ;
- o) Système infrarouge à vision vers l'avant.

3.4 L'équipage doit posséder les qualifications minimales suivantes :

- a) Le commandant de bord affecté à toute sortie demandée par l'ONU aura cumulé au moins 600 heures de vol, dont 300 heures en tant que commandant de bord et 100 heures en tant que commandant de bord sur un appareil. Il devra également détenir une qualification IFR selon les normes nationales (au moins 80 heures de vol IFR) et être dûment formé et qualifié pour voler et mener des opérations de nuit avec des jumelles de vision nocturne (au moins 50 heures de vol avec celles-ci).
- b) Le copilote aura cumulé au moins 200 heures de vol. **Il devra également détenir une qualification IFR selon les normes nationales (au moins 20 heures de vol IFR) et être dûment formé et qualifié pour voler et mener des opérations de nuit avec des jumelles de vision nocturne (au moins 30 heures de vol avec celles-ci).**
- c) Tous les membres de l'équipage doivent être qualifiés et formés pour voler et mener des opérations de nuit avec des jumelles de vision nocturne conformément aux normes nationales, et doivent avoir cumulé un minimum de 30 heures de vol avec des jumelles de vision nocturne.
- d) Le nombre de membres d'équipage, leurs qualifications et leur expérience de vol doivent être suffisants pour garantir que soient remplies toutes les exigences de capacités et d'aptitudes pour mener des opérations de jour et de nuit, 24 heures sur 24. L'équipage doit avoir cumulé jusqu'à **xx** heures de vol par mois et par aéronef **(tel qu'indiqué dans l'état des besoins par unité)**, conformément aux normes nationales applicables.
- e) Le maintien des habiletés en matière d'armement est une responsabilité nationale, car il n'existe pas de polygones de tir pour hélicoptères dans le **pays hôte** que peut utiliser la mission. Les connaissances des pilotes sur tous les systèmes d'armes doivent rester à jour pour la durée de leur affectation, sans qu'ils aient besoin d'un cours de remise à niveau au cours de la mission.

- f) Le gouvernement du **pays contributeur de contingents** organisera l'entraînement au tir requis pour l'équipage de conduite avant les rotations de l'équipage. Le remboursement des services d'entraînement au tir offerts aux Nations Unies sera effectué après vérification des munitions réellement consommées conformément à l'annexe 2 de la présente lettre d'attribution et aux normes nationales minimales requises pour actualiser les compétences de l'équipage dont il a besoin pour exécuter les tâches demandées par l'ONU. Le gouvernement informera l'ONU (Service des transports aériens, Division du soutien logistique, et Département de l'appui aux missions) des dates de l'entraînement au préalable pour que le ou les inspecteurs de vérification des Nations Unies puissent s'assurer du respect des procédures conformément aux règles et règlements de l'ONU.

4. Durée

- 4.1 La présente lettre d'attribution a une durée d'un an, soit du **xx mois 20xx au xx mois 20xx**. À cette date, l'ONU peut opter, en accord avec le gouvernement du **pays contributeur de contingents**, d'en prolonger la durée pour deux autres périodes d'un an (1+1 +1 an) jusqu'au **xx mois 20xx et xx mois 20xx** respectivement (sous réserve du mandat de la mission). La prise d'effet des années optionnelles nécessite l'accord des deux parties.

5. Disponibilité des aéronefs

- 5.1 Les aéronefs présentent les disponibilités suivantes :
- a) Disponibilité minimale de **Quantité** hélicoptères d'attaque **Type** par jour ;
 - b) Disponibilité de chaque hélicoptère d'au moins 23 jours par mois (**21 jours en février**).

6. Temps de vol

- 6.1 Le gouvernement doit être en mesure d'assurer une moyenne de **xxx** heures de vol par mois pour les **Quantité Type (xx heures de vol par aéronef)**, sans dépasser **xxx heures de vol** entre le **xx mois 20xx et le xx mois 20xx** et, dans le cas où il y a **prise d'effet des trois années optionnelles**, sans dépasser (**xxx heures + xxx heures + xxx heures**), conformément au mandat de la mission.
- 6.2 Aux fins de la présente lettre d'attribution, on entend par « temps de vol » le temps total écoulé entre le moment où les pales du rotor de l'hélicoptère commencent à tourner et le moment où l'hélicoptère s'immobilise à la fin du vol et où ses pales sont abaissées pour un vol demandé par l'ONU.

7. Base opérationnelle

- 7.1 La base principale d'opérations est située à **emplacement (pays hôte)**, mais, pour des raisons opérationnelles, l'aéronef peut être temporairement redéployé vers un autre emplacement dans la zone de responsabilité de la mission.

Quantité aéronefs détachés seront déployés temporairement (en autosuffisance) vers des emplacements opérationnels avancés sur des terrains d'aviation ou des aires de poser d'hélicoptères préalablement certifiés dans la zone de responsabilité de la **MISSION** pour des périodes allant de **xx** jours à **(période conforme à l'état des besoins par unité)** et tous les besoins en personnel, en maintenance et en soutien nécessaires seront remplis. À ces emplacements temporaires, la sécurité sera assurée par les éléments de la force de la **MISSION**. Les déploiements avancés temporaires de plus de **xx** jours doivent être convenus par l'ONU et le pays contributeur de contingents. Le personnel et les aéronefs qui y participent peuvent faire l'objet d'une rotation pour des raisons liées à la maintenance, au logement des équipages (conformément à l'édition de 2017 ou plus récente du Manuel relatif au matériel appartenant aux contingents), aux repas, au transport local, aux installations de communication opérationnelle, au matériel de servitude au sol ou à la sécurité des hélicoptères. Ce déplacement ne sera effectué qu'en concert avec le gouvernement du **pays contributeur de contingents**.

- 7.2 Coopération entre missions : Conformément aux résolutions du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies et avec l'accord du gouvernement et en coordination avec la ou les missions concernées, l'aéronef peut mener des opérations à l'extérieur de la zone de responsabilité de la **mission** pour appuyer d'autres missions de maintien de la paix, le cas échéant.

8. **Remboursement**

- 8.1 L'ONU remboursera au gouvernement les coûts suivants pour la prestation satisfaisante des services prévus par la présente lettre d'attribution :

a) Le coût de location à durée déterminée de **xxxxxx dollars américains** par mois (**xxxxxx dollars américains par aéronef**) lorsque le gouvernement sera en mesure d'assurer une moyenne de **xx** heures de vol pour la flotte de **Quantité** aéronefs militaires par mois (**xx heures de vol par aéronef**) et ne dépassant pas **xxxx heures de vol** pour chaque année (1+1+1 an), comme le stipule la clause 4. Cela comprend tous les coûts liés à l'exploitation, à l'entretien et à l'inspection des aéronefs ainsi que le coût des pièces de rechange, des huiles, des lubrifiants, des lance-roquettes, du matériel d'entretien ou de soutien des aéronefs et des manuels relatifs aux aéronefs. Sont également compris les coûts associés aux exercices réguliers de sécurité et d'évacuation qui sont menés en consultation avec le quartier général de la Force et autorisés par le spécialiste des opérations aériennes de la mission.

b) **La proportion du coût de location mensuel fixe à rembourser au gouvernement sera réduite, au prorata, UNIQUEMENT dans le cas où l'aéronef ou le personnel d'aviation ne remplit pas les conditions relatives aux capacités ou à la disponibilité pour l'exécution des tâches de la MISSION telles que le définit la clause 5b de la présente lettre d'attribution, selon la formule suivante : (coût mensuel de xxxxxx dollars**

américains/nombre de jours par mois) × nombre de jours de NON-DISPONIBILITÉ (à appliquer comme le décrit le paragraphe suivant) dans ce mois = montant à déduire chaque mois par aéronef.

