

AUTORITÉ GUINEENNE DE L'AVIATION CIVILE

DECISION 2018/N° **00024**MT/AGAC/

Portant approbation du guide d'élaboration du Manex

LE DIRECTEUR GENERAL,

Vu la Loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013, portant Code de l'Aviation Civile ;

Vu le Décret D/2017/048/PRG/SGG, du 25 février 2017, portant Création, Attributions, Organisation et fonctionnement de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;

Vu le Décret D/2018/021/PRG/SGG du 09 février 2018, portant Nomination du Directeur Général et du Directeur Général Adjoint de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;

Vu l'Arrêté 2017/N3442/MT/CAB/SGG, du 07 août 2017 portant adoption des Règlements Aéronautiques de Guinée (RAG) ;

DECIDE

Article 1 : Est approuvé le Guide d'élaboration du Manex en annexe à la présente Décision.

Article 2 : Le Directeur de la Sécurité des Vols et les responsables des services concernés sont chargés de l'application de la présente Décision.

Article 3 : La présente décision qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, entre en vigueur à compter de sa date de signature et sera publiée partout où besoin sera.


Conakry, le..... **12 FEV. 2018**2018

Ampliations

AGAC:.....1
DGA:.....1
DSV:.....3
DTA.....1
DNA.....1
Archives:.....2/9



Elhadj Mamady KABA

	Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	GUIDE DE REDACTION DU MANEX
---	--	------------------------------------

GUIDE DE REDACTION DU MANEX

1. Introduction

Ce guide a pour objectif d'aider le personnel de l'AGAC dans l'étude des manuels d'exploitation déposés par les exploitants. Il explicite et détaille quel peut être un contenu acceptable pour chacun des chapitres demandés. Les exploitants peuvent également s'en servir dans la rédaction de leur manuel d'exploitation.

Le manuel d'exploitation est l'un des moyens principaux par lesquels l'exploitant s'assure de la sécurité de l'exploitation. Il est donc un élément fondamental pour la délivrance du PEA. Les informations que contient ce manuel sont nombreuses, très variées et en constante évolution. En introduction du manuel, l'exploitant s'engage d'une part à ce que son manuel respecte les termes de la réglementation et de son PEA et d'autre part à ce qu'il contienne les consignes d'exploitation auxquelles doit se conformer le personnel concerné.

Bien que la responsabilité de la rédaction et de la finalisation du manuel d'exploitation relève de l'exploitant, l'AGAC a le pouvoir, dans la limite de ses compétences, d'exiger que les points du manuel d'exploitation relatifs à la sécurité de l'exploitation soient modifiés.

Le rôle de l'AGAC, dans la prononciation de l'acceptation du manuel, n'est pas de réaliser un examen exhaustif dans le détail du contenu de ce manuel. L'acceptation du manuel ne garantit pas à l'exploitant que le manuel ne présente aucune non-conformité à la réglementation. Les exploitants sont seuls responsables de la conformité du manuel à la réglementation.

En revanche, l'acceptation du manuel par l'administration doit attester à l'exploitant que l'examen non exhaustif effectué par l'administration, dans la limite de ses moyens et compte tenu de la réglementation opérationnelle en vigueur, ne lui a pas permis de déceler de non-conformités de nature à compromettre la sécurité de l'exploitation.

Après la délivrance de l'acceptation du manuel, lorsqu'elle étudiera un domaine d'activité particulier dans le cadre de la surveillance continue, l'AGAC pourra être amenée à vérifier le contenu de l'ensemble des informations du manuel afférentes. L'AGAC peut déceler lors de cet examen complémentaire des non conformités qui la conduiront à exiger une modification du manuel par l'exploitant.

2. PRÉSENTATION DU GUIDE

Pour chacun des chapitres du manuel d'exploitation, le présent guide indique :

- Les références réglementaires (Règlement Technique Aéronautique (RAG-6))
- les dispositions relatives au contenu du chapitre
- le contenu détaillé de ce chapitre lorsque cela a été estimé nécessaire
- et enfin, les approbations et acceptations pouvant se rapporter à ce chapitre du manuel.

Les approbations et acceptations apparaissent en petits caractères gras, et on distingue les fondamentales des opérationnelles et des particulières.

3. STRUCTURE DU MANUEL D'EXPLOITATION

La structure détaillée du manuel d'exploitation doit être acceptée avant le début de l'exploitation. Cette acceptation sera délivrée si la structure détaillée est conforme à celle précisée dans la RAG- 6 et si chacun des chapitres est pourvu. Dans l'hypothèse où cette structure serait différente, l'acceptation pourra néanmoins être prononcée à condition qu'une table de référence croisée entre la structure détaillée prévue par le RAG-6 et celle du manuel d'exploitation soit fournie par l'exploitant.

En effet la répartition des informations entre les différents chapitres et sections présentée dans le présent guide n'est qu'indicative. L'exploitant peut décider de placer une information dans un autre chapitre et l'indiquera donc dans cette table.

4. ANALYSE DU MANUEL ET DE SES AMENDEMENTS

Il est demandé à l'exploitant d'être à la fois sélectif et exhaustif. L'inclusion de trop nombreuses informations comme l'omission de données essentielles à l'exploitation nuisent à la sécurité de l'exploitation.

L'objet d'un manuel d'exploitation n'est pas de recopier toutes les exigences du RAG-6 ou d'autres textes mais de définir comment l'exploitant répondra à ces exigences et de rassembler toutes les consignes et procédures utiles aux employés pour l'exécution de leurs tâches liées à la sécurité de l'exploitation.

L'exploitant doit veiller à l'adéquation de son manuel d'exploitation à la réalité de son exploitation et à la définition de ses appareils. L'acceptation du manuel ne garantit pas cette adéquation. En revanche, si au stade de l'examen, l'AGAC relève une incohérence majeure entre le manuel et l'exploitation envisagée, cette incohérence fera alors obstacle à la délivrance de l'acceptation.

Tout amendement du manuel d'exploitation doit être diffusé à l'AGAC et aux personnels d'exploitation avant sa mise en vigueur conformément aux dispositions du RAG-6. S'il s'agit d'un amendement relatif à une approbation, l'exploitant devra obtenir l'approbation de l'AGAC avant l'entrée en vigueur dudit amendement conformément aux dispositions du RAG-6. Comme le prévoit ce même paragraphe, lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée.

En tout état de cause, l'exploitant et l'AGAC doivent définir ensemble les modalités de gestion des amendements du manuel d'exploitation, afin que la date de mise en vigueur d'un amendement du manuel d'exploitation soit clairement établie.

Enfin, lorsque l'examen d'un amendement par l'AGAC amène à une remise en cause de l'acceptation initiale, celle-ci en fera part à l'exploitant dans les meilleurs délais.

5. TRAITEMENT DES CHAPITRES DU MANUEL RELATIFS A UNE APPROBATION OU A UNE ACCEPTATION

Parmi les approbations ou acceptations requises on peut distinguer :

- les approbations / acceptations fondamentales : ce sont les approbations / acceptations qui sont requises pour tous les exploitants.
- les approbations / acceptations opérationnelles : ces approbations / acceptations sont liées à un type particulier d'exploitation et sont mentionnées dans la fiche de spécifications opérationnelles associée au PEA.
- les approbations / acceptations particulières : ce sont des approbations / acceptations liées à une procédure particulière :
 - lorsque la réglementation prévoit la possibilité de s'écarter du cas général (ex : conditions de dispense d'emport du manuel de vol),
 - lorsque les conditions d'exploitation sont particulières à l'exploitant et requièrent une approbation ou acceptation spécifique de l'AGAC (ex : formation sur avion pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR < 150/200 m) lorsque aucun simulateur n'existe).

Les approbations et acceptations fondamentales sont en principe instruites et délivrées par l'AGAC avant la délivrance du PEA. En revanche, il appartient à l'exploitant de formaliser toute demande d'approbation ou d'acceptation opérationnelle ou particulière en y associant les éléments nécessaires à son traitement. Le dépôt du manuel d'exploitation ne peut être considéré comme une demande d'approbation ou d'acceptation opérationnelle ou particulière. Néanmoins si, dans son examen, l'AGAC constate qu'une approbation ou acceptation est utilisée par l'exploitant sans qu'il en ait fait la demande, l'AGAC prendra contact avec l'exploitant afin de lui signaler la

situation et de lui demander de prendre les dispositions nécessaires (suspension de la pratique, instruction de la demande, revue du processus d'amendement du manuel d'exploitation...).

Lors de l'envoi de tout amendement du manuel d'exploitation, il revient à l'exploitant d'identifier et de signaler à l'AGAC les parties de l'amendement liées à une approbation ou une acceptation.

Toute acceptation ou approbation peut être délivrée avant réception de l'amendement du manuel d'exploitation correspondant. Dans ce cas, les informations de l'amendement du manuel d'exploitation relatives aux approbations ou acceptations délivrées doivent être cohérentes avec les conditions qui ont prévalu à leur délivrance.

L'examen des chapitres du manuel relatifs à une approbation ou acceptation fait l'objet d'un traitement prioritaire si celle-ci a été délivrée ou demandée par l'exploitant.

6. LANGUE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION

- tous les membres d'équipage puissent communiquer sans problème dans une même langue.
- tout le personnel d'exploitation puisse comprendre la langue dans laquelle sont écrites les parties du manuel d'exploitation concernant ses tâches et responsabilités.

PARTIE - A

A.0. ADMINISTRATION ET CONTRÔLE DU MANUEL D'EXPLOITATION

A.0.1. INTRODUCTION

- a) Déclaration selon laquelle le manuel respecte l'ensemble des règlements applicables ainsi que les termes et conditions du Permis d'exploitation aérien (PEA) ou AOC /CTA applicable
- b) Déclaration selon laquelle le manuel contient les consignes d'exploitation auxquelles doit se conformer le personnel concerné :
- c) Une liste et brève description des différentes parties, de leur contenu, de leur domaine d'application et de leur utilisation.
- d) Les explications et définitions des termes et mots nécessaires à l'utilisation de ce manuel

Les déclarations doivent bien couvrir les points a et b.
Lorsqu'une modification intervient, les points c) et d) doivent être amendés.

Acceptations/approbations fondamentales : - Structure du manuel d'Exploitation.

Acceptations/approbations particulières : - le postulant à un PEA ne doit pas être détenteur d'un PEA délivré par une autre Autorité sauf approbation des deux Autorités.

A.0.2. SYSTEME D'AMENDEMENT ET DE REVISION

- a) La personne responsable de l'édition et de l'insertion des amendements et révisions.
- b) Enregistrement des amendements/ révisions, dates d'insertion et d'entrée en vigueur.
- c) Interdiction des révisions manuscrites, sauf circonstances exigeant l'adoption immédiate.
- d) La description du système d'annotation des pages et leurs dates d'entrée en vigueur.
- e) Une liste des pages en vigueur.
- f) L'annotation des modifications (sur les pages de texte et, autant que possible, sur les schémas et diagrammes).
- g) Les révisions temporaires.
- h) Une description du système de diffusion des manuels, des amendements et des révisions.

- (b, c, d, e, f, g, h) sont exigibles au premier amendement après diffusion du manuel.

La forme du manuel d'exploitation doit être compatible avec les exigences de maîtrise documentaire.

Les amendements doivent mettre en évidence les éléments qui ont été modifiés par rapport à la version précédente.

Pour le point (h), s'il existe des manuels séparés (sûreté, manuel qualité, manuel sécurité sauvetage) l'exploitant doit s'assurer que les personnels concernés ont bien toutes les informations relatives à leur tâches.

A.1. ORGANISATION ET RESPONSABILITÉS

A.1.1. STRUCTURE DE L'ORGANISATION

1.1 Description de la structure de l'organisation comprenant l'organigramme général de la société et celui du département exploitation. L'organigramme doit décrire les rapports existants entre le département exploitation et les autres départements de la société. Les liens hiérarchiques et fonctionnels de l'ensemble des divisions, départements, etc., portant sur la sécurité des opérations aériennes, doivent notamment être décrits.

Les organigrammes précités doivent être présents et cohérents avec les informations portées par ailleurs (notamment MGN). Ils doivent faire apparaître la structure complète de la compagnie ainsi que les personnes responsables telles qu'exigées par le RAG-6 :

- Dirigeant Responsable
- Responsable qualité
- Responsable désigné opérations aériennes
- Responsable désigné opérations au sol
- Responsable désigné formation et entraînement des équipages
- Responsable désigné système d'entretien

Les liens fonctionnels entre les différentes bases d'exploitation et escales doivent apparaître.

Ce chapitre peut ne contenir que des organigrammes.

Acceptations/approbations fondamentales : -Dirigeant Responsable


A.1.2. RESPONSABLES DESIGNES

1.2 Les noms des responsables désignés pour les opérations aériennes, le système d'entretien, la formation des équipages et les opérations au sol tels que prescrits par le RAG-6. Une description de leurs fonctions et responsabilités doit être incluse.

Les fonctions et responsabilités de chaque responsable désigné doivent être décrites individuellement (référence possible à certains points précis du .1.3).

Acceptations/approbations fondamentales :

- *Responsables désignés :*
- *opérations aériennes*

	Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	GUIDE DE REDACTION DU MANEX
---	--	------------------------------------

- opérations au sol
- formation et entraînement des équipages
- système d'entretien

Acceptations/approbations particulières :

- Niveau de qualification technique et d'expérience acquise pour être désigné comme 'responsable'
- Nomination d'un responsable désigné déjà responsable chez un autre exploitant.
- Acceptation pour qu'une même personne assume plus d'un poste désigné.

A.1.3. RESPONSABILITES ET TACHES DE L'ENCADREMENT OPERATIONNEL

1.3 Description des tâches, responsabilités et autorité de l'encadrement opérationnel, se rapportant à la sécurité des opérations aériennes et leur conformité aux règles applicables.

L'exploitant doit donner une description des tâches, responsabilités et autorité des personnes en charge des domaines indiqués ci-dessous :

- programme de prévention des accidents et de sécurité des vols ;
- encadrement des PNT,
- encadrement des PNC,
- encadrement des personnels au sol dont le chef d'escale et le chef du contrôle de l'exploitation

Le rôle de l'encadrement opérationnel en matière de sûreté peut être décrit ici, ou à défaut en A.10.1.

A.1.4. AUTORITES, TACHES ET RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD

1.4 Déclaration définissant l'AGAC et les responsabilités du commandant de bord.

Il est souhaitable que la description des tâches, responsabilités et autorité du commandant de bord :

- distingue les différentes phases de l'exploitation d'un vol : avant, pendant et après le vol ;
- traite les fonctions instruction et contrôle (adaptation en ligne, reconnaissance de ligne et contrôle en ligne).
- présente le rôle du commandant en matière de sûreté (référence possible aux éléments pertinents de la partie A.10.1).

A.1.5. TACHES ET RESPONSABILITES DES MEMBRES D'EQUIPAGE AUTRES QUE LE COMMANDANT DE BORD

Cette description traite toutes les catégories de membres d'équipage (OPL, OPR, Instructeur, examinateur, contrôleur, OMN, PNC, PCB) pendant toutes les phases de l'exploitation d'un vol.

Remarque : La répartition des tâches du commandant de bord et des autres membres d'équipage peut être décrite de manière détaillée en section A8.

A.2. CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

A.2.1 SUPERVISION DE L'EXPLOITATION PAR L'EXPLOITANT

2.1 Description du système de supervision de l'exploitation par l'exploitant. Celui-ci doit spécifier comment la sécurité des opérations aériennes et les qualifications du personnel sont supervisées. En particulier, les procédures concernant les points suivants doivent être décrites :

- validité des licences et qualifications ;
- compétence du personnel d'exploitation ;
- et contrôle, analyse et stockage des comptes rendus, documents de vol, informations et données supplémentaires.

La compréhension de cette notion est jugée essentielle pour assurer le début de l'exploitation.

En conséquence une définition de la notion de supervision doit être présente et traiter au moins les points suivant :

- une supervision de la fonction planning (la description détaillée de cette surveillance peut être effectuée dans le chapitre A.4.1. du manuel d'exploitation):
- comment l'encadrement suit, de façon continue, la situation de chaque personnel navigant (validité de la licence et des qualifications sur les types et variantes, aptitude médicale, entraînements et contrôles périodiques, compétences particulières aux approches de précisions, de route et d'aérodrome, expérience globale et récente, temps de travail et de repos),
- comment il s'assure de la programmation et de la réalisation, dans les délais voulus, des entraînements et contrôles périodiques,
- comment il empêche la mise en ligne de tout personnel navigant ayant une licence ou des qualifications périmées ou ayant une inaptitude médicale ou n'étant pas à jour de ses entraînements ou contrôles périodiques,
- comment il s'assure, lors de la programmation des équipages, du respect de la législation sur les temps de travail, et du respect des

règles d'appariement des équipages (exercice dans les deux sièges, pilote inexpérimenté)

- comment il s'assure que les compétences particulières des personnels navigants ainsi que l'équipement des avions répondent aux exigences relatives à la zone, à la route, aux aérodromes et au type d'exploitation,
- comment l'exploitant s'assure des compétences des personnels chargés des opérations au sol,
- comment l'exploitant s'assure que les routes et aérodromes qui doivent être utilisés sont adéquats et que les équipages disposent de la documentation appropriée, en particulier celle nécessaire au vol.

Pour la supervision a posteriori, ce chapitre devrait notamment indiquer:

- comment son encadrement s'assure que les comptes rendus et documents de vol sont complets et ont été utilisés conformément aux spécifications du manuel d'exploitation,
- comment il s'assure de la qualité et de la durée d'archivage des documents,
- comment il s'assure que les comptes rendus d'incident ayant trait à la sécurité des vols ont bien été soumis à l'AGAC dans les délais prescrits.
- Ces dispositions doivent naturellement être plus ou moins développées selon la taille de l'exploitant et la nature de l'activité (transport régulier ou à la demande).

Approbations/acceptations particulières : - autorisation pour ne pas tenir de carnet de route si autre document.

A.2.2 SYSTEME DE DIFFUSION DES CONSIGNES ET INFORMATIONS OPERATIONNELLES COMPLEMENTAIRES

2.2 Description de tout système de diffusion d'informations pouvant se rapporter à l'exploitation, mais complémentaires à celles du manuel d'exploitation. Le domaine d'application de ces informations et les responsabilités de cette diffusion doivent également être décrits.

Ce chapitre devrait décrire tout moyen de communication, de consignes ou d'informations utilisées par l'exploitant, autre que le manuel, pour diffuser à ses employés et notamment les personnels navigants toute spécification opérationnelle nouvelle provenant notamment d'exigences réglementaires nouvelles, de recommandations ou de consignes opérationnelles émises par l'Autorité, les Services Bulletins et Alerte Service Bulletins du constructeur, de toute mesure corrective décidée par l'exploitant, suite par exemple à des conclusions du programme de prévention des accidents et de sécurité des vols ou des résultats d'audits du système Qualité.