Le nombre de jours de NON-DISPONIBILITÉ à appliquer dans la formule précédente sera calculé mensuellement pour chaque hélicoptère comme suit :

- Pour tous les mois, sauf le mois de février, si la période de disponibilité est inférieure à 23 jours, les jours de NON-DISPONIBILITÉ (à appliquer) = 23 - nombre de jours de disponibilité ;
 - Pour le mois de février, si la période de disponibilité est inférieure à 21 jours, les jours de NON-DISPONIBILITÉ (à appliquer) = 21 - nombre de jours de disponibilité.
- c) Coût réel pour les tirs de missiles guidés antichars, de roquettes et de mitrailleuses par les pilotes au cours de l'année. Il est décrit en détail dans la pièce jointe 2, qui porte sur le remboursement des munitions consommées par les aéronefs prévus dans la lettre d'attribution, et serait supérieur au montant convenu à la clause 8.2 des clauses et conditions générales. Les munitions consommées pendant les hostilités réelles seront vérifiées par l'officier de vérification de l'aviation des Nations Unies pour la certification et le remboursement subséquent aux taux susmentionnés.
- d) **xxxxx dollars américains** pour peindre les quatre aéronefs (**xxxxx dollars américains par aéronef ou toute substitution**).
- e) **Positionnement ou retrait.** Selon les arrangements convenus entre l'ONU et le gouvernement et chaque fois qu'un aéronef cumule **xxx** heures de vol à l'appui de la mission. Ces rotations seront réalisées aux frais de l'ONU et coordonnées entre celle-ci et le gouvernement. La rotation peut être réalisée dans le cadre d'arrangements commerciaux ou d'une lettre d'attribution distincte, selon ce qui est convenu entre l'ONU (Service des transports aériens, Division de la logistique, Bureau de la gestion de la chaîne d'approvisionnement, Département de l'appui opérationnel et Section du contrôle des mouvements du Service des transports et des mouvements, de la Division de la logistique, du Bureau de la gestion de la chaîne d'approvisionnement ou Département de l'appui opérationnel) et le gouvernement.
- f) Les coûts des services aéroportuaires, à l'exclusion des taxes dont l'ONU est exemptée (conformément à la clause 17 ci-dessous), et les coûts du carburant d'aviation ne sont pas compris dans le coût par heure de vol défini au point a) ci-dessus et seront remboursés au gouvernement par l'ONU au coût réel ou seront engagés par l'ONU, à condition que : i) ces coûts soient engagés pendant le temps de vol ; ii) qu'ils soient raisonnables, et iii) que le gouvernement soumette à l'ONU, en accompagnement de sa facture, une copie de la facture qui lui a été présentée.

- 8.2 Nonobstant ce qui précède, l'ONU ne remboursera pas au gouvernement un montant supérieur à **xxxx dollars américains** pour la période de trois ans du **xx mois 20xx au xx mois 20xx**.
- 8.3 La certification aux fins de remboursement par l'ONU exige notamment que le Chef des transports aériens des Nations Unies autorisé vérifie que les aéronefs ont été utilisés conformément à la présente lettre d'attribution.
- 8.4 Les coûts liés à l'exploitation d'aéronefs chargés de mener des opérations de vol en dehors du champ d'application, de l'orientation ou de l'intention de la présente lettre d'attribution pourraient ne pas être remboursés. Le coût du carburant aviation qui a été utilisé pendant les vols d'essai après l'entretien systématique peut être déduit du montant évalué par l'ONU afin de rembourser les sommes dues au gouvernement. Cette déduction sera accordée à la suite d'une demande de la mission des Nations Unies et confirmée par le commandant du contingent national.
- 8.5 L'ONU effectuera les paiements au gouvernement en vertu de la présente lettre d'attribution dès réception de la facture et dès que le Chef des transports aériens des Nations Unies autorisé aura certifié que les services rendus pendant la période de la facture ont été exécutés de manière satisfaisante. La signature du représentant autorisé de l'ONU qui est apposée sur le formulaire FOD 40, Rapport sur l'utilisation des aéronefs, atteste que les services fournis tels qu'ils sont décrits sur ce formulaire ont été exécutés de manière satisfaisante.
- 8.6 Les factures du gouvernement pour les articles mentionnés aux clauses 8.1 a), c), d) et e) seront envoyées au Chef de la Section de la gestion des demandes de remboursement et de la performance, Division de l'appui au personnel en tenue, Bureau de la gestion de la chaîne d'approvisionnement, Département de l'appui opérationnel. Toutes les autres factures seront présentées à la **MISSION** conformément au point 8.1 f) ci-dessus et remboursées au gouvernement par la **MISSION**.
9. **Cession**
- 9.1 Le gouvernement s'abstiendra de céder, de transférer, de mettre en gage ou de disposer autrement du présent Accord ou de toute partie de celui-ci, ou de tout droit ou de toute réclamation ou obligation du gouvernement en vertu du présent accord, sauf avec le consentement écrit préalable de l'ONU.
10. **Indicatifs d'appel des aéronefs**
- 10.1 L'ONU attribuera des indicatifs d'appel au gouvernement, lequel ne pourra les utiliser que pour un auto-déploiement et un redéploiement des aéronefs à destination et en provenance de la zone de la mission. En outre, en ce qui concerne les aéronefs assurant des services à long terme, une fois qu'ils sont arrivés à la base d'opérations de la mission, l'ONU attribuera au gouvernement

des indicatifs d'appel appropriés, que celui-ci **ne pourra utiliser que pour les vols qui ont été demandés par l'ONU**. Dans les deux cas susmentionnés, afin d'identifier correctement un aéronef, le gouvernement utilisera l'indicatif d'appel de l'ONU en même temps que son propre indicatif d'appel. À cet égard, dans toutes les communications avec les aéroports et les organismes en cours de vol, le gouvernement doit toujours s'identifier ainsi qu'identifier l'aéronef en utilisant les deux indicatifs d'appel.

- 10.2 Afin d'aider l'ONU à respecter la clause 8.1 e), le gouvernement l'avisera par écrit de toute rotation d'aéronef 14 jours à l'avance. Ce préavis doit être adressé au Chef du Service des transports aériens, Division de la logistique, Bureau de la gestion de la chaîne d'approvisionnement, Département de l'appui opérationnel, et une copie envoyée au Chef des transports aériens de la **MISSION**. Il doit indiquer la date de rotation prévue, la marque d'immatriculation de l'aéronef et les motifs de la rotation.

11. Peinture et marquage des aéronefs

- 11.1 Le gouvernement peindra les aéronefs aux couleurs des Nations Unies (blanc) et y apposera les signes distinctifs ONU conformément aux instructions de la pièce jointe 1. Il n'utilisera ces aéronefs ainsi peints et marqués que pour des vols qui ont été demandés par l'ONU.
- 11.2 À l'expiration ou à la résiliation de la présente lettre d'attribution, ou au retrait de certains aéronefs de la flotte fournie par le gouvernement, tous les signes distinctifs de l'ONU doivent être retirés des aéronefs avant qu'ils quittent la zone de la mission.
- 11.3 La peinture et le marquage seront appliqués de manière professionnelle et uniforme, sans rayures, infiltration, écaillage ou excès de projection.

12. Autorisations

- 12.1 Il incombe au gouvernement d'obtenir des autorités (gouvernementales ou autres) les autorisations et autres documents nécessaires à l'exécution du transport en vertu de la présente lettre d'attribution.

13. Organisation des vols

- 13.1 Les vols prévus par la présente lettre d'attribution seront conformes à un plan d'organisation des vols établi par l'ONU. Le plan doit préciser la date et l'heure de décollage, l'aéroport d'origine, l'itinéraire, le profil de sortie, le nombre de passagers ou le poids total du fret et l'heure d'atterrissage prévue.
- 13.2 Si un ou plusieurs vols sont retardés par le gouvernement, celui-ci en informera rapidement l'ONU et indiquera les raisons du retard.

14. **Installations fournies par l'ONU**

- 14.1 Les dispositions relatives au soutien au sol, y compris la fourniture de logements et d'installations, sont spécifiées dans le mémorandum d'accord pertinent conclu entre le gouvernement et l'ONU conformément à l'édition de 2017 ou plus récente du Manuel relatif au matériel appartenant aux contingents.
- 14.2 L'ONU peut fournir au gouvernement les installations nécessaires à la prestation des services prévus par la présente lettre d'attribution, comme l'ont convenu les parties et de la manière indiquée ci-après :
- a) **Installation 1 ;**
 - b) **Installation 2 ;**
 - c) **... (le cas échéant).**

Ces installations sont mises à la disposition du gouvernement sans frais et n'entraînent aucune responsabilité de la part de l'ONU.

15. **Signalement et accidents**

- 15.1 Tout incident ou accident impliquant un aéronef sera immédiatement signalé par le gouvernement à l'ONU et à toutes les autorités gouvernementales compétentes, et tous les éléments de preuve seront conservés. En outre, le gouvernement doit coopérer à toutes les enquêtes sur les accidents ou incidents qui peuvent être instituées par l'ONU ou les autorités gouvernementales, ce qui implique de participer à l'établissement des rapports.

16. **Sécurité**

- 16.1 Le gouvernement est seul responsable de la sécurité et de la navigabilité des aéronefs et de leur exploitation. Il comprend que pendant la durée de la présente lettre d'attribution :
- a) Les aéronefs seront dotés en personnel, équipés, exploités, inspectés, entretenus et réparés conformément aux règles et règlements du gouvernement et aux autres règles et règlements aéronautiques applicables, y compris ceux du pays hôte ;
 - b) Les aéronefs seront adaptés aux fins pour lesquelles ils sont utilisés et ne poseront pas de risque pour le transport aérien de passagers, de fret ou d'une combinaison de passagers et de fret dans la ou les zones d'opérations désignées dans la présente lettre d'attribution ;
 - c) Le respect de tout besoin de rotation ou de remplacement d'un aéronef pour des raisons de maintenance ou de sécurité, pendant la période de la présente lettre d'assistance (du **xx mois 20xx** au **xx mois 20xx**) incombe au gouvernement, qui en assumera aussi les frais associés. Toutefois, tout aéronef cumulant plus de **xxx** heures de vol avant l'expiration de la présente

lettre d'attribution ou à l'issue de la période de trois ans de la lettre d'attribution, fera l'objet d'une rotation ou d'un remplacement aux frais de l'ONU, y compris les frais de peinture, le cas échéant.

- 16.2 Le personnel navigant, le personnel de maintenance et les autres membres du personnel de soutien requis devront, entre autres, être physiquement aptes au service et posséder la formation, les connaissances, les qualifications, les compétences et l'expérience nécessaires à l'exécution des tâches prévues par la présente lettre d'attribution. Les pilotes sont tenus de maintenir à jour leurs compétences de vol de jour et de nuit conformément à la réglementation internationale ou gouvernementale ou aux règlements de l'ONU. **Les heures de vol nécessaires au maintien de ces compétences seront remboursées par l'ONU.** Nonobstant ce qui précède, l'ONU se réserve le droit d'examiner et d'inspecter les documents relatifs au niveau d'expérience et à l'état médical actuel de tous les membres de l'équipage, dont le pilote, le copilote, le mécanicien de bord et l'opérateur radio. **Les documents mentionnés à la clause 26.1, portant sur les règlements du service pour le maintien des compétences de l'équipage, seront fournis par le gouvernement. L'équipage maîtrisera aussi l'anglais de l'aéronautique.**
- 16.3 Le gouvernement convient que les vols demandés par la mission se conformeront pleinement aux procédures opérationnelles du chapitre 3 du Manuel des opérations aériennes des Nations Unies et aux instructions de vol locales données par la mission.
- 16.4 Ce chapitre exige que le commandant de bord procède à une évaluation des risques. Celle-ci doit être réalisée avant le premier vol de chaque jour et doit porter sur les tâches à accomplir ce jour-là. Le gouvernement convient que, pour la durée de la présente lettre d'attribution, le commandant de bord de l'aéronef affecté à la mission des Nations Unies remplira la liste de contrôle pour l'évaluation des risques. Dans la mesure du possible, cette liste sera ensuite transmise au spécialiste de l'aviation de la mission avant le premier vol aux fins d'examen, sauf si une situation d'urgence l'en empêche. En outre, les spécialistes de l'aviation de la Mission de l'Organisation des Nations Unies pour la stabilisation en République démocratique du Congo (quartier général de la Force, Groupe de la sécurité aérienne ou Section des transports aériens) doivent procéder à une « évaluation des risques et des menaces dans la zone d'opérations » avant tout vol opérationnel ; un exemplaire du résumé de l'évaluation doit être remis quotidiennement au commandant du contingent.
17. **Responsabilité en cas de réclamations et assurance**
- 17.1 Le gouvernement accepte le risque de perte ou de dommage à la cellule ou aux composantes de l'aéronef et est responsable du traitement de toute réclamation adressée par un membre du personnel qui relève du gouvernement, et n'est donc pas membre de l'opération de maintien de la paix des Nations Unies, et qui

découle de la prestation des services prévus par la présente lettre d'attribution. Il peut s'acquitter de sa responsabilité par une assurance ou une autoassurance.