Il doit également décrire un mode de diffusion de consignes urgentes.

A.2.3 PREVENTION DES ACCIDENTS ET SECURITE DES VOLS

2.3 Description des principaux aspects du programme de sécurité des vols.

Le programme de sécurité des vols doit être correctement défini dans ce chapitre. Certains aspects du programme ne seront pas complètement mis en œuvre dès le début de l'exploitation, il est alors acceptable que ces derniers ne soient pas complètement décrits.

Les moyens et méthodes utilisés par l'exploitant pour répondre aux exigences du RAG-6 doivent présenter correctement les points suivants :

- le système de recueil et d'analyse des comptes rendus d'incidents,
- le système d'analyse des vols (fondé principalement sur l'analyse des paramètres de vol par rapport à des fenêtres, pour les plus de 10 tonnes ou 20 sièges passagers), le système devrait vérifier que le pourcentage de vols analysés est proche de 100%, fixer des délais et assurer un suivi statistique périodique de l'évolution des taux d'anomalies, de certains paramètres,...
- les procédures de contact des équipages et de retour d'information garantissant l'anonymat,
- le programme permettant d'assurer et maintenir la conscience du risque (y compris C.R.M et FH), il peut prévoir des cours au sol et des stages de rafraîchissement sur les domaines sensibles et la publication de bulletins de sécurité des vols.

La personne responsable de ce programme (parfois appelée officier sécurité des vols) doit être clairement identifiée.

Ces dispositions doivent naturellement être plus ou moins développées selon la taille de l'exploitant et la nature de l'activité (transport régulier ou à la demande).

Le programme de prévention et de sécurité des vols fournit des résultats qui doivent être pris en compte par le système qualité lequel n'intervient donc qu'en aval. Le système qualité n'intervient pas sur les aspects purement techniques et opérationnels (notamment le choix des paramètres et des seuils d'écart admissible analysés, les méthodes d'analyse).

A.2.4 CONTROLE DE L'EXPLOITATION

2.4 Description des procédures et responsabilités nécessaires à l'exercice du contrôle de l'exploitation en ce qui concerne la sécurité des vols.

Il est rappelé que le contrôle de l'exploitation est défini comme « la pratique par l'exploitant, dans l'intérêt de la sécurité, de la responsabilité pour le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement d'un vol. Ceci n'implique pas l'exigence de dispatcheurs détenteurs de licences ni d'un système de surveillance actif pendant la totalité du vol».

Ce chapitre présente le fonctionnement du service qui assure la permanence opérationnelle de suivi des vols et notamment les moyens, informations et procédures utilisées, ainsi que les responsabilités au sein de ce service.

Le contrôle de l'exploitation concerne la gestion en temps réel des irrégularités de vol (retards, annulations, affrètements dans l'urgence,...) qui conduisent à effectuer dans l'urgence des reprogrammations ou programmations nouvelles : d'avions dont l'exploitant doit vérifier l'adéquation des équipements aux routes et aérodromes ; ou d'équipages, dont l'exploitant doit vérifier les compétences, les qualifications et le respect des règles d'appariement, des temps de repos,...

En conséquence ces procédures de vérifications doivent être décrites et pertinentes.

Dans le cas d'un petit exploitant, le contrôle de l'exploitation peut être assuré par une personne compétente voire par le commandant de bord du vol.

Approbations/acceptations fondamentales : - méthode de contrôle des opérations aériennes

A.2.5 POUVOIRS DE L'AUTORITE

2.5 Description des pouvoirs de l'AGAC.

Il est recommandé de rappeler dans ce chapitre les pouvoirs de contrôle en vol et au sol de l'AGAC ainsi que les devoirs de conservation et de remise à l'AGAC des enregistreurs de vol et les conditions dans lesquelles les enregistrements peuvent être utilisés. Il convient par ailleurs de fournir aux employés les informations sur la manière de faciliter les inspections par du personnel de l'AGAC.

A.3. SYSTÈME QUALITÉ

Description du système qualité adopté y compris au moins :

- politique de la qualité ;
- description de l'organisation du système qualité ;
- et répartition des tâches et responsabilités.

L'exploitant doit décrire dans un manuel qualité séparé ou dans cette partie du manuel d'exploitation la façon dont notamment les exigences ci-dessous sont prises en compte au sein de son entreprise :

- politique qualité et but du système qualité
- description de l'organisation du système qualité avec notamment une description :
- des tâches et responsabilités du dirigeant responsable, du ou des responsables qualité et des correspondants éventuels de la revue de direction et système de retour d'information au dirigeant responsable.
- du référentiel documentaire (structure documentaire, maîtrise documentaire interne et externe, liste de référence documentaire).
- programme d'audits, auditeurs formation de l'encadrement

Dans le cas où le système qualité ne serait pas décrit dans un document unique pour les aspects exploitation et entretien, la partie qualité du manuel d'exploitation doit être cohérente avec celle du MGN.

Approbations/acceptations fondamentales: - Système Qualité et Responsable Qualité.

Approbations/acceptations particulières : Acceptation de la sous-traitance de la fonction surveillance de la qualité de l'entretien.

A.4. COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE

A.4.1. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE

4.1 Explication de la méthode permettant d'établir la composition de l'équipage en tenant compte de ce qui suit :

- (a) type d'avion utilisé ;
- (b) zone et type d'exploitation effectuée ;
- (c) phase de vol ;
- (d) exigences minimales sur l'équipage et période de service de vol prévue ;
- (e) expérience (totale et sur le type), expérience récente et qualification des membres d'équipage ;

(f) désignation du commandant de bord et, si la durée du vol le rend nécessaire, procédures de suppléance du commandant de bord et de tout autre membre de l'équipage de conduite ;

(g) et désignation du chef de cabine et, si la durée du vol le rend nécessaire, procédures de suppléance du chef de cabine et de tout autre membre de l'équipage de cabine.

Le statut de toute personne pouvant être inscrite sur la liste des membres d'équipage (accompagnateur de fret, PNC en supplément de ceux requis, personnel de cabine non détenteur du CSS, autre personnel complémentaire de bord...) est défini dans cette section.

Cette section devrait comprendre également une description de la procédure (ou méthode) utilisée pour planifier la composition de l'équipage.

En conséquence cette procédure ou méthode définit clairement les responsabilités de chacun pour vérifier l'adéquation de l'équipage à l'exploitation prévue en traitant les points (a à g) exigés par la réglementation comme suit :

a) Définition de l'équipage minimal de conduite et de cabine par type de l'avion, une référence à la partie B du manuel d'exploitation est acceptable. Respecter les exigences :

- du manuel de vol, du RAG 6 et du RAG 1

b) Zone et type d'exploitation, la composition de l'équipage prend en compte si nécessaire les caractéristiques suivantes :

- ETOPS, LVP, RVSM, Transocéanique, qualification à la compétence de route et d'aérodrome (dans ce chapitre ou dans le chapitre A2.1, l'exploitant devra décrire la méthode par laquelle il s'assure que l'équipage a reçu la formation appropriée à l'exploitation prévue)

- vols de reconnaissance en ligne (route et aérodrome), d'adaptation en ligne, de contrôle en ligne. Il est acceptable que la description de la composition de l'équipage de conduite pour ces trois types de vol soit décrite en A.5.1, auquel cas il est recommandé d'y faire référence.

c) Préciser quels sont la position (place droite, gauche, poste de repos...) et le statut de chacun des membres d'équipage (PNT, PNC et autres membres d'équipage) pendant chacune des phases du vol (y compris pour les types d'exploitation décrits en b). Une référence précise aux informations des sections A.1.4 et A.1.5 ou à des procédures générales de conduite du vol en A.8.3 est acceptable si celles-ci

sont correctement développées dans ces chapitres.

d) Décrire sommairement la procédure par laquelle l'exploitant s'assure que l'équipage est renforcé lorsque c'est nécessaire. Les responsabilités de chacun sont clairement établies dans cette procédure (en planification, et pendant le vol). Une référence à la section A2 du manuel d'exploitation est acceptable.

e) Définir la notion de membre d'équipage de conduite inexpérimenté et la méthode d'appariement des équipages.

f) et g) Composition de l'équipage lorsqu'il y a suppléance en vol de l'équipage de conduite.

Approbations/acceptations fondamentales :- Procédures d'appariement des équipages de conduite.

A.4.2. DESIGNATION DU COMMANDANT DE BORD

4.2 Les règlements applicables pour la désignation du commandant de bord.

L'exploitant doit décrire sa méthode de désignation du commandant de bord pour tous les types de vols (exploitation courante, instruction, entraînement, etc.).

A.4.3 INCAPACITE DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE - INSTRUCTION POUR LA SUCCESSION DU COMMANDEMENT EN CAS D'INCAPACITE DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

4.3 Instructions pour la succession du commandement en cas d'incapacité de l'équipage de conduite.

En cas d'incapacité du commandant de bord, une description de l'attribution de la fonction commandement doit être donnée (elle est généralement dévolue à la personne inscrite en second sur la liste des membres d'équipage).

A.4.4 EXERCICE SUR PLUS D'UN TYPE/VARIANTE

4.4 Déclaration indiquant quels avions sont considérés comme un type pour :

- la programmation de l'équipage de conduite ;
- la programmation de l'équipage de cabine.

L'exploitant doit décrire correctement sa pratique en matière d'exercice sur plus d'un type / variante de ses PNT et PNC.

Approbations/acceptations particulières: - Utilisation d'une dispense en ce qui concerne les exigences d'entraînement, de contrôle et d'expérience récente pour les membres d'équipage de conduite

- *Approbation d'une procédure appropriée et/ou des restrictions opérationnelles pour toute activité sur plus d'un type.*
- *Utilisation de plus de 3 spécialisations pour un PNC.*

A.5. EXIGENCES EN MATIÈRE DE QUALIFICATION

A.5.1 DESCRIPTION DES LICENCES, QUALIFICATIONS ET COMPETENCES

5.1. Description des licences, qualifications et compétences (par exemple sur la route ou l'aérodrome), expérience, formation, contrôles et expérience récente exigés du personnel d'exploitation pour assurer ses fonctions. Il faut tenir compte du type d'avion, du type d'exploitation et de la composition de l'équipage.

L'exploitant devra décrire la procédure établie pour s'assurer que son personnel d'exploitation satisfait aux exigences suivantes (si cette procédure n'est décrite ni au chapitre A2.1 ni au chapitre A4.1) :

- détention des licences, qualifications, certificats et attestations requis ;
- acquisition de la compétence et l'expérience nécessaires pour l'exercice de ses fonctions ;
- maintien de cette compétence par un entraînement adapté ;
- réalisation des contrôles périodiques requis ;
- respect des conditions d'expérience récente.

Cette procédure doit clairement établir les responsabilités de chacun pour s'assurer qu'une fonction n'est assurée par un personnel d'exploitation que lorsque celui-ci a les licences, qualifications, expériences, compétences et autres critères requis.

Les critères que la compagnie s'est fixés afin de désigner les personnels navigants assurant chaque fonction doivent être décrits.

L'expérience requise par l'exploitant (totale et sur le type) doit être en adéquation avec l'exploitation prévue. S'agissant des exigences en matière de qualification et d'expérience récente, un simple renvoi aux sections A.5.2 à A.5.5 est considéré comme acceptable.

Il est recommandé que seules les informations complémentaires à ces sections soient inscrites en section A.5.1.

Approbations/acceptations particulières :- Autorisation d'emploi de simulateur pour l'expérience récente des membres d'équipage de conduite

- Autorisation d'emploi de simulateur pour la qualification à la compétence d'un aérodrome de catégorie C du commandant de bord

A.5.2 ÉQUIPAGE DE CONDUITE

5.2 Equipage de conduite

- Commandant de bord.
- Pilote suppléant le commandant de bord.
- Copilote.
- Pilote supervisé.
- Membre d'équipage chargé de la fonction mécanique (O.M.N. ou INAC).
- Exploitation de plus d'un type ou variante.

Cette partie doit contenir la liste des formations, expériences et autres critères requis pour chaque fonction (CDB, Pilote suppléant le CDB, OPL, pilote supervisé, instructeur, examinateur, contrôleur, CDB agréé, OMN), sur chaque type d'appareil, et pour chaque type d'exploitation.

Chaque module de formation est décrit en section D.

Il est souhaitable qu'apparaissent :

une définition du niveau minimum d'expérience en vol pour être commandant de bord (en distinguant, le cas échéant, les avions certifiés à un seul pilote des autres). Cette information peut être déjà indiquée en A.4.1 ou A.4.2.

la nécessité d'effectuer un stage spécifique de commandement.

Les titres, formations et autres critères doivent être également correctement décrits. Il peut s'agir notamment :

- de la licence PL ou PP, ATPL et CPL, OMN ou INAC,
- du certificat transocéanique et polaire pour le long-courrier ou équivalent...
- de la QRI ou des nouvelles dispositions relatives à l'utilisation de la langue anglaise
- de la qualification de type;
- de la qualification de vol aux instruments
- de la formation au travail en équipage (FTE)
- de la qualification pour effectuer des procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP), de l'ETOPS.
- de l'attestation de la formation
- de l'attestation du stage spécifique de commandement.

Si l'exploitant engage à titre occasionnel des membres d'équipage de conduite, il devra décrire la procédure par laquelle il s'assure du respect des exigences du RAG 6 et RAG 1.

Approbations/acceptations particulières :- Acceptation d'un membre d'équipage de cabine pour suppléer en vol à un membre d'équipage de conduite chargé de la fonction mécanique
- Catégorisation des aérodromes et des routes définies par l'exploitant pour la compétence de route et d'aérodrome du commandant de bord ou du pilote auquel la conduite du vol peut être déléguée par le CDB.

A.5.3 ÉQUIPAGE DE CABINE

5.3 Equipage de cabine

- Chef de cabine.
- Membre d'équipage de cabine :

- Membre d'équipage de cabine requis ;
- Membre d'équipage de cabine supplémentaire et membre d'équipage de cabine lors des vols de familiarisation.
- Exploitation de plus d'un type ou variante.

Comme c'est le cas pour l'équipage de conduite, les spécialisations, titres et attestations requis des PNC, du chef de cabine, des PNC en supplément de l'effectif réglementaire doivent être correctement décrits. Pour le PNC, il s'agit notamment du CSS et d'une attestation d'aptitude professionnelle.

Approbations/acceptations particulières : - Utilisation de plus de 3 spécialisations pour un PNC.

A.5.4 PERSONNEL D'ENTRAÎNEMENT DE CONTROLE ET DE SUPERVISION

5.4 Personnel d'entraînement, de contrôle et de supervision

- pour l'équipage de conduite ;
- pour l'équipage de cabine

Avant que l'exploitant ne procède à une activité d'entraînement, de contrôle etc., il doit définir qui est apte à réaliser l'entraînement, un contrôle hors ligne, un contrôle LVP, un contrôle en ligne, et des contrôles sécurité sauvetage et sûreté.

Approbations/acceptations fondamentales :- Superviseur pour les vols en ligne sous supervision lors des stages d'adaptation de l'équipage de conduite.

- Agrément des contrôleurs en ligne de l'équipage de conduite.
- Agrément des personnels chargés des contrôles des PNC.

A.5.5 AUTRE PERSONNEL D'EXPLOITATION

Il est recommandé que l'exploitant définisse dans ce chapitre les qualifications/spécialisations minimales des personnels effectuant les tâches de l'exploitation.

Le cas de la formation des agents d'opérations, des PNC en supplément de ceux requis peut être traité dans ce chapitre ou en partie D du manuel.

A.6. PRECAUTIONS EN MATIERE DE SANTE

6.1 Précautions en matière de santé - Réglementations pertinentes et conseils donnés à l'équipage en matière de santé y compris :

- alcool et autres boissons alcoolisées ;
- narcotiques ;
- médicaments ;
- somnifères ;
- préparations pharmaceutiques ;
- vaccination ;

- plongée en eau profonde ;
- dons de sang ;
- précautions alimentaires avant et pendant le vol ;
- sommeil et repos ;
- opérations chirurgicales.

Cette partie peut contenir un avertissement indiquant que chacun des sujets (a) à (k) évoqués peut avoir une influence sur l'aptitude médicale des navigants et ces sujets peuvent être détaillés.

Les dispositions relatives aux boissons alcoolisées et aux narcotiques doivent être correctement reprises par l'exploitant dans son manuel d'exploitation.

Les éléments suivants peuvent être repris :

a) alcool et autres boissons alcoolisées : Incapacité du navigant à exercer ses fonctions en cas de consommation d'alcool dans les 8h précédant le vol ou une période de réserve, ni durant un service;

b) narcotiques (tels que les antidépresseurs, psychostimulants, neuroleptiques ...) : Inaptitude médicale rendant impossible l'exercice des fonctions du navigant, l'aptitude étant recouvrée dès la cessation de cet événement (sans le passage d'un examen médical par anticipation)

c) médicaments : certains médicaments peuvent avoir une influence négative sur la vigilance. Il pourrait être utile que l'exploitant donne les consignes suivantes à ses PN :

« Lors d'une prescription médicale : l'exploitant doit demander à ses PN de préciser la nature de leurs activités professionnelles à leur médecin et de vérifier auprès de ce dernier la compatibilité de la prescription avec une activité aérienne PN

Lors d'une automédication, l'exploitant doit demander au PN de bien lire la notice afin qu'il s'assure de l'absence d'effets secondaires qui pourraient nuire à la sécurité du vol »

d) somnifères : il pourrait être utile de contre-indiquer aux PN de manière générale l'usage des somnifères. L'exploitant pourrait néanmoins tolérer leur usage sous les réserves suivantes :

- contrôle médical pour assurer l'utilisation avec la dose minimale efficace de produits à élimination rapide, et n'entraînant pas de dépendance.

- test de la tolérance du produit en dehors d'une période de service

e) préparations pharmaceutiques (mêmes consignes que pour les médicaments)

f) vaccination : il pourrait être utile de rappeler aux PN d'éviter de se faire vacciner le même jour qu'une activité en vol. NB : s'agissant de la fièvre jaune, des effets négatifs apparaissent 4 à 7 jours après la vaccination.

g) plongée en eau profonde : il pourrait être utile que l'exploitant rappelle que ce sport comporte des risques à prendre en compte si l'on effectue un vol. En dehors des cas de plongée peu profonde (quelques mètres), la pratique de ce sport doit être déconseillée dans les 24 heures précédant un vol.

h) dons de sang : il pourrait être utile de les limiter à 500 ml et les déconseiller dans les 48 H précédant une activité aérienne.

i) précautions alimentaires avant et pendant le vol : Différenciation des prestations PNT repas différents pendant les 12 heures précédant le vol et pendant le vol.

j) sommeil et repos : remarques générales visant au respect par les PN de leurs besoins de repos.

k) opérations chirurgicales : remarques générales pour que les PN veillent au maintien de leur aptitude médicale.