- 17.2 Les demandes d'indemnisation du gouvernement en cas de décès, de blessure ou de maladie de membres de l'unité d'aviation chargée d'assurer le service des Nations Unies seront traitées conformément aux Directives à l'intention des pays fournissant des contingents annexées au mémorandum d'accord et à la résolution 64/269 de l'Assemblée générale.
- 17.3 L'ONU a souscrit une assurance couvrant les pertes ou dommages subis par des tiers, y compris les passagers, en cas de décès, de lésions corporelles ou de dommages matériels, et traitera toute demande d'indemnisation présentée par ces tiers par suite de la prestation des services prévus par la présente lettre d'attribution, dans le cadre de la police d'assurance souscrite à cette fin et conformément aux procédures établies pour les opérations de maintien de la paix des Nations Unies, à l'exclusion des demandes d'indemnisation présentées par le personnel fourni par le gouvernement, plus particulièrement les membres de l'unité d'aviation, comme l'indiquent les clauses 17.1 et 17.2 ci-dessus. Toutefois, si la réclamation d'un tiers résulte d'une négligence grave ou d'une faute intentionnelle commise par un membre du personnel fourni par le gouvernement, y compris tout membre de l'unité d'aviation, l'ONU est en droit de demander un recouvrement au gouvernement conformément au mémorandum d'accord.

18. **Exonération fiscale**

- 18.1 La section 7 de la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies exempte l'ONU de payer des droits et taxes directs autres que les frais de services d'utilité publique. En conséquence, le gouvernement autorise l'ONU à déduire de sa facture tout montant correspondant aux taxes ou droits qu'il lui facturerait. En réglant cette facture corrigée, l'ONU est réputée l'avoir payée dans son intégralité. Au cas où une autorité fiscale refuserait de reconnaître une telle exonération, le gouvernement consultera immédiatement l'ONU pour en venir à un accord mutuellement acceptable.

19. **Annulation par le gouvernement**

- 19.1 Les aéronefs seront à tout moment assujettis au commandement exclusif du gouvernement. Celui-ci pourra annuler, retarder ou interrompre un vol si le commandant de bord est d'avis que les circonstances mettraient en danger la sécurité des passagers, de l'aéronef ou de son équipage, Cela vaudrait, par exemple, dans un cas de force majeure.
- 19.2 Si un vol est annulé, retardé ou interrompu pour cause de force majeure, le gouvernement est en droit d'être remboursé par l'ONU, au prorata, pour le vol ou la portion de vol déjà effectué avant la décision de l'annuler, de le retarder ou de l'interrompre.

19.3 Si le gouvernement décide d'annuler, de retarder ou d'interrompre un vol pour toute autre raison non directement liée à une décision de l'ONU, y compris pour cause de problèmes opérationnels, de défaillance technique de l'aéronef ou d'indisponibilité de carburant aviation de qualité adéquate, il n'aura pas droit d'être remboursé par l'ONU pour le vol en question, sauf s'il fournit un autre moyen de transport aérien. Si l'ONU a déjà effectué un paiement, elle aura droit au remboursement intégral de tous les montants versés en plus des dépenses raisonnables qu'elle a engagées du fait de cette décision.

20. **Résiliation**

20.1 L'une ou l'autre partie peut résilier la présente lettre d'attribution pour un motif valable moyennant un préavis écrit de 7 jours donné à l'autre partie. La partie demandant la résiliation conformément à la présente clause ne remboursera à l'autre partie aucuns frais qui y seraient liés.

20.2 Chaque partie peut également résilier la lettre d'attribution, en tout ou en partie, moyennant un préavis écrit de 30 jours donné à l'autre partie. En cas de résiliation conformément à la présente clause, l'ONU n'aura à rembourser au gouvernement que les services que celui-ci a exécutés de manière satisfaisante conformément à la présente lettre d'attribution, avant la date d'effet de la résiliation. Si le gouvernement demande une résiliation, sauf pour cause de force majeure, il devra rembourser à l'ONU tous les frais raisonnables qui y seraient liés. En cas de résiliation partielle, le montant serait réduit proportionnellement.

20.3 L'ONU peut également, à sa guise, résilier la présente lettre d'attribution à tout moment dans son intérêt si le mandat de la mission ou le financement est réduit ou annulé, auquel cas le gouvernement aura droit au remboursement de tous les coûts raisonnables liés à cette résiliation.

21. **Engagements à terme**

21.1 Dès réception de l'avis de résiliation de la lettre d'attribution mentionné à la clause 20 ci-dessus, le gouvernement met fin aux services de manière rapide et ordonnée, limite les dépenses le plus possible et ne prend aucun engagement à terme ou autres engagements en rapport avec la lettre d'attribution.

22. **Modifications**

22.1 Aucun changement ni aucune modification ne seront apportés à la présente lettre d'attribution, sauf s'ils sont convenus par écrit entre l'ONU et le gouvernement.

23. **Règlement des différends**

23.1 L'ONU mettra en place un mécanisme facilitant la résolution des différends découlant de la présente lettre d'attribution à l'amiable par la négociation, dans un esprit de coopération. En cas de différend, le Secrétaire général adjoint aux opérations de maintien de la paix engagera des discussions et des consultations

avec les représentants du gouvernement en vue de parvenir à un règlement à l'amiable du différend. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre, le différend pourra être soumis à un conciliateur ou médiateur désigné par le Président de la Cour internationale de Justice, à défaut de quoi il pourra être soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une ou l'autre partie. Chaque partie désignera un arbitre et les deux arbitres ainsi désignés en désigneront un troisième qui présidera le tribunal d'arbitrage. Si, dans les trente jours de la demande d'arbitrage, l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre, ou si, dans les trente jours de la désignation de deux arbitres, le troisième n'a pas été désigné, l'une des parties peut demander au Président de la Cour internationale de Justice de s'en charger. Les arbitres définiront les procédures d'arbitrage, et chaque partie assumera ses propres frais. Ils n'auront pas le pouvoir d'attribuer des dommages-intérêts punitifs. La sentence arbitrale comportera un exposé des motifs sur lesquels elle est fondée et sera acceptée par les parties comme le règlement définitif du différend.

24. **Privilèges et immunités**

24.1 Aucune clause de la présente lettre d'attribution ou disposition connexe ne saurait être considérée comme une renonciation à l'un des privilèges et immunités de l'ONU ou de ses organes subsidiaires.

25. **Force majeure**

25.1 Dès que survient un événement de force majeure, le gouvernement enverra un avis écrit à l'ONU lui en donnant tous les détails si le gouvernement se trouve de ce fait dans l'incapacité, en tout ou en partie, de s'acquitter de ses obligations et d'assumer ses responsabilités aux termes de la présente lettre d'attribution.

25.2 À la réception de cet avis, l'ONU a le droit de prendre toute mesure qu'elle juge, à sa seule discrétion, appropriée ou nécessaire dans les circonstances, y compris la suspension ou la résiliation de la présente lettre d'attribution.

25.3 Dans le contexte de la présente lettre d'attribution, le terme « force majeure » s'entend de toute catastrophe naturelle imprévisible et irrésistible, de tout acte de guerre (déclarée ou non), de toute invasion, révolution ou insurrection, de tout acte terroriste ou de tout autre acte de force de nature similaire qui soient attribuables à des causes indépendantes de la volonté du gouvernement et sans qu'il y ait faute ou négligence de la part de celui-ci. Le gouvernement reconnaît et convient qu'il doit s'acquitter de toute obligation prévue par la lettre d'attribution dans les zones où l'ONU participe à des opérations de maintien de la paix, des opérations humanitaires ou des opérations similaires, s'apprête à y participer ou s'en retire. Tout retard ou défaut d'exécution qui découle directement ou indirectement des conditions difficiles dans ces zones, ou qui est lié à tout incident de troubles civils survenant dans ces zones, ne suffit pas, en lui-même, à en faire un cas de *force majeure* aux termes de la lettre d'attribution.

26. Documentation

- 26.1 Avant l'arrivée des aéronefs dans la mission, le pays fournisseur de contingents fournira un exemplaire en anglais des règlements du service (armée de terre, armée de l'air ou marine) régissant l'aviation au Service des transports aériens, Division de la logistique, Bureau de la gestion de la chaîne d'approvisionnement, Département de l'appui opérationnel. Le document remis doit décrire les besoins opérationnels et les besoins minimaux liés aux éléments suivants : temps de repos de l'équipage ; conditions météorologiques minimales ; restrictions de vol le jour, la nuit, au-dessus de l'eau et en terrains montagneux ; maintien des compétences des pilotes ; et composition et effectif minimal de l'équipage.
- 26.2 Dès que possible, le gouvernement fournit à la Section des transports aériens de la mission un exemplaire en anglais des instructions permanentes de l'unité d'aviation ou d'un document équivalent dûment approuvé par l'autorité nationale responsable.

Représentant l'Organisation
des Nations Unies

Au nom du gouvernement du pays
contributeur de contingents

Signature :

Date :

Nom :

Titre :

Sous-secrétaire général
Bureau de la gestion de la chaîne
d'approvisionnement

Pièce jointe 1 aux Conditions générales de la lettre d'attribution

INSTRUCTIONS DE PEINTURE ET DE MARQUAGE

1. Puisque la taille et le type d'aéronefs utilisés dans les missions peuvent différer considérablement, le bon sens et le discernement doivent prévaloir lorsque vient le temps de peindre et d'apposer les signes distinctifs sur les aéronefs destinés à être loués dans le cadre d'opérations de maintien de la paix des Nations Unies. L'ONU propose les lignes directrices suivantes :
 - g L'aéronef au complet sera peint en blanc, sauf les surfaces près de la sortie des gaz d'échappement et les composants critiques, qui peuvent être noirs. La signalisation de sécurité pour le sauvetage au sol des pompiers respectera les normes de couleurs et de visibilité de la réglementation de l'OACI.
 - h Les lettres « UN » ou les mots « UNITED NATIONS » seront peints en noir ou en bleu foncé sur le dessous et le dessus de l'aile gauche ou droite, de manière à être clairement visibles et proportionnés à la taille de l'aile. Les hélicoptères doivent porter les lettres « UN » sur le dessous du fuselage et du nez.
 - i Les lettres « UN » ou les mots « UNITED NATIONS » seront peints en noir ou en bleu foncé sur les deux côtés du fuselage de manière à être clairement visibles et proportionnés à la taille de l'aéronef. Sur les gros aéronefs, les lettres « UN » peuvent être peintes à l'avant du fuselage et les mots « UNITED NATIONS », à l'arrière. Sur les hélicoptères et les petits aéronefs, les lettres « UN » seront peintes sur les deux côtés du fuselage. Les lettres seront disposées à un endroit qui relève du bon sens et seront aussi grosses que possible, proportionnellement à la taille de l'aéronef.
 - j Les lettres « UN » seront peintes en noir ou en bleu foncé, ou l'emblème des Nations Unies sera apposé sur les deux côtés de l'empennage vertical. Les hélicoptères devraient porter les mots « UNITED NATIONS » sur la poutre de queue, mais ce n'est pas absolument nécessaire.
 - k Les numéros de série exigés par la réglementation peuvent demeurer sur l'empennage vertical et sur les ailes.
 - l Le nom de l'entreprise ou de l'exploitant ne doit pas figurer sur l'aéronef. Les symboles du drapeau national peuvent apparaître discrètement à l'emplacement habituel si leur présence est exigée. Si les emblèmes figurent sur l'empennage vertical, ils seront situés sous le symbole de l'ONU.

2. Dans tous les cas, il importe que les lettres soient à l'échelle et qu'elles soient lisibles en vol. Toutes les lettres et leur emplacement doivent être proportionnels à la taille de l'aéronef.
3. Ces directives concernent les appareils affrétés pour une longue durée qui portent des signes distinctifs permanents. Des emblèmes autocollants de l'ONU peuvent être obtenus (en quantité limitée) du Siège de l'Organisation des Nations Unies pour certains appareils qui ne sont affrétés qu'une seule fois.

Pièce jointe 2 aux Conditions générales de la lettre d'attribution

Taux de remboursement et quantité de munitions utilisées par les aéronefs armés prévus par la lettre d'attribution

1. Le tir d'armements air-sol depuis un aéronef des Nations Unies fourni par le pays contributeur de contingents en vertu de la lettre d'attribution demande des aptitudes particulières et exige que les équipages maintiennent leurs compétences dans le maniement des systèmes d'armes.
2. Les munitions telles que **Type de munitions** et **Type de munitions** consommées lors d'évacuations de jour ou de nuit pour raisons de sécurité, d'entraînements au tir du **pays contributeur de contingents** ou d'exercices à tirs réels autorisés par le commandant de la force et approuvés par le Chef des transports aériens de la mission ou consommées durant des hostilités réelles ou des exercices de perfectionnement se déroulant dans la zone de responsabilité de la mission sont prévues dans la lettre d'attribution et seront remboursées conformément aux taux de remboursement de l'entretien prévus au contrat de location avec services énoncés dans le Manuel relatif au matériel appartenant aux contingents (édition de 2017 ou plus récente) ou comme convenu avec le pays contributeur de contingents.
3. Nombre de munitions à utiliser lors des entraînements au tir :
 - a. **Quantité de type de munitions** (par pilote annuellement)
 - b. **Quantité de type de munitions** (par pilote annuellement)
4. Taux de remboursement des munitions consommées :
 - a. **Type de munitions** xxx dollars américains par unité
 - b. **Type de munitions** xxx dollars américains par unité
 - c.
5. Les munitions utilisées lors des entraînements au tir se déroulant dans le **pays contributeur de contingents** ou dans la **ZONE DE RESPONSABILITÉ DE LA MISSION** et lors d'hostilités réelles dans le cadre de la **MISSION** seront vérifiées par le responsable de la vérification des opérations aériennes des Nations Unies en vue de la certification et de leur remboursement subséquent aux taux susmentionnés.
6. Conformément au Manuel relatif au matériel appartenant aux contingents, l'ONU remboursera le coût des munitions consommées par les **types d'hélicoptères** de l'unité militaire pendant la durée du service. Les taux de remboursement pour ces munitions seront considérés comme des taux applicables à du matériel appartenant aux contingents du gouvernement du **pays contributeur de contingents** et seront donc exclus du montant plafond énoncé dans la lettre d'attribution.