Enfin, l'exploitant pourrait rappeler les points suivants :

- après une incapacité de travail d'au moins 30 jours due à une maladie, un accident ou une intervention chirurgicale, une visite médicale (CEMPN) est obligatoire et après un arrêt médical de plus de 21 jours, une visite médicale de reprise à la médecine du travail est obligatoire.
- il est nécessaire d'amener une paire de lunettes en supplément du moyen de correction visuelle utilisée par tout membre d'équipage de conduite.

A.7 LIMITATION DES TEMPS DE VOL

Ce chapitre du manuel d'exploitation doit être au moins conforme aux dispositions pertinentes du RAG 6 pour l'exploitation envisagée. Ceci signifie :

1. Si l'exploitant a conclu un accord d'entreprise, dans le manuel d'exploitation doivent être présentées les dispositions de l'accord relatives au régime de travail des navigants et les items suivants doivent figurer dans le MANEX :
 - Définition des termes utilisés
 - Limitations d'activité exprimées en temps de vol
 - Modalités des temps d'arrêt
2. En outre, les exploitants ne doivent pas recopier dans leur MANEX que les dispositions de la section qui les concernent. Le cas échéant, la décision de l'exploitant d'appliquer les dispositions d'une section plutôt que celles de l'autre doit être bien fondée.
3. L'exploitant doit prévoir le cas de l'affrètement, et correctement identifier sous quel régime il se trouve pour ces vols.
4. L'exploitant s'assurera que son personnel navigant susceptible d'exercer dans une autre entreprise, est responsabilisé en matière de gestion des temps de vol.

A.8. PROCEDURES D'EXPLOITATION

A.8.1 CONSIGNES POUR LA PRÉPARATION DU VOL EN FONCTION DU TYPE D'EXPLOITATION

L'exploitant doit indiquer que toute nouvelle exploitation de ligne est précédée d'une étude technique particulière.

A.8.1.1 Altitudes minimales de sécurité

8.1.1 Altitudes minimales de sécurité - Description de la méthode de détermination et d'application des altitudes minimales comprenant :

- une procédure de détermination des niveaux de vol et altitudes minimums pour les vols VFR

- et une procédure de détermination des niveaux de vol et altitudes minimums pour les vols IFR.

Ce chapitre doit comprendre une description des principes généraux de la procédure de détermination des altitudes minimales de vol de l'exploitant.

A cette fin, l'exploitant doit correctement décrire :

- les abréviations utilisées pour les marges et altitudes minimales (MFO au décollage et en route, MOCA, MEA ou MORA, MORA grille
- la méthode utilisée pour déterminer les altitudes minimales en route compte tenu des contraintes liées à la prise en compte de la panne moteur pour les multimoteurs

Approbations/acceptations fondamentales :- Méthode de détermination des altitudes minimales de vol.

A.8.1.2 Critères de détermination de l'accessibilité des aérodromes

L'exploitant doit définir correctement la notion d'accessibilité. Pour ce faire, ce chapitre doit définir correctement :

- la notion d'aérodrome adéquat (ouverture, moyens SSLIA, balisage, services CA, dimensions et caractéristiques de la piste compte tenu des performances de l'avion, assistance passagers et avion...) en traitant le cas de l'ETOPS si nécessaire (référence possible à l'A.8.5)
- et les conditions météorologiques à prendre en compte.

L'exploitant devra en particulier définir les services CA qu'il estime nécessaire en fonction des types d'exploitation. Dans l'hypothèse où l'exploitant s'autorise à effectuer du transport public sur des aérodromes sans organisme de circulation aérienne, il s'assurera de la cohérence de ce chapitre avec les exigences réglementaires.

A.8.1.3. Méthodes de détermination de minimums opérationnels d'aérodrome

8.1.3 Méthode d'établissement des minima opérationnels des aérodromes pour les vols IFR conformément à la réglementation relative aux minima opérationnels. Référence doit être faite aux procédures de détermination de la visibilité et de la portée visuelle de piste et d'applicabilité de la visibilité réellement constatée par les pilotes, de la visibilité et de la portée visuelle de piste transmises.

L'exploitant doit décrire dans cette section les principes généraux de sa méthode de détermination des minimums opérationnels.

la référence à Jeppesen, Atlas, SIA ... est acceptable, à condition d'avoir identifié les cas où ces publications ne permettraient pas de respecter les exigences réglementaires (cette vérification est notamment nécessaire pour les Fiches Jeppesen ne comportant pas la mention "JAR OPS" en bas, à gauche).



Dans le cas où l'exploitant élabore sa propre documentation, la méthode détaillée de détermination des minimums opérationnels peut être décrite dans un autre document que le manuel d'exploitation.

Dans tous les cas, l'exploitant doit mettre en place une procédure permettant de s'assurer que la RVR utilisée par l'équipage respecte le plus contraignant des minimums publiés par l'État. Dans le cas où la fiche Jeppesen ne comporte pas la mention JAR-OPS, il est acceptable que cette procédure indique qu'il revient au commandant de bord d'effectuer cette vérification.

La description des principes généraux comprend au moins :

- la classification des avions par catégorie. Cette classification doit être permanente et indépendante des conditions des opérations aériennes.
- une description des différents types de procédures d'approches et de décollages effectués par l'exploitant : Approche classique (directe et indirecte), Approche de précision CAT I, CAT II et CAT III, décollages normaux ou par faible visibilité LVTO, MVL, MVI approches à vue. Pour les approches de précision d'avions exploités monopilotes, il est rappelé qu'une RVR inférieure à 800 m n'est pas autorisée sauf en cas d'utilisation d'un PA approprié couplé à un ILS ou MLS auquel cas les minimums normaux s'appliquent. La hauteur de décision appliquée ne doit pas être inférieure à 1.25 fois la hauteur minimale d'emploi du pilote automatique.
- une indication, le cas échéant, de l'utilisation de minimums opérationnels particuliers liés à une classe d'aéronefs ou à l'exploitation sur un aéroport. En particulier, il est rappelé aux exploitants d'avions multimoteurs exploités suivant la classe de performance B, que les minimums opérationnels au décollage doivent être définis en fonction des performances au décollage.
- les documents auxquels les personnels navigants techniques doivent se reporter pour connaître les minimums opérationnels de référence.
- la façon dont doivent être utilisées les informations sur la visibilité (RVR ou visibilité météo). Il convient de rappeler notamment que les tableaux de conversion visibilité/RVR peuvent être utilisés en vol (sur la base des prévisions météo transmises) mais pas pour la préparation du vol.

Approbations/acceptations fondamentales: - Méthode de détermination des minimums opérationnels.

Approbations/acceptations opérationnelles : se renseigner auprès de l'AGAC

- *Opérations de catégorie II ou III et utilisation de minimums de décollage en dessous des minimums spécifiés.*

A.8.1.4 Minimums opérationnels en route pour les vols VFR ou portions de vol VFR et pour les monomoteurs, instructions sur la sélection de la route en ce qui concerne la disponibilité de surfaces permettant un atterrissage forcé en sécurité

Si l'exploitant s'autorise l'exploitation en VFR, un rappel suffisant de la réglementation doit être effectué dans le manuel d'exploitation (visibilité et distance par rapport aux nuages en fonctions des différents types d'espace).

Les conditions nécessaires pour effectuer des vols IFR doivent être conforme ou plus restrictives que celles prévues par la réglementation.

NB : Par minimums opérationnels en VFR, il convient de comprendre les conditions météorologiques nécessaires pour effectuer des vols VFR.

Les approbations/acceptations ci-dessous font l'objet d'un dossier complémentaire ;
L'exploitant se renseignera auprès de l'AGAC.

Approbations/acceptations particulières : - Approbation pour ne pas utiliser, en route, un site terrestre en cas d'atterrissage forcé (avions monomoteur de classe de performance B)

A.8.1.5 Présentation et application des minimums opérationnels d'aérodrome et en route

L'exploitant doit décrire de façon satisfaisante ses méthodes d'application des minimums en précisant les rôles et responsabilités de chacun (CDB, copilote, circulation aérienne).

Une référence à JEPPESEN est acceptable tout en spécifiant la nécessité de vérifier que les minimums appliqués sont supérieurs aux valeurs minimales (fiches de terrain). Si JEPPESEN est utilisé, il est recommandé de décrire le format JEPPESEN et de présenter des exemples éventuels.

S'agissant de l'utilisation pour la préparation du vol, l'exploitant doit décrire correctement les minimums opérationnels à prendre en compte à la préparation du vol pour l'aérodrome de départ, de dégagement au décollage, de destination et de dégagement en route et à destination:

- il est nécessaire de retenir un aérodrome de dégagement au décollage
- il est nécessaire de retenir deux aérodromes de dégagement à destination
- si nécessaire, dans quels cas il est possible de ne pas sélectionner d'aérodrome de dégagement à destination.

S'agissant de l'utilisation avant le décollage, l'exploitant doit définir les règles permettant d'entreprendre le décollage en fonction des dernières conditions météo prévues à l'aérodrome de destination et/ou à l'aérodrome (aux aérodromes) de dégagement.

Les approbations/acceptations ci-dessous font l'objet d'un dossier complémentaire ; l'exploitant se renseignera auprès de l'AGAC.

Approbations/acceptations particulières : conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d'approche à forte pente sur pistes sèches.

A.8.1.6 Interprétation des données météorologiques :

8.1.6 Documents explicatifs sur le décodage des messages d'observations et de prévision météorologiques concernant la zone d'exploitation, et sur l'interprétation des expressions conditionnelles.

Le manuel doit donner une explication suffisante des codes habituels, mais aussi des codes utilisés plus rarement (SNOWTAMS, SIGMETS...), ou indiquer où il est possible de trouver cette explication. Il est recommandé que cette section contienne également des informations sur les services automatisés d'assistance météo.

Dans cette section ou toute autre du chapitre A.8.1 une définition de la composition du dossier météorologique de vol doit être donnée.

Cette définition présente :

- d'une part, l'ensemble des informations qu'il est souhaitable de trouver si celles-ci sont disponibles. Pour chaque type d'exploitation, le dossier « normal » devrait comporter les données météorologiques de surface et d'altitude tant s'agissant de la situation MTO connue au moment de la préparation du vol que s'agissant des prévisions pertinentes pour l'exécution du vol.
- et d'autre part, les consignes que l'exploitant donne à ses commandants de bord afin de ne pas débiter un vol s'il n'a pas l'ensemble des informations pertinentes. En fonction du type d'exploitation prévue (réseau, zone géographique des escales, climat tropical, climat froid....) et de l'expérience de l'exploitant.

A.8.1.7 Détermination des quantités de carburant, de lubrifiant et d'eau-méthanol transportées

8.1.7 Les méthodes selon lesquelles les quantités minimales de carburant, lubrifiant et eau-méthanol devant être embarquées sont déterminées et contrôlées en vol. Cette section doit également inclure des consignes sur la quantité et la répartition des fluides embarqués à bord. De telles consignes doivent tenir compte de toutes les circonstances susceptibles de se produire en vol, notamment l'éventualité

d'une replanification en vol et d'une défaillance d'une ou plusieurs installations motrices de l'avion. Le système de conservation des relevés carburant et lubrifiant doit être décrit.

Ce chapitre doit comprendre :

Une description des méthodes de la compagnie : choix de la réserve de route, calcul de la réserve de dégagement, description des procédures particulières utilisées (point de décision, ...).

Si le type d'appareil ou les routes exploitées le justifient (ex : ETOPS), la prise en compte pour le calcul de la réserve additionnelle de la panne d'un moteur, de la panne de pressurisation, et de la panne de deux moteurs pour les tri ou quadrimoteurs lorsque la route s'éloigne à plus de 90 minutes – à la vitesse de croisière Long Range tous moteurs en fonctionnement, à la température standard et en air calme – d'un aéroport permettant un atterrissage (classe de performances A).

Il est recommandé de dissocier dans le manuel d'exploitation la présentation du calcul de la quantité de carburant devant être embarquée au moment de la préparation du vol et celle de la gestion du carburant pendant le suivi du vol.

A.8.1.8 Principes généraux de masse et de centrage

8.1.8. y compris :

- définitions ;
- méthodes, procédures et responsabilités en matière de préparation et d'acceptation des calculs de masse et centrage ;
- politique d'utilisation des masses réelles ou forfaitaires ;
- méthode de détermination des masses des passagers, des bagages et du fret applicables ;
- masse des passagers et des bagages applicables pour différents types d'exploitations et différents types d'avions ;
- consignes et informations générales nécessaires au contrôle des différents types de documents de masse et centrage en usage ;
- procédures de changements de dernière minute ;
- densités du carburant, du lubrifiant et du mélange eau-méthanol ;
- et procédures et politiques d'attribution des sièges.

Les points suivants doivent être correctement décrits:

- définitions.
- méthode d'évaluation de la masse des passagers (forfait, déclaration orale + incrément, pesée), des bagages enregistrés (pesée, forfait) en fonction du type d'appareil et de l'exploitation réalisée, et la méthode d'évaluation de la masse du fret. Si les valeurs forfaitaires sont utilisées, vérifier qu'elles sont indiquées et conformes au RAG 6.

- principes généraux de détermination des marges de centrage, prises en compte pour le calcul de l'enveloppe opérationnelle de centrage
- méthode éventuelle d'attribution des sièges
- contenu de la documentation de masse et centrage
- procédure de préparation et d'acceptation du document de masse et centrage : rédaction du document initial, plan de chargement, document définitif, acceptation par le commandant de bord, procédures de modification de dernière minute.

L'exploitant devra décrire les procédures par lesquelles il s'assure que le chargement réel de l'avion, aussi bien au niveau des soutes que de la cabine, est cohérent avec le chargement prévu par le calcul de masse et centrage. Ces consignes peuvent figurer en 8.2.2(k).

En outre, dans le cas où la compagnie utilise un système informatique pour le calcul de la documentation de masse et centrage, elle décrira les procédures par lesquelles elle s'assure que toutes les modifications de masse et centrage sont correctement prises en compte.

Certains points évoqués ci-dessus peuvent être décrits en partie B6.

Les approbations/acceptations ci-dessous font l'objet d'un dossier complémentaire. L'exploitant se renseignera auprès de l'AGAC.

Approbations/acceptations particulières :

- *marges de centrage et procédures opérationnelles associées*
- *utilisation de masses forfaitaires spéciales pour les éléments de chargement autres que les passagers et les bagages*
- *autres masses forfaitaires de l'équipage pour le calcul du centrage: approbation de la campagne de pesée*
- *approbation des valeurs forfaitaires de masses passagers et bagages définies par l'exploitant*
- *omission de certaines informations sur le document de masse et centrage*
- *utilisation de systèmes embarqués de masse et centrage comme source primaire*
- *utilisation de procédure non standard concernant la documentation de masse et centrage.*

A.8.1.9 Plan de vol circulation aérienne

8.1.9 Procédures et responsabilités pour la préparation, le dépôt et les modifications du plan de vol circulation aérienne. Les éléments à prendre en compte comprennent la méthode de dépôt et de modification des plans de vol individuels et répétitifs.

L'exploitant doit clairement définir :

- sa politique en matière de dépôt de plan de vol (RPL/FPL/Plan de Vol réduit) en précisant les vols pour lesquels un plan de vol

circulation aérienne est requis.

- le contenu de sa procédure de dépôt ou de modification de plan de vol précisant les responsabilités de chacun et en cohérence avec la réglementation.
- comment et par qui le document est émis, utilisé...

La présence d'un exemple de plan de vol CA est recommandée.

A.8.1.10 Plan de vol exploitation

8.1.10 Procédures et responsabilités pour la préparation et l'acceptation du plan de vol exploitation.

L'utilisation du plan de vol exploitation doit être décrite, avec des exemples des formulaires de plan de vol utilisés.

Ce chapitre doit contenir :

- une description de la procédure de rédaction de ce document et si nécessaire un descriptif du système informatique chargé de la préparation du vol et des codes utilisés
- une description détaillée du contenu du Plan de Vol exploitation,
- une description de l'utilisation de ce document.

Donner un exemple d'utilisation du PV exploitation (remplissage type avant le vol et pendant le vol).

A.8.1.11 Compte-rendu matériel de l'exploitant

8.1.11 Compte-rendu matériel de l'exploitant - Les responsabilités et l'utilisation du compte-rendu matériel doivent être décrites, avec des exemples du formulaire utilisé.

L'exploitant présente ici le ou les documents de support de CRM et son contenu en l'illustrant notamment par un exemple de formulaire rempli, et décrit la procédure de rédaction et d'utilisation du CRM avec les différents intervenants :

- avant vol : APRS, Potentiel Restant, acceptation ou non des tolérances,
- après le vol : mentions à reporter, ajout éventuel de plaintes CRM

Cette partie du manuel d'exploitation doit être cohérente avec celle pertinente du MGN.

Approbations/acceptations fondamentales : - CRM de l'exploitant

A.8.1.12 Liste des documents, formulaires et informations supplémentaires à transporter

Cette liste doit comprendre les Informations Aéronautiques (Cartes nécessaires pour un vol IFR/VFR, NOTAM, suppléments) et les documents de bord.

Il est recommandé de décrire dans cette partie les documents à conserver au sol durant le vol.

Approbations/acceptations particulières :

- *conditions de dispense d'emport du manuel de vol*
- *support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord*

A.8.2 CONSIGNES RELATIVES A L'ASSISTANCE AU SOL

A.8.2.1 Procédures d'avitaillement

8.2.1. Description des procédures d'avitaillement y compris :

- mesures de sécurité lors des opérations d'avitaillement et de vidange carburant, y compris avec un groupe auxiliaire de puissance en fonctionnement ou avec une turbine tournante et le frein d'hélice actionné
- avitaillement et vidange carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant ;
- précautions à prendre pour éviter tout mélange de carburants

Les points suivants doivent être correctement traités :

Mesures de sécurité lors des opérations d'avitaillement et vidange:

Règles générales :

Périmètre de sécurité, et zone particulièrement dangereuse où il y a interdiction d'utilisation des appareils radio ou radar de bord, interdiction de procéder à des manipulations génératrices d'étincelles.

Opérations générales : véhicule d'avitaillement prêt à démarrer rapidement, mise au même potentiel, interdiction de fumer... et précautions à adopter pour les aéronefs stationnant au voisinage d'un point d'avitaillement. Surveillance de l'avitaillement par une

personne appropriée (fonction des réservoirs à remplir en premier, de la répartition par réservoir et de la quantité maximale par réservoir à embarquer si le plein n'est pas demandé...).

Consignes particulières :

- Moteur tournant : avitaillement interdit pendant le fonctionnement des moteurs de propulsion,
- Groupe Auxiliaire de Puissance tournant (APU) : condition d'arrêt obligatoire et en cas de fonctionnement distance à Respecter derrière l'APU en marche
- Procédure d'utilisation des groupes de piste
- Mesure de prévention et lutte contre l'incendie (présence d'extincteurs normalisés
- Dispositions prises dans des conditions particulières : en cas de déversement de carburant, perturbations orageuses.
- Utilisation des véhicules de service et manipulation de fret pendant l'opération de ravitaillement.
- Dispositions prises pour les opérations de reprise de carburant des réservoirs (interdiction de reprise dans un bac à air libre - cas d'une petite quantité de carburant restant dans le réservoir).

b) Avitaillement avec passagers embarquant, à bord ou débarquant

Interdit en cas d'utilisation de carburant volatile (Avgaz, essence ou Jet B ou équivalent), d'indisponibilité totale du SSLIA : Décrire les moyens d'extinction minimum requis pour que l'opération soit possible).