Annexe H

GLOSSAIRE

Même si elles ne se veulent pas exhaustives, les définitions ci-après précisent les termes les plus couramment utilisés dans les opérations aériennes des Nations Unies. En ce qui concerne les termes qui ne figurent pas ici, les définitions des annexes de la Convention relative à l'aviation civile internationale (aussi appelée Convention de Chicago) s'appliquent.

1. **Aérodrome.** Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.
2. **Aire de poser d'hélicoptères.** Aire d'atterrissage désignée sur laquelle peut se poser un hélicoptère.
3. **Aire de poser d'hélicoptères éloignée.** Aire de poser d'hélicoptères qui n'a pas à répondre à toutes les exigences de l'OACI. Chaque mission doit établir des procédures qui s'appliquent à ce type d'aire de poser.
4. **Arrimeur.** Personne qualifiée pour préparer différents types de matériel et de cargaisons destinés à être largués en vol.
5. **Autorité.** L'autorité de l'aviation civile de l'État de l'exploitant (du titulaire d'un permis d'exploitation aérienne).
6. **Avion.** Aérodrome entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.
7. **Avion léger.** Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 5 700 kg.
8. **Avion lourd.** Avion dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 kg.
9. **Avis aux navigateurs aériens (NOTAM).** Avis déposé auprès d'une autorité d'aviation pour alerter les pilotes d'aéronefs de dangers potentiels situés le long d'un itinéraire de vol ou à un endroit et qui pourraient compromettre la sécurité du vol.
10. **Base d'opérations principale.** Base bien protégée habitée en permanence qui appuie des forces déployées en permanence et qui dispose d'un bon accès maritime ou aérien.
11. **Base opérationnelle avancée.** Une base opérationnelle avancée est une position militaire avancée sécurisée qui est utilisée à l'appui des objectifs stratégiques et tactiques. Elle peut comporter ou non un terrain d'aviation, un hôpital, un atelier d'entretien ou d'autres

installations logistiques et être utilisée pendant une période prolongée. Les bases opérationnelles avancées sont normalement soutenues par des bases d'opérations principales qui doivent leur fournir un appui de réserve. Elles réduisent les délais d'intervention locale puisque toutes les troupes n'ont pas à partir de la base d'opérations principale.

12. **Base opérationnelle temporaire.** Toute position militaire sécurisée qui est utilisée pour une période déterminée à l'appui des objectifs stratégiques et tactiques. Elle peut comporter ou non un terrain d'aviation, un hôpital, un atelier d'entretien ou d'autres installations logistiques.

13. **Catégorie d'aéronef.** Classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées (avion, hélicoptère, planeur, ballon libre, etc.). On parle d'aéronefs légers, moyens ou lourds.

14. **Cellule.** Le fuselage, les poutres, les nacelles, le capot, le carénage, la surface portante (incluant les rotors, mais excluant les hélices et la voilure tournante d'un moteur) et le train d'atterrissage d'un aéronef, leurs accessoires et leurs commandes.

15. **Certificat de navigabilité.** Document confirmant que tout l'entretien requis a été fait et que l'aéronef est en état de navigabilité et prêt à voler.

16. **Certifier en état de navigabilité.** Certifier qu'un aéronef ou ses éléments satisfont aux spécifications de navigabilité en vigueur après que la maintenance a été effectuée sur l'aéronef ou sur ses éléments.

17. **Commandant de bord (cmdt bord).** Pilote désigné par l'exploitant pour commander un aéronef et qui est responsable de l'exécution du vol en toute sécurité.

18. **Conditions météorologiques de vol à vue (VMC).** Conditions météorologiques exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés. (Se reporter au chapitre intitulé à l'annexe 2, Règles de l'air, de la Convention relative à l'aviation civile internationale.)

19. **Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC).** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue. (Se reporter au chapitre intitulé à l'annexe 2, Règles de l'air, de la Convention relative à l'aviation civile internationale.)

20. **Conditions météorologiques de vol aux instruments imprévues.** Situation où la détérioration des conditions météorologiques empêche le vol à vue alors qu'il était prévu de voler en conditions VFR. Ces conditions désignent aussi une perte des références d'horizon qui peut être accompagnée ou non d'une perte de contact visuel avec le sol.

21. **Contrôle de la circulation aérienne.** Service qui accélère et qui maintient une circulation aérienne ordonnée en prévenant les collisions entre aéronefs et, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et les obstacles.

22. **Contrôle de la maintenance.** Procédure que l'exploitant doit exécuter pour garantir que tout l'entretien systématique et imprévu des aéronefs de l'exploitant est fait au moment voulu d'une manière contrôlée et satisfaisante.
23. **Contrôle en vol.** Enregistrement, en temps réel, des messages de départ et d'arrivée par le personnel opérationnel pour garantir qu'un vol est en cours et qu'il est arrivé à l'aéroport de destination.
24. **Contrôle opérationnel.** Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef ainsi que de la régularité et de l'efficacité d'un vol.
25. **Contrôle permanent en vol.** Outre les exigences définies en matière de contrôle en vol, le contrôle permanent en vol comprend :
- a. le contrôle opérationnel des vols par un personnel de contrôle opérationnel dûment qualifié, à partir du point de départ et durant toutes les phases de vol ;
 - b. l'échange de toute l'information de sécurité disponible et pertinente entre le personnel de contrôle opérationnel au sol et l'équipage ;
 - c. l'appui crucial assuré à l'équipage en cas d'urgence en vol ou de problème de sécurité ou à la demande de l'équipage.
26. **Copilote.** Titulaire d'une licence de pilote exerçant toutes les fonctions de pilote autres que celles du pilote commandant de bord. Toutefois est exclu de cette définition un pilote qui se trouverait à bord d'un aéronef dans le seul but de recevoir une instruction.
27. **Dispositif.** Instrument, mécanisme, matériel, pièce, appareil ou accessoire, y compris le matériel de communication, utilisé ou destiné à être utilisé pour faire fonctionner ou commander un aéronef en vol, qui est installé à bord de l'aéronef ou fixé à l'aéronef et qui ne fait pas partie de la cellule, d'un moteur ou d'une hélice.
28. **Entretien.** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
29. **État d'immatriculation.** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
30. **État de l'exploitant.** État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
31. **États contractants.** Ensemble des États signataires de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago).
32. **Exploitant.** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs. Dans les normes de l'ONU, le terme « titulaire d'un permis d'exploitation aérienne » remplace « exploitant » pour désigner l'exploitant civil d'un service de transport aérien.