Dans les autres cas, il est possible sous réserve du respect des conditions fixées par le RAG 6. Si l'exploitant ne s'interdit pas l'avitaillement avec passagers, il doit donner :

- la description des moyens préventifs (moyens d'extinction pendant la durée des pleins, zone dégagées au sol pour déploiement des toboggans et évacuation d'urgence).
- les consignes de surveillance de la cabine : annonce par un PNC au moyen du PA : ceintures détachées et défense de fumer et d'utiliser des objets susceptibles de produire des étincelles,
- les consignes pour que la cabine soit prête à une évacuation rapide et sûre : maintenir les portes d'accès ouvertes, rideaux de séparation ouverts, pas d'encombrement des couloirs et des issues,
- les dispositions prises en cas d'alerte incendie ou d'écoulement de carburant.

c) Carburant utilisé



Un renvoi à la partie B-1 Limitations peut être accepté pour s'assurer que le carburant proposé correspond à celui autorisé pour le type d'avion.

Quand le mélange de kérosène et de carburant volatile est possible (doc constructeur) précautions supplémentaires mises en place et vérifier le respect des conditions fixées.

A.8.2.2 Procédures d'assistance des passagers, des marchandises et de l'avion relatives à la sécurité

A.8.2.2. Procédures d'assistance des passagers, des marchandises et de l'avion relatives à la sécurité

Description des procédures d'assistance à utiliser pour l'attribution des sièges, l'embarquement et le débarquement des passagers et le chargement et déchargement de l'avion. Toute autre procédure destinée à assurer le maintien de la sécurité lorsque l'avion est au parking doit également être spécifiée. Les procédures d'assistance doivent porter sur :

- les enfants et les bébés, les passagers malades et à mobilité réduite ;
- le transport de passagers non admissibles, expulsés ou aux arrêts ;
- la dimension et la masse autorisées des bagages à main ;
- le chargement et l'arrimage des articles à bord de l'avion ;
- les chargements spéciaux et la classification des compartiments cargo ;
- la position du matériel au sol ;
- le fonctionnement des portes de l'avion ;
- la sécurité au parking, et notamment la prévention incendie, le périmètre de sécurité, les zones de souffle et d'aspiration réacteur ;
- les procédures de démarrage, de départ et d'arrivée au parking ;
- le service des avions ;
- les documents et les formulaires relatifs à l'assistance des avions ;
- et l'occupation à plusieurs d'un même siège

Les règles générales fixant le nombre maximum de passagers admissibles, le nombre de PNC prévu par le RAG 6 doivent être données.

Point a) Existence de consignes fixant les conditions particulières d'acceptation au transport de certains passagers malades (utilisation de formulaire INCAD, FREMEC), des femmes enceintes, de passagers ayant besoin d'oxygène, épileptiques, handicapés, et indiquant les moyens mis en place et les traitements assurés par la compagnie :

- consignes d'embarquement/débarquement des passagers
- consignes de sécurité
- rôle de l'assistant en escale (transmission de l'information aux escales de transit et d'arrivée par l'escale de départ pour présence des moyens demandés à l'arrivée) fixant l'attribution des places :
- sièges soumis à utilisation conditionnelle (à proximité des issues de type III)
- sièges spécifiques pour passagers à mobilité réduite
- affectation des places enfants/bébés en fonction des masques à oxygène



Point b) Existence de consignes fixant le nombre maximum de passagers non admissibles, expulsés ou aux arrêts ; le contrôle et le traitement de ces passagers (pré-embarquement et post-embarquement, installation en cabine, prise en compte en escale),

Point c) Existence d'une procédure de vérification de la dimension et de la masse autorisée des bagages à main dans les consignes d'embarquement des passagers.

Si des bagages volumineux sont acceptés en cabine (violoncelle) ou en soute (vélo, planche à voile... etc) en décrire le stockage et l'arrimage.

Point d) Existence de consignes générales de chargement du fret en fonction des caractéristiques de soute (accessibilité soute/cabine, classification de sécurité incendie, ventilation, chauffage, volume offert, limite de charge plancher) et des dimensions des portes fixant les masses et dimensions de colis admissibles.

Précautions obligatoires pour éviter les accidents corporels et dégradations de l'avion (protection des planchers, seuils et cadres de portes).
Ordre de chargement (par exemple Soute Avant en priorité) utilisation de la béquille si nécessaire. Renvoi aux sections B5-B6 et/ou règles de l'art de l'arrimage du fret.

Point e) les conditions de transport des frets spéciaux identifiés par leurs codes IATA et limitations spécifiques à chacun des types d'appareil exploités.

Point f) règles de circulation dans le périmètre de sécurité « anticollision » (parallèlement à l'avion, sauf véhicules prévus pour approche frontale marche arrière guidée etc.) règle de stationnement des matériels autour de l'avion dans cette zone.

Point g) présence d'instructions :

- d'ouverture et fermeture depuis l'intérieur et depuis l'extérieur de chacune des portes passagers, porte cargo, porte de service
- d'ouverture depuis l'intérieur et depuis l'extérieur de chacune des issues de secours, trappe d'évacuation équipage
- d'ouverture et fermeture de trappe(s) de soute

Ceci peut également figurer en partie B pour chacun des types d'avion.

Point h) définition d'un périmètre de « sécurité incendie » et d'une zone dangereuse « moteur/APU » indiquant les dimensions de la zone de souffle à l'arrière des moteurs et en sortie d'APU et de la zone d'aspiration à l'avant des moteurs au régime ralenti et au régime de mise en mouvement.

Point i) présence d'une procédure indiquant les consignes de sécurité lors des phases de démarrage de départ et d'arrivée au parking :

- Pour le personnel (feux anticollision mise en route zone de souffle et d'aspiration libres et à l'arrivée attendre l'arrêt complet des moteurs)
- Pour les passagers (pas de circulation à proximité d'un poste où l'avion a ses moteurs en fonctionnement)
- Pour le matériel (avant mise en route aucun matériel ou véhicule en zone critique moteur/APU),
- Pour l'avion (portes fermées pendant le fonctionnement des moteurs).

Point k) les documents comprennent au moins le plan de chargement, le devis de masse et centrage, l'ordre de plein carburant, et le document de transport de marchandises dangereuses (NOTOC).

Point l) l'occupation à plusieurs d'un même siège est possible s'il s'agit d'un adulte et d'un bébé uniquement.

A.8.2.3 Procédures de refus d'embarquement

8.2.3. Procédures de refus d'embarquement - Procédures pour s'assurer que les personnes semblant intoxiquées ou qui montrent - par leur comportement ou certains indications physiques - qu'ils sont sous l'influence de médicaments ou de drogues, à l'exception des patients sous surveillance médicale appropriée, sont refusées à l'embarquement.

A.8.2.4 Procédures dégivrage et antigivrage au sol

(Doc OACI 9640-AN/940 pour le lien avec le CRM.)

8.2.4 Description de la politique et des procédures de dégivrage et d'antigivrage des avions au sol. Elles doivent comporter une description des types et effets du givre et autres contaminants présents sur toutes les parties de l'avion suite à dépôt ou projection lors des déplacements au sol et lors du décollage. De plus, la description doit porter sur les Types de fluides utilisés, y compris :

- noms de marque ou dénominations commerciales ;
- caractéristiques ;
- et précautions et limite d'utilisation du fluide (dilution, basse température, chauffage, pression).
- temps de protection HOT ;
- incidences sur les performances de l'avion

Lorsque l'exploitant peut être exposé à des conditions givrantes régulièrement, ce chapitre doit comprendre :

- un rappel des effets des « contaminants » sur la surface de l'avion,
- un rappel des conditions propices à la formation de givre,
- une description des procédures de dégivrages/antigivrage que l'exploitant met en œuvre et dans quelles conditions ces procédures sont mises en œuvre,
- un tableau de synthèse indiquant pour chacun des types de fluides utilisés les durées de protection estimées avant le décollage en fonction du produit, de la méthode utilisée, de sa dilution, des conditions MTO. Il spécifiera que ces tableaux ne sont que des guides
- le mode opératoire pour le dégivrage et antigivrage (avec prise en compte de la configuration APU, moteurs à l'arrêt ou en fonctionnement. de l'écart entre la température OAT et le point de congélation du liquide protecteur).
- un énoncé des limitations aux décollages induites par ces opérations (limitation de masse) et des procédures de manœuvre (effort au manche, taux de montée) écrite par le constructeur. Renvoi au programme d'entraînement et contrôle périodique de la partie D possible.
- lorsque le dégivrage/antigivrage de l'aéronef est assuré par un sous-traitant, un énoncé des informations que les équipages doivent fournir au sous-traitant ou obtenir de ce dernier.
- le cas échéant, un renvoi aux consignes particulières liées au type d'aéronef décrites en partie B.

A.8.3 OPERATIONS EN VOL

A.8.3.1 Politique IFR/VFR :

8.3.1. Description de la politique pour autoriser les vols VFR ou pour exiger que les vols soient IFR ou pour passer de l'un à l'autre.

Ce chapitre devrait indiquer clairement si l'exploitant s'autorise ou s'interdit l'exploitation en VFR et présenter clairement sa politique IFR/VFR.

Lorsque la société autorise un changement de régime de vol, justifié par des raisons opérationnelles, lister toutes les précautions à prendre lors de la phase transitoire (règles de l'air, fréquences à contacter...).

En particulier, l'annulation d'un IFR ou les plans de vol mixtes IFR et VFR devraient rester exceptionnelle.

A.8.3.2 Procédure de navigation :

8.3.2. Description de l'ensemble des procédures de navigation correspondant au type et à la zone d'exploitation. Il faut tenir compte :

- des procédures de navigation standard, y compris les méthodes permettant d'effectuer des contrôles croisés indépendants de la saisie de données sur clavier, lorsque celle-ci affecter la trajectoire de vol de l'avion ;
- de la navigation MNPS et polaire et de la navigation dans d'autres régions désignées ;
- de la navigation de surface (RNAV) ;
- de la replanification en vol ;
- des procédures en cas de dégradation des systèmes ;
- et de la séparation verticale réduite (RVSM).

Chacune des procédures de navigation utilisées par la compagnie doit être correctement décrite (Standard, MNPS et Polaires, RNAV/RNP, RVSM).

L'exploitant doit décrire la procédure générale de replanification en vol et la procédure en cas de dégradation des systèmes en vol compte tenu du type d'exploitation effectuée et des espaces traversés (référence à la partie B et à la partie C possible).

*Les approbations/acceptations ci-dessous font l'objet d'un dossier spécifique; l'exploitant se renseignera auprès de l'AGAC.
Approbations/acceptations opérationnelles : MNPS, RNAV/RNP et RVSM.*

A.8.3.3 Procédures de calage altimétrique

L'exploitant doit définir le calage altimétrique à utiliser en fonctions des différentes phases de vol.

La procédure décrite doit traiter le cas des zones particulières (RVSM).

A.8.3.4 Procédures du système avertisseur d'altitude

Décrire l'utilisation de ce système.

A.8.3.5 Procédures du dispositif avertisseur de proximité du sol

La réponse du pilote aux différents types d'alarmes (E) GPWS doit être correctement décrite.

Cette description doit être exhaustive et citer chaque message dans les différents modes de (E) GPWS (au maximum 7 modes) installés sur les aéronefs de l'exploitant.

Ces informations peuvent figurer en partie B.

L'exploitant doit définir des consignes aux équipages en cas d'alerte MSAW (action et phraséologie).

A.8.3.6 Politique et procédures d'utilisation des systèmes anti abordage (TCAS)

La réponse du pilote aux avis et alarmes TCAS (TA/RA) doit être correctement décrite. Ces informations peuvent figurer en partie B. Les informations pertinentes publiées dans le TGL 11 « instructions destinées aux exploitants » sur les programmes de formation à l'utilisation de l'ACAS II doivent être prises en compte par l'exploitant.

A.8.3.7 Politique et procédures de gestion en vol du carburant

L'exploitant doit correctement définir :

- quand les comparaisons entre le carburant prévu et le carburant consommé seront effectuées par le Commandant de bord
- dans quelles conditions le Commandant de bord doit envisager d'anticiper le dégagement en route
- quand le commandant de bord devra se déclarer en situation d'urgence.

A.8.3.8 Conditions atmosphériques défavorables et présentant un risque potentiel

8.3.8. Procédures pour exploiter en conditions atmosphériques présentant un risque potentiel et pour les éviter, notamment :

- orages ;
- conditions givrantes ;
- turbulences ;

- cisaillement de vent ;
- jet-stream ;
- nuage de cendres volcaniques ;

- fortes précipitations ;
- tempêtes de sable ;
- ondes de relief ;
- inversions significatives de température ;
- et rabattants.

A.8.3.9 Turbulence de sillage et souffle rotor

8.3.9. Critères de séparation liés aux turbulences de sillage et au souffle rotor compte tenu des conditions de vent et de la localisation de la piste.

A.8.3.10 Membres de l'équipage de conduite à leurs postes

8.3.10. Exigence pour les membres d'équipage d'occuper leurs postes ou sièges respectifs lors des différentes phases de vol ou lorsque cela est estimé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.

A.8.3.11 Utilisation des ceintures de sécurité par l'équipage et les passagers

8.3.11. Exigences relatives à l'utilisation des ceintures de sécurité et des harnais par les membres d'équipage et les passagers pendant les différentes phases du vol ou lorsque cela est estimé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.

A.8.3.12 admission au poste de pilotage

8.3.12. Conditions d'admission au poste de pilotage de personnes autres que les membres de l'équipage de conduite. La politique d'admission d'inspecteurs de l'AGAC doit également être incluse.

La politique d'admission au poste de pilotage doit être strictement conforme au RAG. Il

convient en particulier de rappeler que le commandant de bord doit s'assurer que:

- dans l'intérêt de la sécurité, l'admission au poste de pilotage n'entraîne pas de distraction ni ne nuit au déroulement du vol ;
- et toutes les personnes transportées dans le poste de pilotage sont familiarisés avec les procédures de sécurité applicables. La politique en matière de sûreté pour l'accès au poste de pilotage peut être décrite ici ou en partie A10.

A.8.3.13 Utilisation des sièges équipages vacants

8.3.13. Conditions et procédures d'utilisation des sièges équipage vacants.

A.8.3.14 Incapacités des membres de l'équipage de conduite

8.3.14. Procédures à suivre en cas d'incapacité en vol de membres de l'équipage de conduite. Des exemples types d'incapacité et les moyens de les reconnaître doivent être spécifiés.

A.8.3.15 Exigences en matière de sécurité cabine

8.3.15. Procédures portant sur :

- la préparation de la cabine pour le vol, les exigences en vol et la préparation de l'atterrissage, y compris les procédures relatives à la sécurité de la cabine et des offices ;
- les procédures permettant de s'assurer que les passagers sont assis à l'endroit où, au cas où une évacuation d'urgence est requise, ils peuvent assister le mieux et ne pas entraver l'évacuation de l'avion ;
- les procédures à suivre durant l'embarquement et le débarquement des passagers ;
- les procédures à suivre dans le cadre d'un avitaillement avec des passagers à bord, embarquant ou débarquant.
- l'autorisation de fumer à bord.

Il doit exister une check-list par appareil en vue de la préparation de la cabine avant le vol, et la manière dont le Commandant de bord

s'assure de son exécution (possibilité de faire référence à la partie B).

L'exploitant doit définir des procédures appropriées de vérification après l'embarquement s'agissant de la position des passagers particuliers (personnes âgées, handicapés, enfants, mais aussi passagers non admissibles...) et de la position des bagages afin de laisser libres les couloirs et issues, ainsi qu'une procédure de vérification des toilettes, requis seulement si 1 PNC est requis).

Les particularités liées à l'exploitation d'avions sans PNC doivent être prises en compte.

A.8.3.16 Procédures d'information des passagers

8.3.16 Contenu, dispositifs et moment de l'information des passagers conformément à la réglementation applicable.

A.8.3.17 Procédures d'exploitation des avions lorsque des systèmes de détection de radiations cosmiques ou solaires exigés sont embarqués

8.3.17. Procédures d'exploitation des avions lorsque des systèmes de détection de radiations cosmiques ou solaires exigés sont embarqués - Procédures d'utilisation des systèmes de détection des radiations cosmiques ou solaires et d'enregistrement des relevés, comprenant les actions à entreprendre en cas de dépassement des valeurs limites spécifiées dans le manuel d'exploitation. Egalement procédures, y compris celles de circulation aérienne, à suivre suite à une décision de descente ou de déroutement.

Les dispositions concernant l'exposition aux radiations cosmiques devront être prises en compte dans ce paragraphe.

A.8.4. OPERATIONS TOUT TEMPS

8.4. Opérations tout temps - Description des procédures opérationnelles associées aux opérations tout temps. (Voir sous-parties D et E)

Tous les exploitants doivent décrire, s'agissant de l'utilisation des minimums au décollage, comment le CDB s'assure que la RVR ou la visibilité dans le sens du décollage est supérieure aux minimums applicables, en traitant notamment les points suivants:

- les possibilités d'évaluation de la RVR/Visibilité par le pilote
- les cas où le CDB doit s'assurer que les LVP sont en vigueur
- les cas d'exigence de RVR multiples,
- éventuellement les conditions particulières relatives aux LVTO avec RVR < 150/200m

S'agissant de l'utilisation des minimums opérationnels pendant le vol pour les exploitants détenant une autorisation LVP, cette section comprend également :

- les conditions pour poursuivre vers l'aérodrome de destination en fonction des dernières informations météo disponibles
- les conditions pour le commencement et la poursuite de l'approche,
- les règles d'utilisation du tableau de conversion visibilité / RVR - les références visuelles minimales à la décision
- l'effet sur les minimums opérationnels de la défaillance d'équipements au sol.

Les exploitants souhaitant obtenir une autorisation LVP se renseigneront auprès de l'AGAC.

Approbations/acceptations opérationnelles :

- *Opérations de catégorie II ou III et utilisation de minimums de décollage en dessous des minimums spécifiés.*
- *nombre d'approches effectuées lors de l'évaluation initiale du système embarqué pour les opérations par mauvaise -références visuelles non standard pour les approches classiques*
- *programme de démonstration réduit pour l'utilisation d'aéronef déjà approuvé Cat II /Cat III dans un autre Etat*

Approbations/acceptations particulières :

- *si l'opérateur désire changer la catégorie de ses avions en leur imposant de manière permanente une masse maxi à l'atterrissage inférieure pour les approches de précision de catégorie I*

L'autorisation ETOPS fait l'objet d'un dossier spécifique. Une note détaillant comment constituer le dossier de demande est disponible auprès de l'AGAC.

Approbations/acceptations opérationnelles : autorisation ETOPS

A.8.6 UTILISATION DES LISTES MINIMALES D'EQUIPEMENTS ET DE DEVIATIONS TOLEREES PAR RAPPORT A LA CONFIGURATION DE TYPE

Le préambule de la LME peut figurer ici ou en partie B.9, selon le choix de l'exploitant (voir guide de rédaction partie B).

A.8.7 VOLS PARTICULIERS

8.7 Procédures et limitations relatives aux :

- vols d'entraînement ;
- vols de contrôle ;
- vols de livraison ;
- vols de convoyage ;
- vols de démonstration ;

- et vols de mise en place ;
- ainsi que le type de personnes pouvant être transportées lors de tels vols.

Définir les méthodes d'exploitation et la composition de l'équipage lors des vols autres que de transport public.

En particulier, pour ce qui concerne les avions monopilotes exploités à deux, définir impérativement la composition de l'équipage lors des vols de voyage et de mise en place.

Indiquer, le cas échéant, les conditions d'archivage des dossiers de vol des vols particuliers notamment pour tenir compte des temps de vol, de service et de repos des équipages ainsi que du suivi de l'entretien des aéronefs.

A.8.8 EXIGENCES EN MATIERE D'OXYGENE

L'exploitant doit correctement décrire dans son manuel d'exploitation l'équipement en oxygène ainsi que les conditions d'utilisation adaptées à chaque avion. Il n'est pas acceptable qu'un exploitant décrive dans son manuel d'exploitation des équipements en oxygène non installés dans ses avions.

8.8.1. Explications des conditions dans lesquelles l'oxygène doit être fourni et utilisé.

8.8.2. Exigences en matière d'oxygène spécifiées pour:

- l'équipage de conduite ;
- l'équipage de cabine ;
- et les passagers.

L'exploitant doit faire un rappel suffisant de la réglementation compte tenu de son exploitation.

Ce rappel doit présenter le nombre de systèmes distributeurs, les décrire (masque à pose rapide ou non, bouteille poRAGtives...) et les quantités requises.

Si l'équipement de la flotte de l'entreprise est standardisé, il est recommandé que la description des systèmes distributeurs d'oxygène et leurs modes d'utilisation figure dans cette section. Dans le cas contraire, il est souhaitable que cette description figure dans les différentes parties B du manuel d'exploitation.

A.9. MARCHANDISES DANGEREUSES ET ARMES.

9.1 (a) : la politique de l'exploitant en matière de transport de marchandises dangereuses

9.1 (b) : les conseils relatifs aux exigences en matière d'acceptation, d'étiquetage, de manutention, d'arrimage et de séparation des marchandises dangereuses

9.1 (c) : les procédures de réponse à une situation d'urgence impliquant des marchandises dangereuses

9.1 (d) : tâches de tous les personnels impliqués, conformément à la réglementation applicable

9.1 (e) : instructions pour le transport des employés de l'exploitant

9.2 : Conditions de transport d'armes et munitions de guerre et de sport.

Acceptations/approbations opérationnelles :

- *autorisation de transport de marchandises dangereuses*
- *programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (voir partie D du MANEX)*

Acceptations/approbations particulières :

- *conditions spéciales de transport des munitions de guerre (sûreté + marchandises dangereuses)*
- *autres procédures de rangement si les armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (sûreté +marchandises dangereuses).*

A.10. SÛRETÉ

10.1 Consignes et conseils non confidentiels en matière de sûreté devant inclure le pouvoir et les responsabilités du personnel d'exploitation. Les politiques et procédures permettant d'appréhender et de reporter des délits criminels à bord, tels qu'une intrusion illégale, un sabotage, des menaces d'attentat à la bombe et un détournement doivent également être spécifiées.

10.2 Description des mesures préventives et de la formation concernant la sûreté.

Note : il est possible de préserver le caractère confidentiel de certaines parties des consignes et lignes de conduite en matière de sûreté.

10.1 La description du programme de sûreté est considérée comme partie intégrante du manuel d'exploitation. Les dispositions non confidentielles de cette description doivent couvrir l'ensemble des points.

Notamment les points suivants doivent être correctement traités :

- nomination d'un correspondant sûreté
- définition de la sûreté et ses objectifs, politique sûreté de l'exploitant et engagement de l'exploitant que ses personnels respectent les règles et les dispositions particulières de sûreté en vigueur sur les aéroports qu'il dessert
- organisation de la sûreté au sein de l'entreprise
- description du programme en tant que "système sûreté" cohérent avec le réseau des vols, l'identité des vols assurés et la flotte exploitées. Ce système doit être capable de traiter différentes natures de menaces, qu'elles soient permanentes ou temporaires.
- mise en évidence des liens hiérarchiques entre le responsable sûreté et les responsables désignés et des liens fonctionnels avec les chefs des escales et le chef des PN
- description du retour d'information au responsable sûreté
- description des moyens de communication et d'adaptation à de nouvelles menaces (pour décider si nécessaire de mesures supplémentaires et communication aux commandants de bord et chefs d'escales)
- maîtrise de l'information :
- références réglementaires. L'exploitant connaît-il les mesures de sûreté à mettre en œuvre au départ de chaque escale desservie (Voir note 1)?
- description de tous les véhicules d'information disponibles : il doit exister un moyen rapide d'information aux équipages et chefs d'escale au départ de chaque escale (ex message SITA)

Note 1 : En cas d'escales étrangères, conformément aux dispositions de l'annexe 17 de l'OACI, les exploitants doivent se conformer aux exigences sûreté étrangères à mettre en œuvre au départ de chaque escale desservie (en effet, chaque État définit les mesures à appliquer par les exploitants au départ de son territoire). Ils doivent en outre prévoir et décider des mesures complémentaires à mettre en œuvre soit à la demande de l'Autorité soit sur leur propre initiative :

- gestion de la confidentialité des informations relatives aux mesures à appliquer (ex diffusion contrôlée et restreinte d'au moins la partie confidentielle du chapitre 10)
- programme de suivi de la sûreté : dispositions pour le contrôle du respect de la qualité et de l'efficacité des mesures sûreté

applicables, compte-rendu des incidents de sûreté adressé au responsable sûreté, et en cas de détournement, rapport d'événement adressé à l'AGAC.

- plans d'actions en urgence et notamment prévoir des mesures de sauvegarde en cas d'acte illicite afin d'en limiter les conséquences et l'usage des règles de l'air
- maîtrise des sous-traitants : description des clauses contractuelles utilisées en matière de formation et d'application des mesures sûreté exigées (ex contrat IATA)

10.2. Chacun des domaines suivants devraient être traités par l'exploitant :

- la protection des aéronefs dont l'accès aux aéronefs en stationnement pendant les escales courtes, longues et de nuit, L'accès au poste de pilotage en vol et les visites de sûreté de l'aéronef,
- le traitement des passagers dont la concordance documentaire du passager, le transport de personnes d'escorte armées et de diplomates
- le traitement des bagages de soute dont l'acceptation de bagages dévoyés, la protection des bagages des équipages, et le rapprochement entre le passager et son bagage selon au moins deux niveaux de menace
- le traitement du fret, du courrier et des colis express. L'exploitant doit mentionner la conformité du programme aux conditions exigées et les liens avec les programmes de marchandises dangereuses.
- le traitement du commissariat de bord
- le traitement de vol classé sensible par l'Etat.

Chacune de ces mesures doit être complétées de mesures additionnelles ou renforcées dans les cas suivants :

- élévation générale de la menace ;
- évolution de l'identité de l'exploitant commercial (code du vol) ;
- évolution du réseau desservi.

Les modalités d'application doivent être décrites de manière à ce que le commandant de bord puisse en contrôler le respect.

Approbations/acceptations fondamentales :- programme de formation à la sûreté

Approbations/acceptations particulières :- conditions spéciales de transport des armes (sûreté)

- autres procédures de rangement si les armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (sûreté).

A.11. TRAITEMENT, NOTIFICATION ET COMPTE-RENDU DES EVENEMENTS

Procédures relatives au traitement, à la notification et au compte rendu d'évènements. Cette section doit comprendre :

- les définitions des événements et les responsabilités correspondantes de toutes les personnes impliquées ;
- les illustrations des formulaires utilisés pour le compte-rendu de tous types d'évènements (ou des copies des formulaires proprement dits), des instructions sur la façon de les renseigner, les adresses auxquelles ils doivent être envoyés et le temps imparti pour cela ;
- en cas d'accident, une description des différents départements de la compagnie, et, conformément aux dispositions relatives aux enquêtes techniques sur les accidents de l'aviation civile, des différentes autorités et organisations qui doivent être informés, la manière de le faire et dans quel ordre ;
- les procédures de notification verbale aux unités des services de la circulation aérienne en cas d'incidents impliquant des avis de résolution ACAS (RA), des périls aviaires, des marchandises dangereuses et des conditions dangereuses ;
- les procédures de transmission de comptes rendus écrits relatifs aux incidents de circulation aérienne, aux avis de résolution ACAS (RA), aux collisions avec oiseaux, et aux comportements illicites ;
- Ces procédures doivent inclure des procédures de compte-rendu internes relatives à la sécurité, à suivre par les membres d'équipage, conçues de telle sorte que le commandant de bord soit immédiatement informé de tout incident qui a, ou aurait pu, mettre en danger la sécurité pendant le vol, et qu'il soit tenu au courant de toute information pertinente.

(a) Les définitions données dans le RAG 6 e l'accident, de l'incident et de l'incident grave doivent être reprises dans ce paragraphe. Par ailleurs, le manuel d'exploitation doit reprendre la liste des événements à rapporter publiée.

NB : Si la compagnie est autorisée à effectuer du transport de marchandises dangereuses, il est recommandé que le manuel d'exploitation définisse les notions d'incident, incident grave et accident concernant des marchandises dangereuses.

(b) Ce paragraphe doit présenter tous les types de formulaires utilisés par l'exploitant ainsi qu'une liste des types d'évènements devant faire l'objet d'un compte-rendu par le commandant de bord. Les formulaires de compte-rendu doivent être à jour, contenir toutes les informations requises et couvrir tous les cas cités par le RAG-6 dont notamment :

- Le compte rendu par le CDB à l'AGAC dans les 72 heures de tout accident/incident et/ou le rapport de péril aviaire, foudroiement.....
- Le compte rendu par le CDB ou son représentant, en utilisant un formulaire conforme au modèle prévu à cet effet, de tout incident de CA dans un délai de deux semaines au bureau national AIRPROX

- Le rapport circonstancié par l'exploitant à l'AGAC dans les 72 heures de tout incident lié au transport de MD et le cas de MD non déclarées ou mal déclarées et découvertes dans le fret ou les bagages des PAX.
- Le rapport à l'Autorité locale désignée et à l'AGAC par le CDB de toute intrusion illicite
- le rapport d'incident post crise de tout acte illicite à bord de l'avion par le CDB ou l'exploitant, transmis au responsable de la sûreté de l'exploitant, lequel le retransmet à l'Autorité désignée

Il est recommandé de limiter le nombre de formulaires distincts, mieux vaut un seul formulaire adapté à plusieurs types d'incidents. Il convient toutefois de noter que l'A.S.R ("Air Safety Report" type BASIS) n'est pas un support acceptable pour le compte rendu d'un incident CA, sauf acceptation explicite par les autorités compétentes de la navigation aérienne.

NB : Par ailleurs, il convient de noter que la délivrance de certaines autorisations particulières d'exploitation (ETOPS, RVSM, MD.....) est subordonnée à la mise en œuvre de procédures de surveillance générale de l'exploitation, qui prévoient des comptes rendus d'incidents spécifiques.

L'exploitant doit donc coordonner les informations du manuel d'exploitation relatives aux incidents/accidents avec ces conditions de délivrance des autorisations particulières.

(c) Le manuel d'exploitation doit également définir les consignes pour tout membre d'équipage, de l'escale ou de la compagnie en cas d'accident. Il est recommandé de dissocier les actions à effectuer immédiatement pendant l'exploitation du vol (notification, déclaration....) des autres (comptes rendus....).

S'agissant des consignes à appliquer pendant l'exploitation du vol, cette section du manuel d'exploitation doit décrire :

- l'organisation des premières mesures de secours par le CDB ou tout autre membre d'équipage valide. L'organisation des secours depuis la permanence le cas échéant (transmission de la liste de matériel de sécurité-sauvetage, nombre et identité des pax...).
- le rôle de l'équipage en cas d'accident au niveau de la conservation des éléments d'enquête et de l'utilisation des enregistreurs de vol : interdiction d'arrêter volontairement les enregistreurs de paramètres et le CVR, sauf si les données du CVR à préserver pour une enquête seraient autrement effacées
- le rôle du CDB pour la mise à jour du compte rendu matériel
- le rôle de la permanence opérationnelle et de l'escale, en lien avec l'entretien en ligne en cas d'incident et d'accident (notamment en matière de préservation des indices matériels).

Une notification immédiate à l'AGAC:

Lorsque l'accident intervient dans la juridiction Mauritanienne :

- une déclaration de l'incident/accident est effectuée sans retard par le CDB à l'organisme de circulation aérienne avec lequel il est en contact ou à défaut au responsable de l'aérodrome le plus proche. en cas d'empêchement du CDB, la déclaration de l'incident/accident à l'AGAC par l'exploitant de l'aéronef.

Lorsque l'accident intervient en dehors de la juridiction Mauritanienne, la déclaration est effectuée par l'exploitant sans retard à l'AGAC.

Après le vol, ces consignes doivent prévoir l'usage (par le CDB ou le cas échéant par l'exploitant) du formulaire de compte rendu adapté à chaque type d'incident/accident, décrit au paragraphe b de cette section du manuel d'exploitation.

(d) Ce paragraphe doit prévoir les procédures de notification immédiate par le CDB à l'ATC :

- de conditions dangereuses influant sur le vol et intéressant les autres appareils (dont événement météo inhabituel, nuage de cendres volcaniques, niveau de radiation élevé)
- de tout incident CA (AIRPROX et réclamation)
- de péril aviaire
- d'urgence en vol avec Marchandises Dangereuses
- d'irrégularité des installations de navigation.
- d'acte illicite en cours

(e) Ce paragraphe doit prévoir les procédures de comptes rendus écrits relatifs aux incidents de la circulation aérienne.

(f) Ce paragraphe doit prévoir les procédures de compte rendu par tout membre d'équipage au CDB (ex: incidents cabine) et les systèmes de recueil des témoignages par l'exploitant dans le cadre du programme de prévention des accidents et de sécurité des vols.

A.12. REGLES DE L'AIR

Les règles de l'air y compris :

- les règles de vol à vue et aux instruments ;
- l'application territoriale des règles de l'air ;

- les procédures de communication, y compris les procédures en cas de panne des dispositifs de communication ;
- les informations et consignes afférentes à l'interception des avions civils ;
- les circonstances dans lesquelles une veille radio doit être maintenue ;
- les signaux ;
- le système horaire utilisé en exploitation ;
- les clairances du contrôle de la circulation aérienne, la conformité au plan de vol et les comptes rendus de position ;
- les signaux visuels utilisés pour avertir un avion non autorisé qu'il survole ou qu'il est sur le point de survoler une zone dangereuse, interdite ou réglementée ;
- les procédures à appliquer par les pilotes témoins d'un accident ou recevant un message de détresse ;
- les codes visuels sol-air réservés à l'usage des survivants, la description et l'utilisation des aides à la signalisation ;
- et les signaux d'urgence et de détresse.

Cette section doit au minimum comprendre une copie conforme de la réglementation en vigueur à la date de rédaction. Il convient donc de préciser la version du Règlement utilisée pour la rédaction de cette partie.

A.13. LOCATION

Une description des dispositions contractuelles prises dans le cadre opérationnel en cas de location, des procédures associées et des responsabilités de l'encadrement.

L'exploitant décrit ici les procédures mises en œuvre dans les différents cas de location :

- prise en location coque nue (la compagnie loue un aéronef coque nue et l'inscrit sous son PEA)
- mise en location coque nue (la compagnie donne un aéronef coque nue en location et le retire de son PEA)
- prise en location avec équipage complet (la compagnie affrète une autre compagnie),
- mise en location avec équipage complet (la compagnie est affrétée par une autre compagnie).

Ces procédures décriront précisément les cas où l'AGAC doit donner son approbation comme requis, les responsabilités de l'exploitant lors des opérations, les cas de sous-affrètement.

L'exploitant décrira également la procédure de sélection de ces partenaires (méthode, services en charge...), puis, s'il existe, le suivi particulier qui en est réalisé.

PARTIE - B

N.B. : La langue de rédaction d'une partie B est traitée dans le chapitre "langue de rédaction d'un manuel d'exploitation" de la préface du présent guide.

B.1. LIMITATIONS

1.1 Description des limitations certifiées et des limitations opérationnelles applicables, y compris :

- les bases de certification (RAG 6, annexe 16 de l'OACI, etc.) ;
- la disposition des sièges passagers pour chaque type d'avion avec schéma ;
- les types d'exploitation approuvés (IFR/VFR, Cat II / III, type de RNP, vols en conditions givrantes connues, etc.) ;
- la composition de l'équipage ;
- la masse et le centrage ;
- les limitations de vitesses ;
- le domaine de vol ;
- les limitations de vents y compris les exploitations sur pistes contaminées ;
- les limitations de performances en fonction de la configuration applicable ;
- la pente de la piste ;
- les limitations sur pistes mouillées ou contaminées ;
- la contamination de la cellule ;
- les limitations des systèmes.

L'exploitant doit spécifier, lors de la description des limitations, celles qui correspondent à des limitations issues du manuel de vol et celles qui relèvent de considérations opérationnelles.

(a) Bases de certification :

- référence du CDN de type et date de certification et/ou des extensions de ce CDN
- référence et date du CLN démontrant la conformité de l'appareil aux exigences d'un des chapitres du volume I de l'annexe 16 de l'OACI (nuisances sonores)

(b) Disposition des sièges passagers :

- nombre maximal de passagers prévu par le CDN individuel
- plan d'aménagement des différentes configurations prévues par l'exploitant y compris en version mixte, cargo ou sanitaire. Les sièges passagers doivent être clairement différenciés des autres sièges de structure. Le plan d'aménagement peut figurer en partie B.6.
- configuration maximale en siège passagers (qui doit être approuvée lorsqu'elle est différente de celle figurant au manuel de vol)

(c) Types d'exploitation approuvés :

- VFR
- IFR
- ETOPS : préciser la durée maximale d'éloignement
- B-RNAV : préciser le niveau de RNP
- RVSM
- LVTO : RVR autorisée
- CAT II / CAT III : DH et RVR autorisées
- MNPS
- vol en conditions givrantes connues
- approches fortes pente
- marchandises dangereuses

(d) Composition de l'équipage :

- équipage de conduite : nombre minimal certifié et/ou opérationnel des PNT requis
- équipage de cabine : nombre minimal certifié et/ou opérationnel de PNC requis par version d'aménagement

(e) Masse et centrage :

- limitations de masses structurales certifiées : MTOW - MLW - MZFW - MRW - MOW
- limites de centrage certifiées
- résistance structurale maximale des planchers
- charge maximale et volume admissible dans chaque compartiment bagage

(f) Limitations de vitesses :

- vitesses maximales: VNE, VMO, MMO
- vitesses limites associées à la manœuvre et à l'utilisation du train, des volets et des becs
- vitesses minimales de contrôles et vitesse de décrochage (une référence peut être faite à la section B 04 - Performances)
- vitesses maximales diverses : manœuvre et d'utilisation des phares escamotables, des aérofreins, des essuie-glaces (VA, VFE, VLO, VMCG ...)