33. **Fiche de maintenance.** Document rempli et signé pour confirmer que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été exécutés de façon satisfaisante et conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance.
34. **Force opérationnelle aérienne (*Aviation Task Force*).** Unité ou formation qui se consacre à une seule tâche, opération ou activité.
35. **Gestion des ressources d'équipage.** Programme visant à améliorer l'efficacité et la sécurité des vols, en optimisant la gestion des erreurs, par une utilisation efficace de toutes les ressources disponibles, par l'équipage.
36. **Groupe motopropulseur.** Moteur utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il inclut les compresseurs à turbine et les accessoires nécessaires à son fonctionnement, mais pas les hélices.
37. **Hélicoptère.** Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.
38. **Information relative au maintien de la navigabilité.** Information nécessaire pour garantir qu'un aéronef ou des composantes d'un aéronef peuvent être maintenus dans un état tel que la navigabilité de l'aéronef, ou l'état de fonctionnement opérationnel de composantes de l'équipement opérationnel et de l'équipement d'urgence, selon le cas, est assurée.
39. **Inspection.** Examen d'un aéronef ou d'un produit aéronautique mené en vue d'établir la conformité avec une norme approuvée par l'autorité compétente. L'inspection peut être visuelle ou peut reposer sur d'autres moyens.
40. **Inspection pré-vol.** Inspection précédant le vol qui a pour but de garantir que l'aéronef est en état de navigabilité et apte à exécuter le vol prévu.
41. **Installation de navigation aérienne.** Toute installation utilisée, disponible ou destinée à être utilisée comme aide à la navigation, y compris les aérodromes, les aires d'atterrissage, les feux, tout dispositif ou équipement pour diffuser les renseignements météorologiques, pour la signalisation, pour la radiogoniométrie ou pour les communications radio ou les autres communications électriques, et toute autre structure ou tout autre mécanisme à but semblable pour guider ou pour contrôler le vol, l'atterrissage et le décollage d'un aéronef.
42. **Instruction de vol aux instruments.** Instruction dispensée par un instructeur autorisé dans des conditions météorologiques de vol aux instruments réelles ou simulées.
43. **Instruction homologuée.** Instruction donnée d'après un programme déterminé et par un personnel qualifié qui ont été agréés par un État contractant qui, dans le cas des membres d'équipage, est dispensée au sein d'un organisme d'instruction homologué.
44. **Jour civil.** Période de temps écoulé, selon le temps universel coordonné ou l'heure locale, qui commence à minuit et se termine 24 heures plus tard à minuit.

45. **Liste de contrôle pour l'acceptation.** Document qui aide à contrôler l'apparence de l'emballage des marchandises dangereuses et les documents connexes pour confirmer que toutes les exigences pertinentes sont respectées.
46. **Liste minimale d'équipements (LME).** Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement ; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef.
47. **Liste minimale d'équipements de référence (LMER).** Liste établie par le constructeur pour un type particulier d'aéronef, avec l'approbation de l'État du constructeur, contenant des éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions d'exploitation, restrictions ou procédures spéciales.
48. **Livret technique.** Document conservé à bord d'un aéronef servant à consigner les défauts et les anomalies découvertes au cours de l'exploitation et à consigner les détails de tout l'entretien fait lorsque l'aéronef est exploité entre les passages prévus dans les installations d'entretien de la base. Il renferme aussi l'information relative à l'exploitation qui s'applique à la sécurité des vols, y compris les secteurs où l'aéronef a été exploité et les données d'entretien que le personnel de conduite a besoin de connaître.
49. **Lutte contre les incendies de catégorie X.** Terme défini dans les exigences applicables au service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs aux aérodromes, citées au chapitre intitulé « Conception et exploitation technique des aérodromes » à l'annexe 14 du volume 1 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
50. **Maintien des compétences de vol.** Tenue à jour régulière des connaissances théoriques et pratiques requises par l'exploitant aérien ou l'équipage de conduite titulaire d'un certificat ou d'un permis pour lui permettre d'accomplir sa mission ou ses tâches.
51. **Membre d'équipage de conduite.** Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.
52. **Moteur critique.** Moteur dont l'arrêt influence le plus défavorablement les performances ou les qualités de manœuvre d'un avion.
53. **Nuit.** Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente. Le crépuscule civil se termine le soir lorsque le centre du disque solaire se trouve à six degrés sous l'horizon et commence le matin lorsque le centre du disque solaire se trouve à six degrés sous l'horizon.
54. **Organisme de contrôle de la circulation aérienne.** Terme générique désignant, selon le cas, un centre de contrôle régional, un organisme de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aérodrome qui compte des contrôleurs de la circulation aérienne dûment qualifiés et des spécialistes du matériel de communication.

55. **Organisme de maintenance agréé.** Organisme agréé par un État contractant conformément aux dispositions de l'annexe 6, première partie, chapitre 8 – Entretien des avions, pour effectuer la maintenance d'aéronefs ou de leurs éléments et fonctionnant sous le contrôle d'une autorité agréée par cet État. Un organisme de maintenance agréé peut faire partie de l'organisation d'un exploitant ou être un autre organisme auquel l'exploitant a attribué en sous-traitance des tâches d'entretien.

56. **Période de service de vol.** Temps total depuis le moment où un membre d'équipage de conduite prend son service immédiatement après une période de repos et avant d'effectuer un vol ou une série de vols, jusqu'au moment où il est dégagé de tout service après avoir accompli ce vol ou cette série de vols.

57. **Permis d'exploitation aérienne.** Certificat qui autorise un exploitant à assurer un service donné de transport aérien.

58. **Personnel de certification.** Personnel autorisé par l'organisme de maintenance agréé, conformément à une procédure qui est pour l'autorité ou pour l'État d'immatriculation acceptable, à certifier un aéronef ou des composantes d'un aéronef aptes à être utilisés.

59. **Phases critiques du vol.** Portions des opérations concernant la circulation à la surface, le décollage et l'atterrissage et toutes les opérations de vol à une altitude inférieure à 10 000 pieds, à l'exclusion du vol à l'altitude de croisière.

60. **Plafond absolu.** Altitude maximale, au-dessus du niveau moyen de la mer, à laquelle un aéronef peut continuer à voler en palier en atmosphère type.

61. **Procédure d'approche aux instruments.** Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de bord, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables. La procédure d'approche aux instruments est soit une approche classique, soit une procédure d'approche avec guidage vertical.

62. **Procédure d'approche de non-précision.** Procédure d'approche aux instruments qui recourt à un guidage latéral plutôt que vertical.

63. **Procédure d'approche de précision.** Procédure d'approche aux instruments qui utilise un guidage latéral et vertical de précision et des critères minimums déterminés par la catégorie d'exploitation. Les expressions guidage latéral et guidage vertical désignent le guidage assuré par des aides terrestres à la radionavigation ou au moyen de données de navigation générées par ordinateur.

64. **Produit aéronautique.** Tout aéronef, moteur, hélice ou sous-ensemble, dispositif, matériau, partie ou composante des susnommés.