(g) Domaine de vol :

facteurs de charge
rallumage vol des réacteurs et de l'APU
Limitation de températures
Plafond d'exploitation

(h) Limitations de vents :

Ces limitations doivent être présentées pour les pistes sèches, mouillée ou contaminées pour tous les types d'exploitation envisagés par l'exploitant (y compris en opérations de Cat II) :

vent effectif de face maximal
vent effectif arrière maximal
vent traversier maximal

(i) Limitations de performances en fonction de la configuration applicable :

limitation de braquage des volets pour chaque phase du vol
limitations relatives au vol train et/ou volets sortis

(j) Pente de la piste :

pente montante maximale admissible
pente descendante maximale admissible

(k) Limitations sur pistes mouillées ou contaminées :

hauteur maximale du contaminant en fonction de sa nature

(l) Contamination de la cellule :

Limitation relatives à la protection de l'appareil à l'égard du givrage

(m) Limitations des systèmes :

Un classement par ATA des limitations systèmes est acceptable

Approbations/acceptations particulières:

- *Configuration maximale en siège passagers*

B.2. PROCEDURES NORMALES

2.1 Procédures normales et tâches assignées à l'équipage, listes de vérification appropriées, méthode d'utilisation des listes de vérification, et instructions relatives aux procédures de coordination nécessaires entre équipages de conduite et de cabine.

Les procédures normales et tâches décrites ci-après doivent être incluses :

- prévol ;
- avant départ ;
- calage et contrôle altimétriques ;
- roulage, décollage et montée ;
- procédures antibruit ;
- croisière et descente ;
- approche, préparation et briefing pour l'atterrissage ;
- approche à vue ;
- approche aux instruments ;
- approche à vue et indirecte ;
- approche interrompue ;
- atterrissage normal ;
- après atterrissage ;
- exploitation sur pistes mouillées et contaminées.
- préambule définissant :

- l'architecture du chapitre (table des matières, sommaire ou autres + éventuellement commentaires).
- la symbologie et les codes utilisés dans ce chapitre, avec éventuellement un exemple de check-list
- les consignes associées aux procédures correspondant à toutes les phases de vol (y compris pendant la préparation du vol, le prévol, le transit) en précisant les principes généraux de répartition des tâches (PF/PNF/OMN, et/ou CDB/OPL/OMN) pour :
 - le déclenchement des actions
 - le déclenchement des check-lists
 - l'utilisation des check-lists (appel/réponse)
 - la clôture des check-lists
 - les règles de contrôle mutuel
- les autres consignes en précisant à chaque fois les principes généraux de répartition des tâches (PF/PNF/OMN, et/ou CDB/OPL/OMN) pour :
 - l'utilisation des automatismes : directeur de vol (FD), pilote automatique (AP), auto manette ou auto poussée (A/THR), affichage des paramètres (cap, vitesse, et altitude).
 - le transfert de pilotage
 - la navigation (moyens conventionnels ou autres)
 - les télécommunications
 - les annonces techniques
 - répartition des tâches qui doit être précisée item par item au niveau des procédures développées. Cependant, si les principes de répartition des tâches sont décrits de façon précise (PF/PNF/OMN ; CDB/OPL/OMN) dans un préambule, la description de la répartition des tâches item par item n'est plus nécessaire (sauf pour les procédures pour lesquelles les principes généraux décrits en préambule ne s'appliquent pas).
 - procédures couvrant l'ensemble des domaines prévus par les points (a) à (n) (y compris la préparation du poste).
 - " procédures développées " rédigées par l'exploitant. Il n'est pas acceptable de n'utiliser que la documentation réduite établie par le constructeur en lieu et place des procédures normales développées de la partie B2 du manuel d'exploitation.
 - schémas (synoptiques, profils de vol ou autres) se rapportant aux phases de vol concernées :
 - décollage normal
 - décollage normal avec procédure antibruit
 - approche à vue
 - approche de précision
 - approche classique directe

- approche classique indirecte
- approche interrompue

- listes de vérifications (check-lists) pour chaque phase du vol. Il est recommandé que ces check-lists soient établies par l'exploitant, et il est nécessaire qu'elles prévoient au moins les vérifications proposées par le constructeur. Il est toléré que, pour les check-lists, l'exploitant renvoie à la documentation réduite établie par le constructeur (QRH ou autre...) sous réserve que la cohérence de ces check-lists avec les procédures développées soit assurée et que chacun des personnels navigants dispose d'un exemplaire (et des mises à jour correspondantes) de ce document.

Approbations/acceptations opérationnelles :- Opérations de catégorie II et III et utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés

B.3. PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE

3.1 Procédures anormales et d'urgence et tâches assignées à l'équipage, listes de vérification appropriées, méthode d'utilisation des listes de vérification et instructions relatives aux procédures de coordination nécessaires entre équipages de conduite et de cabine. Les procédures anormales et d'urgence et tâches décrites ci-après doivent être incluses :

- incapacité de l'équipage ;
- procédures feu et fumée ;
- vol non pressurisé et partiellement pressurisé ;
- dépassement des limitations structurelles tel qu'un atterrissage en surcharge ;
- dépassement des limites de radiations cosmiques ;
- foudroiement ;
- messages de détresse et alerte du contrôle de la circulation aérienne en cas d'urgences ;
- pannes moteur ;
- pannes des systèmes ;
- conduite pour un déroutement en cas de défaillance technique grave ;
- alarme de proximité du sol ;
- alarme TCAS ;
- cisaillement de vent ;
- et atterrissage ou amerrissage d'urgence.

Préambule traitant chacun des aspects suivants :

- l'architecture du chapitre (table des matières, sommaire ou autres + éventuellement commentaires). Le respect de la classification ATA est recommandé. S'il s'agit d'un avion muni d'ECAM ou d'EICAS, l'exploitant explicitera comment il distingue les procédures ECAM/EICAS de celles non ECAM/EICAS
- la description des check-lists et de la symbologie utilisée
- la classification en sous-chapitres distincts des procédures en procédures d'urgence d'une part et en procédures anormales d'autre part
- les consignes d'utilisation des procédures anormales et d'urgence en précisant les principes généraux de répartition des tâches et l'application des règles de contrôle mutuel :
- en identifiant les procédures à effectuer de mémoire, celles à effectuer avec un support (papier ou ECAM/EICAS)
- les modalités de traitement des pannes.
- la répartition des tâches qui doit être précisée item par item au niveau des procédures développées. Cependant, si les principes de répartition des tâches sont décrits de façon précise (PF/PNF/OMN ; CDB/OPL/OMN) dans un préambule, la description de la répartition des tâches item par item n'est plus nécessaire (sauf pour les procédures pour lesquelles les principes généraux décrits en préambule ne s'appliquent pas).
- procédures couvrant l'ensemble des domaines prévus par les points (a) à (n) :
- l'exploitant doit disposer sur support papier de toutes les procédures (a) à (n). Il n'est donc pas acceptable que des procédures décrites dans l'ECAM/EICAS ne soient pas reprises sur support papier dans le manuel d'exploitation (ceci est vrai a fortiori pour les procédures non ECAM/EICAS).
- l'ensemble des procédures anormales et d'urgences prévues par le constructeur dans le manuel de vol doit être repris.
- l'exploitant doit développer dans cette partie B3 les procédures anormales et d'urgence non traitées par le constructeur, requises par la réglementation opérationnelle et donc relatives à l'exploitation en ligne (par opposition aux procédures relatives aux vols de formation...). Il peut s'agir par exemple des procédures :
 - dépassement limites de radiations cosmiques
 - foudroiement
 - message de détresse et alerte du contrôle de la circulation aérienne en cas d'urgence
 - arrêt décollage
 - descente d'urgence
 - risques d'abordage (alarme TCAS /ACAS)
 - cisaillement de vent

- feu cabine pour les avions exploités sans PNC...
- certaines procédures anormales et d'urgence sont développées dans la partie A du manuel d'exploitation. Il est nécessaire que ces procédures soient reprises en partie B sauf si aucune disposition de ces procédures spécifique au type d'appareil n'existe. Dans ce cas, l'exploitant peut ne faire figurer en partie B qu'un renvoi à la partie A.
- il n'est pas acceptable de n'utiliser que la documentation réduite établie par le constructeur en lieu et place des procédures anormales et d'urgence exigées dans la partie B3 du manuel d'exploitation. En revanche, il est admis que la documentation réduite

établie par le constructeur (QRH ou autre....) soit utilisée à bord par l'exploitant. Dans ce cas, la partie B3 du manuel d'exploitation devra être cohérente avec cette documentation réduite, et les commentaires "développés" proposés par le constructeur doivent être traduits en Français dans la partie B3.

Approbations/acceptations opérationnelles :- Opérations de catégorie II et III et utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés

B.4. PERFORMANCES

4.0. Les données relatives aux performances doivent être fournies de façon à être utilisables sans difficulté.

4.1. Données relatives aux performances - Les éléments relatifs aux performances, qui fournissent les données nécessaires pour se conformer aux exigences relatives aux performances, doivent être inclus pour pouvoir déterminer :

- les limitations de montée au décollage - masse, altitude, température ;
- la longueur de piste au décollage (sèche, mouillée, contaminée) ;
- la trajectoire nette de vol pour le calcul du passage des obstacles ou le cas échéant, la trajectoire de vol au décollage ;
- les pertes de pente lors de montées en virages ;
- les limitations de pente en route ;
- les limitations de pente en approche ;
- les limitations de pente à l'atterrissage ;
- la longueur de piste à l'atterrissage (sèche, mouillée, contaminée) y compris les effets d'une panne en vol, d'un système ou d'un composant, si cette panne affecte la distance d'atterrissage ;
- les limitations dues aux énergies de freinage ;
- les vitesses applicables aux différentes phases de vol (en considérant l'état de la piste, mouillée ou contaminée).

4.1.1 Données supplémentaires concernant les vols en conditions givrantes - Toute performance certifiée relative à une configuration

autorisée ou une déviation de la configuration telle qu'une défaillance du dispositif anti patinage doit être prise en compte.

4.1.2 Si les données relatives aux performances, requises pour la classe de performances considérée, ne sont pas disponibles dans le manuel de vol approuvé, alors d'autres données acceptables par l'AGAC doivent être incluses. Par ailleurs le manuel d'exploitation peut contenir des références aux données approuvées contenues dans le manuel de vol, lorsque de telles données ne sont pas susceptibles d'être utilisées souvent ou en cas d'urgence.

4.2 Données supplémentaires relatives aux performances - Données supplémentaires comprenant selon le cas :

- la montée tous moteurs en fonctionnement ;
- la descente progressive (drift down) ;
- les effets des fluides de dégivrage ;
- le vol avec train d'atterrissage sorti ;
- les vols de convoyage un moteur en panne, pour les avions à 3 moteurs et plus ;
- les vols effectués en vertu des dispositions de la CDL.

Préambule.

La section B4 apporte, entre autres, les éléments en matière de performances et de limitations opérationnelles pour la préparation des vols. Dans cette optique elle doit être rédigée de manière cohérente, structurée, complète et présentée sous une forme suffisamment pratique d'usage, pour que l'équipage soit à même de préparer sa mission de manière complète et efficace.

Le recours et le renvoi aux Manuels du Constructeur (AFM et FCOM), souvent rencontré dans certaines rédactions, devrait se limiter à certains données propres à des situations bien particulières auxquelles l'équipage ne sera qu'exceptionnellement confronté. En effet, le renvoi à ces documents, outre le fait qu'il peut être anti-ergonomique et qu'il peut introduire des sources d'erreur.

En application de ce concept, il est souhaitable que la section B4 soit structurée de la manière suivante et contienne les éléments suivants :

- Un préambule,
- Le rappel des exigences réglementaires pour chaque phase de vol,
- Les consignes, méthodes et données élaborées par la compagnie pour satisfaire à ces exigences, par phase de vol, dans des situations d'exploitation normales,
- Les éléments et données additionnels relatifs à des situations occasionnelles ou à des vols particuliers, non rencontrés habituellement en exploitation.

Les éléments décrits dans la section B4 sont à adapter en fonction de la classe de performance de l'aéronef.

Le préambule devrait comporter :

- Une introduction indiquant l'objet de la section et sa structure.
- Un rappel des documents constructeurs desquels sont tirées les données figurant dans la présente section.
- Le rappel des références de la motorisation de l'avion à laquelle se rapportent les courbes de performances produites.

- Les systèmes particuliers de l'avion, si installés et divergeant du modèle standard, qui ont été pris en compte pour la production des performances.
- Un passage indiquant la référence à la classe de performances qui a servi de base à l'élaboration de la présente section.
- Une liste de définitions propre aux éléments de limitations et de performances utilisés dans la section.

Le rappel des exigences réglementaires (sauf si déjà données dans la partie A) devrait couvrir chaque phase et situation de vol : décollage, arrêt-décollage, trajectoire au décollage, montée, croisière, descente, attente, remise de gaz en approche, remise de gaz à l'atterrissage, atterrissage.

Cette partie devrait rappeler les éléments de limitation de la classe de performance correspondant à l'avion considéré et prenant en compte :

- longueurs utilisables déclarées
- distances nécessaires
- vitesses associées et coefficients pondérateurs
- marges de franchissement
- pentes requises
- conditions associées.
- Cette partie devrait présenter également le profil standard d'une trajectoire de décollage, avec les éléments associés (issus de la certification) :
 - pentes
 - vitesses
 - configurations avion (position des traînées).

Les méthodes compagnie et données dans des conditions d'exploitation normales, pour déterminer les performances afin de satisfaire les limitations exigées au paragraphe précédent.

Pour des raisons d'homogénéité de présentation, ce paragraphe devrait être traité par phase de vol et dans l'ordre chronologique de son déroulement. Il devrait présenter:

- la méthode d'utilisation des différentes planches de données (courbes ou tableaux) et des éventuels outils informatiques, avec des exemples concrets de calcul.
- un rappel des hypothèses retenues, concernant la configuration avion (braquage becs, volets), les conditions des systèmes (ANTI-SKID, prélèvements d'air), de l'aérodrome et météorologiques (pistes mouillées/contaminées), sur lesquelles sont fondées les données de performances fournies dans la section.

Une table dressant la configuration avion prédéfinie (train, becs, volets, régime moteurs) dans les phases de décollage et d'atterrissage.

Les différentes lois de montée, de descente et régimes de croisière possibles, et celles/ceux préférentielles choisies par l'exploitant.

Le mode opératoire défini par l'exploitant sous forme de consignes aux équipages pour la détermination des performances, par phase de vol.

Les planches de données nécessaires au calcul des performances. Ces planches doivent correspondre à la version de l'avion et à la motorisation concernée, et doivent couvrir tout le domaine d'exploitation envisagé par l'exploitant. Elles doivent intégrer tous les éléments influant sur les performances relatifs :

- aux conditions atmosphériques du moment (température, vent, givrage).
- à l'infrastructure aéroportuaire (pente piste, prolongement dégagé, prolongement d'arrêt).
- à l'état de la piste (sèche, mouillée, contaminée).
- à la configuration avion (ex : braquage Becs / Volets, inverseurs de poussée, prélèvements d'air, ANTI-SKID, ANTI-ICE).

Les données doivent également établir les différentes vitesses à adopter qui sont associées aux planches de données correspondantes (V1, Vr, V2, V3,... VREF), et les corrections éventuelles à y apporter suivant les dégradations des conditions de piste.

Des corrections à appliquer doivent être fournies lorsque les conditions portant sur l'état de la piste ou sur la configuration avion divergent de celles sur lesquelles s'appuient les données de performances (ex : piste mouillée / contaminée, conditions givrantes connues, ANTI-SKID ou ANTI-ICE inopérants, REVERSES inopérantes).

Une attention particulière doit être portée sur les données relatives aux pistes mouillées et contaminées, qui doivent être approuvées et acceptées par l'AGAC.

Les éléments et données correspondant à une exploitation non standard liée à une dégradation des systèmes avions ou à une utilisation particulière de l'avion.

Ce paragraphe prévoit selon les cas, les éventualités suivantes :

- la perte d'un moteur en montée et la poursuite du vol sur (N-1) moteurs (montée, croisière, descente et atterrissage).
- la perte d'un moteur en croisière associée aux altitudes de rétablissement (courbes de Drift-Down).
- pour les tri ou quadrimoteurs, la perte de deux moteurs en croisière et les altitudes de rétablissement associées.
- la pratique d'approches sous forte pente.
- l'utilisation de procédures d'atterrissage court.
- les vols réalisés avec certains éléments de la CDL manquants.
- le vol de convoyage avec train sorti.
- le vol de convoyage avec un moteur en panne.
- le vol de convoyage en condition dépressurisée.

Approbatons/acceptations particulières :

- *acceptation dans le manuel d'exploitation de données supplémentaires relatives aux performances non disponibles dans le manuel de vol*
- *données 'équivalentes' relatives aux performances, en classe de performance A, sur pistes mouillées et contaminées*
- *utilisation, en classe de performance A, des angles d'inclinaison latérale élevés pour le franchissement d'obstacles au décollage*
- *utilisation d'une méthode alternative de vérification de la masse approche en classe de performance A*
- *conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d'approche à forte pente sur pistes sèches*
- *utilisation, en classe de performance A et pour les procédures d'approche à forte pente, du facteur 60% ou 70% basé sur une hauteur au seuil non standard (compris entre 35 ft et 50 ft)*
- *décollages en classe de performance B et C, des facteurs de correction pour des pistes de pente supérieure à 2%*
- *utilisation, en classe de performance B et pour les procédures d'approche à forte pente et d'atterrissage court, du facteur 70% basé sur une hauteur au seuil non standard (compris entre 35 ft et 50 ft)*
- *données 'équivalentes' relatives aux performances, en classe de performance B et C, sur pistes mouillées et contaminées*

B.5. PREPARATION DU VOL

5.1. Données et consignes nécessaires à la préparation et à la gestion du vol y compris des facteurs, tels que les tableaux de vitesses et les paramètres moteur. Le cas échéant, les procédures avec un ou plusieurs moteurs en panne, les vols ETOPS (notamment la vitesse de croisière un moteur en panne et la distance maximum d'éloignement d'un aéroport adéquate déterminée et les vols vers un aéroport isolé doivent être incluses.

5.2. La méthode de calcul du carburant nécessaire aux différentes phases du vol conformément à la réglementation applicable.

Des informations déjà présentes dans d'autres parties du manuel peuvent ne pas être reprises dans cette partie B5.

Toutefois, une section B5 bien faite peut constituer un bon résumé de l'exploitation de la machine, pour inclusion dans la documentation réduite à bord de l'avion.

Les principaux éléments pouvant être trouvés en section B5 sont listés ci-dessous. Une parenthèse en italique indique dans quelles autres parties du manuel ces éléments peuvent aussi se trouver :

- tableaux ou abaques permettant le pré-calcul du carburant réglementaire pour chaque phase du vol (tableaux de marche par phase de vol ou tableaux d'étape, donnant les consommations de carburant en fonction de la masse avion, du niveau de vol, de la distance, de la température...).

L'exploitant spécifie lorsqu'il utilise des forfaits. Un exemple chiffré de préparation du vol doit être fourni.

- vitesses et paramètres moteur en procédures normales et/ou N-1. (B2, B3)
- consignes de préparation des vols applicables aux vols ETOPS (A8.5)

D'autres éléments peuvent également se trouver en section B5, mais ont plutôt vocation à être trouvées dans d'autres sous-parties mentionnées en italique, notamment :

- limitations de masse en fonction du vent, de la température et du QFU pré-calculées sur les terrains usuels (C)
- description de l'utilisation des cartons décollage/atterrissage avec exemple(s) chiffré(s). (B2 ou C) et description des fiches de limitation de masse (OTOW, RTOW) (C)

B.6. MASSE ET CENTRAGE

Consignes et données de calcul de la masse et du centrage y compris :

- système de calcul (par exemple système d'index) ;
- informations et consignes d'établissement des documents de masse et centrage, y compris ceux de type manuel et informatique ;
- limites de masses et centrage pour les types ou variantes d'avions ou les différents appareils d'un même type ou variante utilisés par l'exploitant ;
- masse à vide en ordre d'exploitation et centrage ou index correspondant.

Des aspects généraux déjà présents en A.8.1.8 peuvent ne pas être repris dans cette section (rappels sur la terminologie, les méthodes, procédures et responsabilités en matière de préparation et d'acceptation des calculs de masse et centrage (manuels ou informatisés), la politique d'utilisation des masses réelles ou forfaitaires, etc.).

Les éléments suivants, spécifiques au type, doivent être décrits (et cohérents avec le « Weight and Balance Manual » ou autre document équivalent) :

- le plan d'aménagement des différentes configurations cabine (pax, cargo, mixte) que la compagnie s'autorise d'exploiter.
- les masses/index des aéronefs et des différentes versions, en veillant à bien préciser ce qui est pris en compte dans les masses affichées, et en indiquant les corrections usuelles.
- les limites opérationnelles associées aux variantes/versions utilisées :
- limitations Take Off Weight (et en particulier quand des limitations spéciales sont imposées)
- limitations de centrage (limites certifiées et limites opérationnelles pour tenir compte des diverses variations en vol)
- limitations de chargement (limites liées à l'utilisation de soute, penderie, et tout compartiment pertinent.)

Acceptations/approbations particulières :

- *Utilisation de masses forfaitaires spéciales pour la charge marchande*
- *Marges de centrage et procédures opérationnelles associées*
- *Autres masses forfaitaires de l'équipage pour le calcul du centrage*
- *Valeurs forfaitaires de masses passagers et bagages définies par l'exploitant*
- *Omission de certaines informations sur le document de masse et centrage*
- *Utilisation de systèmes embarqués de masse et d'établissement de valeurs forfaitaires révisées de masse des passagers et des bagages centrage*
- *Utilisation d'une procédure alternative d'établissement de masse et centrage*

B.7. CONSIGNES DE CHARGEMENT

Procédures et dispositions pour le chargement et l'arrimage du chargement à bord de l'avion.

Les aspects qui présentent un caractère suffisamment général peuvent figurer en section A.8. (Règles de l'art en particulier). Peuvent rentrer dans cette catégorie les instructions relatives aux plans de chargement (Définition, responsabilités, rédaction, vérifications, confirmation de chargement réel, dispatch et archivage des différents exemplaires) En lien avec la partie A.8.2.2., décrire les consignes de transport des bagages et du fret spécifiques au type d'avion (bagages cabine, articles soumis à conditions et articles interdits) et les consignes de chargement et déchargement (pas de vrac ou d'objet pouvant transpercer le filet éventuel...), portes (accès pax, soutes, service), chargement/déchargement de soute, arrimage (filets, sangles, mats/points de fixation, soutes, vrac...)

Dans cette section (et sous réserve de l'application des alinéas précédents) doivent figurer les caractéristiques, méthodes d'utilisation, et limites associées aux :

- cabine passagers
- soutes bagages/cargo
- caractéristiques (préciser type, ventilation, pressurisation, accès, systèmes de détection et extinction incendies.)
- dimension / emplacement
- capacité
- galleys/rangements
- filets/arrimage (protection porte cargo, filets de cloisonnement, arrimage)
- consignes de chargement concernant la cabine passagers, bagages et cargo, transports spéciaux, transports d'animaux vivants en soute.

B.8. LISTE DES DEVIATIONS TOLEREES PAR RAPPORT A LA CONFIGURATION TYPE

La liste des déviations tolérées par rapport à la configuration type (CDL), lorsque fournie par le constructeur, prenant en compte les types et variantes de l'avion en exploitation, y compris les procédures à suivre lorsqu'un avion est mis en ligne conformément aux termes de la liste de déviations tolérées.

La rédaction d'une CDL par l'exploitant répond à la même logique que celle d'une LME (MEL en anglais) établie à partir d'une liste minimale d'équipements de référence LMER (MMEL en anglais) elle même élaborée par le constructeur ou par un organisme habilité.

Par analogie, la CDL de l'exploitant doit être au moins aussi restrictive que celle du constructeur.

L'absence de publication par le constructeur d'une CDL équivaut à une déclaration de sa part qu'il n'envisage aucune déviation de configuration par rapport à la configuration type c'est-à-dire au C.D.N et implique également un NOGO si un élément structural est manquant.

De même lorsqu'une CDL est publiée, tout élément structural constaté manquant et non spécifié dans cette liste entraîne un NOGO.

La présentation de la section B8 est identique à celle de la section B9, à l'exception des délais de remise en état.

Engagements à prendre au niveau de la rédaction du préambule ou de la lettre d'envoi :

Dans la lettre d'envoi du projet de CDL ou dans le préambule de cette CDL, le rédacteur devra s'engager :

- sur la conformité de la CDL à la CDL du constructeur
- sur la conformité de la CDL à toute CN
- sur l'adéquation entre la CDL et les avions (n° de série, modèle, Services Bulletins, équipements...)
- sur les types d'exploitation envisagés
- sur le mode d'amendement de la CDL.

Un amendement doit être effectué :

- en cas de CN, de SB ou de modifications,
- en cas de révision de la CDL du constructeur, dans un délai de 90 jours,
- en cas d'évolution de la réglementation (opérationnelle, ATC...).
- sur le mode de diffusion des amendements, afin de s'assurer que toutes les personnes concernées reçoivent les amendements (si le mode de diffusion n'est pas décrit dans une autre partie du manuel d'exploitation).

Rédaction du préambule :

Un sommaire peut être souhaitable pour faciliter l'accès au document et aider les pilotes à identifier une tolérance offerte par la CDL. Idéalement, ce sommaire liste les éléments structuraux selon la nomenclature ATA.

Il s'agit également dans le préambule de décrire aussi clairement que possible le mode d'emploi de la CDL. A ces fins, il s'agit d'indiquer notamment :

- la procédure choisie pour enregistrer les déviations et informer les équipages des déviations non soldées,
- que la décision d'accepter une déviation revient au Commandant de Bord.
- que le cumul de déviations n'est pas forcément prévu par la CDL et nécessite une analyse particulière.

B.9. LISTE MINIMALE D'EQUIPEMENTS

La liste minimale d'équipements (L.M.E.) prenant en compte les types et variantes d'avion et les types et zones d'exploitation. La L.M.E. doit comprendre les équipements de navigation et prendre en compte les performances de navigation requises sur la route et/ou la zone d'exploitation.

Le texte ci-dessous fait, à de nombreuses reprises, référence à la MEL Policy. Cette appellation désigne ici la "Temporary Guidance Leaflet" que l'administration a décidé de retenir comme moyen de conformité cohérent avec le niveau de sécurité afin de permettre l'approbation de la LME.

Lorsqu'un exploitant souhaite sur un ou plusieurs points particuliers proposer une solution alternative, il convient qu'il justifie cette demande par exemple en raison de contraintes d'exploitations spécifiques. Cette demande ne pourra être acceptée que si elle garantit un niveau de sécurité équivalent.

La LME approuvée au moyen de cette solution alternative ne devra pas être moins restrictive que celle qui résulterait de l'application du moyen de conformité retenu par l'administration.

Documents nécessaires :

Afin de rédiger une LME, la connaissance de la Liste Minimale d'Equipements de Référence (L.M.E.R) approuvée ou acceptée par l'AGAC, à jour de la dernière révision, ainsi que celle de la MEL Policy sont indispensables.

Engagements à prendre au niveau de la rédaction du préambule ou de la lettre d'envoi :

Dans la lettre d'envoi du projet de LME ou dans le préambule de cette LME, le rédacteur devra s'engager :

- sur la conformité de la LME à la LMER.
- sur la conformité de la LME à la MEL Policy
- sur la conformité de la LME à toute CN
- sur l'adéquation entre la LME et les avions (n° de série, modèle, Services Bulletins, équipements...)
- sur les types d'exploitation envisagés :
- préciser IFR et/ou VFR ; de jour et/ou de nuit,
- préciser l'utilisation en conditions givrantes prévues ou connues,

- préciser les exploitations particulières envisagées (B-RNAV, RVSM, MNPS, ETOPS...),
- si la LME du manuel d'exploitation est utilisée pour des vols autres que de transport public, le préciser.
- sur le mode d'amendement de la LME. Un amendement doit être effectué :
 - en cas de CN, de SB ou de modifications,
 - en cas de révision de la LMER, dans un délai de 90 jours après la date de réception ou de notification de tous les éléments de la révision de la LMER,
 - en cas d'évolution de la réglementation
 - sur le mode de diffusion des amendements, afin de s'assurer que toutes les personnes concernées reçoivent les amendements (si le mode de diffusion n'est pas décrit dans une autre partie du manuel d'exploitation).

9.1 Rédaction du préambule :

Le préambule doit inclure une terminologie.

Doivent notamment être définis :

- la nature des documents de référence utilisés (origine de la LMER utilisée avec n° d'édition et de révision),
- la symbolique (O), (M), et (*) ;
- les délais de remise en état A, B, C et D ;
- les conditions dans lesquelles les délais B et C et D peuvent être doublés, le cas échéant, les termes qui sont utilisés par la suite.
- Un sommaire peut être souhaitable pour faciliter l'accès au document et aider les pilotes à identifier une tolérance offerte par la LME. Idéalement, ce sommaire liste les systèmes et/ou équipements selon la nomenclature ATA.
- Il s'agit également dans le préambule de décrire aussi clairement que possible le mode d'emploi de la LME. A ces fins, il s'agit d'indiquer notamment :
 - quand il faut utiliser la LME. Elle est :
 - nécessairement appliquée en cas de panne détectée avant le moment où l'aéronef se déplace dans le but de regagner l'aire de décollage,
 - consultée en cas de panne détectée entre le moment où l'aéronef se déplace dans le but de gagner l'aire de décollage et le lâcher des freins au décollage,
 - consultative en vol.

Dans quelles conditions utiliser les tolérances offertes par la LME :

- la possibilité de rectifier le défaut avant le vol devrait systématiquement être envisagée,
- la décision d'accepter une tolérance revient au Commandant de Bord.

Le préambule de la LME devra indiquer comment interpréter les termes de la LME, et préciser en particulier :

- que certains éléments indispensables au vol ne sont évidemment jamais présents dans une LME (voilure, gouvernes, moteurs...) ; que certains éléments n'intéressant pas la navigabilité n'entrent pas dans le cadre de la LME (éléments de confort passagers, galleys ...) ; et comment évaluer si la panne d'un élément non listé dans la LME a ou non un impact sur la sécurité de l'exploitation.
- comment interpréter l'absence d'un système dans la LME : Si un sous-système est inopérant, et que ce dernier n'est pas détaillé dans la LME, alors tout le système doit être considéré inopérant. Si un système est inopérant, et que ce dernier n'est pas dans la LME, alors il n'y a pas de tolérance.
- que le cumul de tolérances techniques n'est pas forcément prévu par la LME et nécessite une analyse particulière, notamment en ce qui concerne les interférences possibles liées à la panne simultanée de deux systèmes, et en ce qui concerne la charge de travail du (des) pilote.
- dans quels cas une procédure de maintenance (M) n'est pas soumise à APRS. Il est recommandé que l'exploitant distingue en deux catégories les procédures (M) nécessitant une approbation pour remise en service (APRS) par du personnel d'un organisme entretien des autres procédures (M).

9.2 Présentation des tolérances

Il est fortement recommandé de présenter les tolérances sur chaque équipement ou système en les ordonnant par chapitre.

Les tolérances se présentent dans un tableau de 5 colonnes :

Colonne 1 : numéro et description de chaque système (il est souhaitable qu'il y ait correspondance avec la numérotation de la LMER)

Colonne 2 : Délai de remise en état

Colonne 3 : Nombre installé

Colonne 4 : Nombre requis pour le départ

Colonne 5 : Remarques ou Exceptions : Cette colonne indique les conditions dans lesquelles le départ est possible.

9.3 Définition des tolérances :

1. Introduction :

En pratique, il s'agit de reprendre aussi fidèlement que possible la LMER et la MEL Policy, en ajoutant les restrictions nécessaires au type d'exploitation et au type d'avion.

2. Items sur lesquels une tolérance est possible, nombre minimal requis, conditions associées et délais de remise en état :

Ces colonnes sont renseignées sans dépasser les tolérances offertes dans la L.M.E.R et la MEL Policy. Toutefois :

- les procédures de maintenance (M) relevant du niveau de la visite prévol pourront être transformées en procédures opérationnelles (O).

La MEL Policy devra être respectée en fonction des types d'exploitation prévus.

Pour les monomoteurs et pour les petits bimoteurs, si la MEL Policy est inapplicable compte tenu du niveau d'équipement de base de ces appareils, d'autres tolérances pourront être soumises à l'Autorité compétente.

Le délai de remise en état D (120 jours) peut concerner les équipements optionnels (i.e. 3eme récepteur VHF).

Toute CN devra être prise en compte.

Adaptation aux différences au sein d'une même flotte :

Le texte de la tolérance, présenté dans une LMER (ou bien les restrictions imposées par le biais d'une CN), peut varier en fonction du n° de série des appareils, de l'application ou non de SB... Il peut également renvoyer au manuel de vol. Dans ce cas, la tolérance sera souvent différente d'un appareil à un autre, au sein d'un même type. Il est alors nécessaire d'adapter la LME à la flotte exploitée.

3. Nombre installé. Il doit être conforme au standard réellement présent sur les machines.

Le nombre installé peut varier au sein d'une même flotte en fonction des équipements optionnels choisis lors de l'achat d'un appareil, ou bien par application de modifications par SB, STC...

Dans ce cas, la LME devra distinguer les différents cas possibles pour chaque version du même avion. La symbolique ' – ' ne devrait être utilisée dans une LME que pour les éléments dont le nombre installé à bord est variable pour un même appareil (gilets de sauvetage...).

9.4 Description des procédures Opérationnelles et de Maintenance :

Les procédures Opérationnelles (O) peuvent être décrites en annexe à la LME ou bien, lorsque la place le permet, directement dans la colonne 5 du tableau des tolérances. En général il ne s'agit pas de recopier la LMER ou la MEL Policy mais de définir une procédure qui permette d'atteindre les objectifs de ces documents de référence.

Il n'est pas nécessaire de développer dans la LME une procédure (M) que l'équipage n'est pas habilité à exécuter. En effet, seul le personnel habilité à l'exécuter doit la connaître dans le détail.

En revanche, l'équipage doit être informé des cas où l'ouverture d'une tolérance est conditionnée par la mise en œuvre d'une de ces procédures.

Parallèlement, le Responsable Désigné Entretien s'assure que les techniciens de maintenance disposent des qualifications et des procédures nécessaires à l'exécution des tâches d'entretien (ceci n'entre pas dans le cadre de la rédaction ou de l'approbation de la LME).

Acceptations/approbations fondamentales :- approbation de la liste minimale d'équipements

Acceptations/approbations délivrées par l'AGAC :- approbation ou acceptation de la liste minimale d'équipement de référence

B.10. EQUIPEMENT DE SECURITE SAUVETAGE, OXYGENE COMPRIS

10.1. Une liste des équipements de survie devant être embarqués pour chaque itinéraire suivi et les procédures de contrôle de la disponibilité de ces équipements avant le décollage. Les consignes concernant l'emplacement, l'accessibilité et l'utilisation de ces équipements de sécurité-sauvetage et les listes de vérification correspondantes doivent également être incluses.

Introduction :

Tout ou partie de cette section peut être traité dans un manuel spécifique (manuel PNC).

Dans ce cas, l'exploitant doit y faire référence et considérer le manuel PNC comme faisant partie intégrante du manuel d'exploitation.

La partie B10.1 associée à la partie B11 a vocation à regrouper les mêmes informations qu'un manuel Sécurité Sauvetage dans sa partie

spécifique à l'avion ; tandis que des extraits pertinents de la partie A (particulièrement A4, A8.3.10 à 16...) ont vocation à regrouper les mêmes informations qu'un manuel Sécurité Sauvetage dans sa partie générale.

Pour les avions sans PNC, ces parties ont vocation à couvrir l'ensemble de l'activité sécurité sauvetage à connaître et à réaliser par les pilotes.

1. Il s'agit de décrire l'emplacement de chaque équipement de sécurité-sauvetage en s'assurant que l'emplacement choisi pour chaque équipement garantit son accessibilité.

2. Il s'agit de décrire chaque équipement de sécurité-sauvetage installé ainsi que son utilisation,
Notamment :

- système d'interphone et d'annonces passagers.
 - éclairage normal et de secours cabine
 - sièges, ceintures, harnais...
 - notices individuelles de sécurité
 - issues (si non décrits ailleurs)
 - dispositifs d'évacuation d'urgence (toboggans...)
 - trousse de premier soins/d'urgence
 - extincteurs
 - oxygène, y compris masques PNT
-
- hache et pieds de biche
 - mégaphones
 - gilets de sauvetage, canots, équipements de survie.
 - ELTs
 - le mode de test d'équipements automatiques tels les extincteurs automatiques de toilettes ou les détecteurs de fumée peut également être décrit (le cas échéant).