65. **Programme de maintenance agréé.** Document approuvé par l'État d'immatriculation qui décrit la nature et la fréquence des tâches d'entretien systématique fréquence ainsi que les procédures connexes (p. ex. programme de fiabilité) nécessaires à l'exploitation sécuritaire des aéronefs auxquels il s'applique.
66. **Publication d'information aéronautique.** Document publié par un État ou sous l'autorité d'un État qui renferme des règlements, des procédures et autres informations pertinentes pour l'exploitation des aéronefs dans le pays auquel elle s'applique.
67. **Qualification.** Mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.
68. **Règles de vol à vue (VFR).** Ensemble de règles en vertu desquelles un pilote conduit un aéronef dans des conditions météorologiques généralement suffisamment claires pour lui permettre de voir où il va.
69. **Règles de vol aux instruments (IFR).** Ensemble de règles qui dictent la façon dont les aéronefs doivent être utilisés lorsque le pilote est incapable de naviguer en utilisant des références visuelles comme le prévoient les règles de vol à vue.
70. **Réparation.** Remise d'un aéronef ou d'un produit aéronautique en état de fonctionner conformément à une norme approuvée.
71. **Responsable.** Le représentant de l'ONU qui exerce au premier chef les responsabilités et les pouvoirs de gestion du transport aérien et de la sécurité aérienne.
72. **Surveillance des vols.** La surveillance des vols inclut, outre la totalité des éléments définis en matière de contrôle en vol et de contrôle permanent en vol, le suivi actif d'un vol par un personnel de contrôle opérationnel dûment qualifié durant toutes les phases du vol pour garantir qu'il suit l'itinéraire déterminé dans son cas sans déviation, déroutement ou retard non prévu et afin de satisfaire les exigences de l'État.
73. **Système d'aéronefs télépilotes.** Système constitué de l'aéronef en tant que tel et du poste de contrôle au sol, des systèmes de télémétrie et de communication, de l'équipement de lancement et d'atterrissage ainsi que des capteurs et autres matériels et logiciels nécessaires pour faire fonctionner l'aéronef.
74. **Temps d'instruction en double commande.** Temps de vol pendant lequel une personne reçoit, d'un pilote dûment autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef.
75. **Temps de vol (avions).** Total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol. Ce temps, parfois appelé « temps bloc » ou « temps cale à cale », est compté à partir du moment où l'aéronef se met en mouvement en vue du décollage jusqu'à ce qu'il s'immobilise enfin à la fin du vol.
76. **Temps de vol (hélicoptères).** Temps écoulé entre le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise à la fin du vol et où les pales sont arrêtées.

77. **Temps de vol aux instruments.** Temps pendant lequel l'aéronef est piloté uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.
78. **Titulaire d'un permis d'exploitation aérienne.** Exploitant d'un service civil de transport aérien qui a un permis d'exploitation aérienne valide. L'expression « titulaire d'un permis d'exploitation aérienne » peut remplacer le terme « exploitant » quand il est question d'un service civil de transport aérien.
79. **Transpondeur.** Émetteur/récepteur transmettant un signal de réponse lorsqu'il est convenablement interrogé ; les signaux de réponse et d'interrogation ont des fréquences différentes.
80. **Très haute fréquence (VHF).** Radiofréquences situées entre 30 et 300 MHz à modulation d'amplitude (bande de fréquences aéronautiques) ou à modulation de fréquence (pour la diffusion communautaire).
81. **Type d'aéronef.** Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications qui leur sont apportées, à l'exception cependant des modifications entraînant un changement dans les caractéristiques de manœuvre de vol (p. ex., le C-130).
82. **Vol contrôlé.** Tout vol exécuté conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne.
83. **Vol de transport commercial.** Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
84. **Zone de poser.** Aire où les aéronefs peuvent atterrir afin de se déployer ou de mener des opérations.

Annexe I

RÉFÉRENCES

Les documents ci-après renferment une discussion et une orientation approfondies concernant les sujets dont traite le présent manuel. Les dates de publication ont été omises pour permettre la publication de versions mises à jour. On peut trouver ces références de l'ONU et d'autres références sur le site du Centre des ressources du maintien de la paix des Nations Unies à l'adresse <https://research.un.org/fr/peacekeeping-community>.

- Département des opérations de maintien de la paix et Département de l'appui aux missions, Opérations de maintien de la paix des Nations Unies : Principes et Orientations – Orientations générales, 2008.01.
- Mise en œuvre des modifications en matière de déontologie et de discipline dans le modèle de mémorandum d'accord entre l'Organisation des Nations Unies et les pays fournissant des contingents, 2011.01.
- Mémorandum d'accord entre l'ONU et les pays fournissant des contingents.
- Département des opérations de paix et Département de l'appui opérationnel, Politique sur l'autorité, le commandement et le contrôle dans le cadre des opérations de maintien de la paix des Nations Unies, 2019.23.
- LCS/SUPPLY/GT Sourcing of UNOE Weapons and Ammunition in Peacekeeping Operations, septembre 2002.
- Manuel du matériel appartenant aux contingents, 2017.
- Département des opérations de paix, Directives générales pour les pays qui contribuent des troupes en vue du déploiement d'unités militaires aux missions de maintien de la paix des Nations Unies, mars 2008.
- Département des opérations de paix et Département de l'appui opérationnel, Planification et exécution des visites de reconnaissance des pays contributeurs, 2005.06.
- Politique Policy Directive on Pre-Deployment Visits, octobre 2005,03.
- Association du transport aérien international, Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses.
- Département des opérations de paix et Département de l'appui opérationnel, Manuel des Nations Unies sur la gestion des munitions, 2019.27.
- Département des opérations de paix et Département de l'appui opérationnel, Lignes directrices, Manuel de sécurité aérienne, 31 décembre 2017.
- Département des opérations de paix et Département de l'appui opérationnel, Politique sur la gestion des risques aériens, 2014.02.
- Normes aéronautiques des Nations Unies applicables au transport aérien du maintien de la paix et des opérations humanitaires, septembre 2012.
- UN Night Vision Imaging Systems (NVIS) Policy.
- Transport of Dangerous Goods Manual for UN PKO.
- Département des opérations de paix et Département de l'appui opérationnel, Manuel des opérations aériennes, 2018.21.
- Manuel à l'usage des bataillons d'infanterie des Nations Unies (UNIBAM), 2020.01.
- Arrangement relatif aux forces et moyens en présence au service de la paix et au tableau d'effectifs et dotations.

- DOS Environment Strategy for Field Missions 2017-2023 (anciennement DFS Environment Strategy, 2017-2023).
- DPKO-DFS Environmental Policy for UN Field Missions, 2009.6.
- Politique de diligence voulue en matière de droits de l'homme dans le contexte de l'appui que l'ONU fournit aux forces de sécurité non onusiennes (A/67/775-S/2013/110)
- Politique de vérification des antécédents du personnel des Nations Unies en matière de respect des droits de l'homme, 2012.
- Code de conduite des fournisseurs des Nations Unies, 2018.
- Département de l'appui opérationnel, Politique sur l'évacuation sanitaire primaire sur le terrain, 2020.7.
- United Nations Use of Unmanned Aircraft Systems (UAS) Capabilities Guidelines, 2019.05.