Une bonne description de l'utilisation de ces appareils passe souvent par des schémas. Des rappels de réglementation sont le plus souvent inutiles car redondants avec la partie A (ou avec la partie générale du manuel Sécurité Sauvetage).

Des renvois particuliers à la partie A (ou à la partie générale du manuel Sécurité Sauvetage) peuvent être effectués pour des équipements communs à tous les appareils de la flotte. Des reports à la section B11 sont possibles pour les équipements utiles en cas d'urgence.

3. Il s'agit de fournir une check-list cabine (liste de vérification des équipements de sécurité sauvetage, composition PNC standard et, le cas échéant, composition PNC réduite).

10.2. La procédure de détermination de la quantité d'oxygène requise et de la quantité effectivement disponible. Le profil de vol, le nombre d'occupants et une éventuelle dépressurisation doivent être pris en compte. L'information fournie doit l'être sous une forme utilisable sans difficulté.

1. Quantité d'oxygène requise :

Il s'agit de calculer la quantité minimale d'oxygène que doit pouvoir fournir le système principal de distribution d'oxygène de l'appareil en admettant que les systèmes portatifs fonctionnent.

En général, le système principal couvre la distribution de l'oxygène de subsistance et de l'oxygène de protection respiratoire des PNT. Il peut également couvrir l'oxygène de premier secours.

La quantité d'oxygène requise dépend en général du nombre de PN et de passagers à bord; des profils de descente possibles et du système de distribution propre à l'appareil. Vu la diversité des systèmes de distribution (avec ou sans dilution...), le calcul doit systématiquement se baser sur des données du manuel de vol. Puis, afin de présenter une information lisible sans difficulté, il est conseillé d'employer des forfaits minimaux dans les cas simples, par exemple :

- avions limités au FL250, routes permettant un rétablissement au FL130
- avions limités au FL250, autres routes
- avions non limités au FL250, profil de descente type jusqu'au FL100 (absence de limitation obstacles ou carburant).
- avions non limités au FL250, autres profils de descente.

Les forfaits peuvent être présentés pour le nombre maximum de passagers et de membres d'équipage ou par tranche (0 à 30 pax ; 31 à 60 pax...).

2. Quantité disponible :

La quantité d'oxygène disponible doit être vérifiée :

- circuit d'oxygène fixe et bouteilles portatives : lire les manomètres de pression,
- générateurs chimiques : s'assurer de leur non percusion.

B.11 PROCEDURES D'EVACUATION D'URGENCE

11.1 Consignes de préparation à une évacuation d'urgence y compris la coordination de l'équipage et l'affectation aux postes d'urgence

Tout ou partie de cette section peut être traité dans un manuel spécifique (manuel Sécurité Sauvetage). Dans ce cas, l'exploitant doit y faire référence et considérer le manuel Sécurité Sauvetage comme faisant partie intégrante du manuel d'exploitation.

Des reports à la section 10 (schémas et paragraphes) sont possibles pour les consignes de préparation à une évacuation d'urgence.

Des schémas sont souhaitables pour définir les postes d'urgence et les plans d'évacuation.

L'exploitant doit mettre en évidence les distinctions à faire entre une préparation d'une évacuation sur terre ou sur mer.

Prévoir le cas du traitement des passagers à mobilité réduite, enfants UM ou non,

Faire figurer les check-lists destinées aux PNC.

11.2 Procédures d'évacuation d'urgence – Description des tâches assignées à l'ensemble des membres de l'équipage pour l'évacuation rapide d'un avion et la prise en charge des passagers en cas d'atterrissage forcé, d'amerrissage ou tout autre cas d'urgence.

Faire figurer les procédures d'évacuation d'urgence :

- avec préparation
- sans préparation
- avec préparation minimale

L'utilisation des moyens d'évacuation doit être décrite avec schémas à l'appui (issues, toboggans, glaces cockpit, cordes/sangles,...). Qui les actionne et sur quel ordre ? Prévoir le cas où l'issue est inutilisable.

Bien préciser la répartition des tâches au sein des PNC et entre PNT et PNC (phases de préparation éventuelle et de déclenchement). Une phraséologie précise doit être décrite.

Décrire éventuellement les spécificités de certaines procédures d'évacuation suite à :

- accélération / arrêt
- feu/fumée à bord
- problème technique divers
- alerte à la bombe
- détournement...

Décrire les particularités de l'amerrissage.

Faire figurer les check listes destinées aux PNC.

B.12 SYSTEMES AVION

Description des systèmes avion, commandes et indications associées et de leurs procédures d'utilisation.

Cette partie est une description des systèmes avions, des différentes composantes de ces systèmes, de leur fonctionnement en mode normal ou en cas de panne et des procédures permettant de les utiliser avec un descriptif des éléments visuels, des indicateurs permettant l'utilisation et le contrôle de ces systèmes.

Il est souhaitable que les exploitants classent les systèmes selon la numérotation ATA.

Cette partie est basée sur la documentation fournie par les constructeurs et/ou les équipementiers, adaptée par l'exploitant en tenant compte des particularités éventuelles de chacun des avions, même si parfois la documentation constructeur peut être reprise telle quelle.

Le cas échéant il est acceptable de renvoyer à la documentation du constructeur qui doit se trouver à bord de l'avion.

*Acceptation/approbations particulières :- autres systèmes de guidage pour les opérations tout temps
- approbation pour remplacer l'équipement radar météo par un autre système pour les avions de masse maximale certifiée au décollage ≤*

5,7 t et de configuration maximale approuvée *en siège pa*

PARTIE - C

C. CONSIGNES ET INFORMATIONS SUR LES ROUTES ET AERODROMES

La partie C rassemble les informations qui sont spécifiques aux aérodromes et aux routes utilisés. Les consignes d'exploitation générales doivent, elles, figurer en partie A.

Il convient que l'exploitant s'engage à s'assurer qu'il détient bien la documentation à jour correspondant à sa zone d'exploitation. La partie C doit contenir les informations suivantes, ou décrire le(s) document(s) contenant ces informations :

1. Pour chaque aérodrome devant être utilisé de manière répétitive:

a) fiches de terrain décrivant :

- les minimums opérationnels pour les aérodromes de départ, de destination, de dégagement, et de déroutement
- les procédures d'arrivée, d'approche, d'approche interrompue et de départ y compris les procédures de réduction de bruit ;

b) description des moyens de communication et aides à la navigation disponibles dans l'aérodrome ;

c) description des procédures à appliquer en cas de panne des moyens de communication lors des phases de départ, d'approche et d'arrivée (la procédure générale peut figurer en partie A, les procédures spécifiques à chaque terrain figurent en partie C);

d) services d'information aéronautiques et météorologiques disponibles dans l'aérodrome;

e) données sur la piste et l'infrastructure de l'aérodrome;

Pour les point (a), (b), (c), (d), et (e) la référence à une documentation opérationnelle de type "Jeppesen", "Atlas", "Lido", ou équivalent... est acceptable. Dans ce cas, l'exploitant doit indiquer quelle partie de cette documentation opérationnelle décrit chacun de ces points.

f) moyens d'assistance de l'aérodrome (pour l'entretien et le Handling);

g) limitations d'aérodrome (limitations de performances au décollage et à l'atterrissage) ;

h) procédures opérationnelles particulières (telles que procédures de dégivrage...);

2. Pour tout aérodrome devant être utilisé :

Catégorisation des aérodromes pour la qualification de l'équipage de conduite identification des aérodromes catégorisés en C ou en B pour

la qualification de l'équipage de conduite utilisés a priori.

Le manuel d'exploitation ne pouvant pas être amendé facilement en fonction de tout changement de réseau, il est acceptable que cette liste figurant au manuel d'exploitation ne soit pas exhaustive. Cependant, l'exploitant doit indiquer comment il met à jour une liste spécifique décrivant l'ensemble des aérodromes utilisés et la catégorisation de ces aérodromes. Il doit indiquer qui est responsable de la tenue à jour de cette liste, et les critères utilisés pour la catégorisation. La méthode de catégorisation peut figurer en partie C, B ou en partie A.

3. Pour les routes devant être utilisées de manière répétitive :

- a) altitude ou niveau de vol minimum ;
- b) moyens de communication et aides à la navigation ;
- c) procédures de communication et de navigation en route ;
- d) procédures en cas de panne des moyens de communication ;
- e) moyens de recherche et de sauvetage lorsque la zone que l'avion doit survoler présente des particularités;
- f) une description des cartes aéronautiques devant être à bord eu égard à la nature du vol et à la route à suivre;
- g) disponibilité des services d'information aéronautiques et météorologiques ;
- h) toutes limitations liées à une particularité de la route ou de la zone survolée (ex : zones MNPS, RVSM, zone polaire, emport d'oxygène supplémentaire pour le survol d'un relief élevé, etc.), ou à une particularité d'exploitation (ex : aérodrome isolé, route ETOPS, etc.),

Certains de ces éléments peuvent figurer en partie A.

Les informations demandées en (a) et (b) sont en général fournies par les routiers demandés en (f). Une partie de ces informations peut également figurer dans un document séparé du manuel d'exploitation lorsqu'elles correspondent à une zone spécifique telle qu'indiquée en (h).

Pour l'ensemble de ces points, la référence à une documentation opérationnelle de type "Jeppesen", "Atlas", "Lido", ou équivalent... est acceptable (pour le point (h), complétée si nécessaire par des procédures décrites en partie A.8). Dans ce cas, l'exploitant doit indiquer quelle partie de cette documentation opérationnelle décrit chacun de ces points.

PARTIE - D

Note : Le contenu des différents chapitres de la partie D doit être traité par des responsables de l'exploitation et non du TRTO. Les éléments qui concernent les personnels navigants doivent être traités sous la supervision du responsable désigné formation PN.

D.1. PROGRAMMES DE FORMATION ET DE CONTROLE - GENERALITES

Programmes de formation et de contrôle de tous les personnels d'exploitation assignés à des tâches opérationnelles en relation avec la préparation ou la conduite du vol.

L'exploitant doit décrire d'une manière générale les différentes formations réalisées au sein de la compagnie.

Il est souhaitable de faire également figurer la terminologie des abréviations utilisées souvent propres à la compagnie.

Dans le cas où des procédures ou consignes sont rédigées dans une autre langue que la langue de travail des personnels qui seront amenés à les appliquer, l'exploitant doit décrire la façon dont il s'assure que les personnels concernés comprennent bien ces consignes ou procédures (exemple : personnels d'exploitation non francophones dans une escale à l'étranger, utilisation de documents en anglais par les personnels navigants, etc).

D.2. LES PROGRAMMES DE FORMATION ET DE CONTRÔLE

Dans les paragraphes D.2.1 à D.2.4 ci-après, l'exploitant doit décrire pour chaque formation :

- l'objectif
- les personnels concernés par la formation et à quel moment elle doit être suivie
- les instructeurs habilités à délivrer la formation
- les instructeurs/contrôleurs habilités à effectuer les contrôles associés à la formation.

Cette information pourra également être présentée dans un tableau récapitulatif indiquant quel type d'instructeur/contrôleur (TRI, TRE, CRI, CRE, SFI, GI, CDB agréé AEL/CEL, contrôleur agréé PNC, formateur sûreté, etc.) est habilité à réaliser quel type de contrôle, entraînement, formation.

- les lieux et moyens didactiques utilisés, les sous-traitants éventuels (pour les simulateurs, le stage CRM, le stage sécurité - sauvetage...)

- la durée
- les documents et formulaires associés à chacun des stages.
- le programme :

Le programme de formation est souvent fonction des stages ou formations suivis antérieurement par chaque stagiaire. Lorsque c'est le cas, décrire les différents programmes associés à chaque type de stagiaire.

Exemples :

- stage de commandement pour un pilote ayant déjà été CDB dans une autre compagnie
- stage d'adaptation pour un pilote ayant déjà piloté sur le même type d'avion ou stage d'adaptation pour un pilote n'ayant jamais piloté sur ce type d'avion

Si un programme s'étale sur plusieurs années, donner la répartition des formations sur le nombre d'années concernées.

Les programmes détaillés des contrôles (scénarios, durée) ainsi que les formulaires associés. L'exploitant veillera à l'adéquation du programme de contrôle avec le temps imparti pour chaque contrôle. Pour les contrôles PNT en simulateur, il veillera également à leur faisabilité technique (logique des enchaînements...).

NB : L'exploitant d'une compagnie non-autorisée au transport de marchandises dangereuses doit décrire la formation aux marchandises dangereuses fournie à son personnel. D'autre part, la description de la formation des navigants aux marchandises dangereuses ou à la sûreté peut figurer en D.2.1 ou en D.2.3.

D.2.1. POUR L'EQUIPAGE DE CONDUITE

2.1. Pour l'équipage de conduite : tous les points pertinents de la réglementation relative à l'équipage de conduite et de la réglementation relative aux minimums opérationnels.

A) Formation lois règlements et procédures

B) Formations liées aux autorisations spécifiques de l'exploitant :

- En cas d'évolution du type d'exploitation de l'exploitant : ETOPS, B-RNAV, MNPS, RVSM

- Opérations par faible visibilité – formation et qualifications
- Formation initiales LVP
- Formation additionnelles LVP

- GNSS, RNP

C) Stage d'adaptation de l'exploitant

- Expérience minimum
- Organisation et responsabilité
- Contenu du stage de formation :
 - formation et contrôle au sol (systèmes avion, procédures normales, anormales et d'urgence)
 - formation et contrôle de sécurité-sauvetage, (à effectuer avant le début de la formation sur avion)
 - formation à la gestion des ressources de l'équipage ;
 - formation sur avion ou simulateur de vol et contrôle hors ligne associé
 - adaptation en ligne sous supervision et contrôle en ligne sous supervision
 - formation/information à la qualité
 - formation initiale à la sûreté (cette formation peut être décrite en D.2.3)
 - formation initiale aux marchandises dangereuses (cette formation peut être décrite en D.2.3)

Particularités du stage d'adaptation :

- CDB ou OPL intégrant la compagnie déjà qualifié sur le type
- CDB ou OPL de la compagnie changeant de type
- OPL intégrant la compagnie sans QT sur le type
- CDB intégrant la compagnie sans QT sur le type

N.B. : Si l'exploitant détient certaines autorisations spécifiques pour le type avion considéré, les modules correspondants de formation prévus au point D doivent être intégrés dans le stage d'adaptation. D'autre part, il convient d'apporter une attention particulière aux formations sur TCAS et EGPWS au cours des stages d'adaptation.

D) Formation aux différences et de familiarisation

E) Désignation comme commandant de bord

Première accession à la fonction CDB sur avion multipilote, stage d'accession à la fonction CDB

Autres...

F) Formation initiale à la qualification pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes;

G) Suppléance du CDB par un OPL de renfort

H) Formation initiale en vue de l'obtention de la qualification à la compétence de route et d'aérodrome

I) Entraînements et contrôles périodiques

- Cours au sol (tous les ans). Ces cours concernent principalement :
- 1/3 des systèmes avion et les révisions des différences entre 2 types ou variantes le cas échéant. Ils prennent en compte les autorisations spécifiques de l'exploitant sur le type avion considéré.
- procédure de dégivrage et antigivrage (prévoir une formation supplémentaire en cas d'introduction d'une nouvelle procédure, d'un nouveau type de fluide et/ou d'équipement, et d'un nouveau type d'avion)
- incapacité du pilote (périodicité : 1 an pour les cours au sol, 3 ans pour l'entraînement pratique si un simulateur est disponible)
- bilan des accidents, incidents et événements (périodicité 1 an)
- Entraînement sur avion/simulateur de vol (périodicité 1 an portant sur l'entraînement aux procédures de secours et d'urgence concernant les systèmes avion vus en cours sol et prenant en compte les autorisations spécifiques de l'exploitant sur le type avion considéré)
- Sécurité sauvetage, sûreté et marchandises dangereuses:
- sécurité sauvetage (périodicité : 1 an et programme vu sur 3 ans)
- Rafraîchissement des connaissances sûreté (périodicité 1 an). Cette formation peut être décrite en D.2.3.
- Maintien des compétences marchandises dangereuses (périodicité 2 ans). Cette formation peut être décrite en D.2.3.
- CRM (tous les ans avec l'ensemble du programme vu sur un cycle de 4 ans ou moins)
- Le cas échéant, procédures radio téléphoniques en langue anglaise
- Contrôle de prorogation de QT ou qualification de classe pouvant être associé à un CHL (périodicité 1 an)
- Contrôle hors ligne périodicité 6 mois)

	Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	GUIDE DE REDACTION DU MANEX
--	--	------------------------------------

- Contrôle en ligne (périodicité 12 mois)
- Contrôle de prorogation des aptitudes LVP (périodicité 6 mois)
- Prorogation de la qualification à la compétence de route et d'aérodrome (périodicité 12 mois calendaires)
- Prorogation de la qualification pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes (périodicité 6 mois, contrôle à faire à chaque CHL)
- Prorogation de l'aptitude à la suppléance du CDB par un OPL de renfort (périodicité 6 mois, contrôle à faire à chaque CHL)

N.B. : il convient d'apporter une attention particulière aux formations sur TCAS et EGPWS au cours des entraînements et contrôles périodiques.

Approbations/acceptations fondamentales :

- système qualité
- programme du stage d'adaptation de l'exploitant.
- programme d'entraînement et de contrôle périodiques des équipages de conduite.

Approbations/acceptations opérationnelles :

- MNPS/RVSM
- RNAV/RNP
- ETOPS
- CAT II/CAT III et utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés
- programme d'entraînement et de contrôle aux opérations par mauvaise visibilité.

Approbations/acceptations particulières :

- formation abrégée aux opérations par mauvaise visibilité.
- formation sur avion (hélicoptère) pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR < 150/200m) lorsqu'aucun simulateur n'existe.
- programme d'entraînement et de contrôle pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes.

D.2.2. POUR L'EQUIPAGE DE CABINE

2.2. Pour l'équipage de cabine : tous les points pertinents de la réglementation relative à l'équipage de cabine

A) Formation lois règlements et procédures

B) Formation/information a la qualité

C) Stage de spécialisation type avion

D) Sécurité – sauvetage, sûreté, type avion, secourisme

Un stage par période de référence de 12 mois identiques d'une année sur l'autre.

La formation à la sûreté peut être décrite en D.2.3

E) Formation marchandises dangereuses

Intervalles de temps n'excédant pas 2 ans. Cette formation peut être décrite en partie D.2.3

F) Actualisation des compétences

Approbations/acceptations fondamentales :

- *système qualité*

- *méthodes d'entraînement des PNC.*

D.2.3. POUR TOUS LES PERSONNELS D'EXPLOITATION

2.3. Pour tous les personnels d'exploitation, y compris les équipages :

a) tous les points pertinents prescrits par la réglementation relative aux marchandises dangereuses

b) et tous les points pertinents prescrits par la réglementation relative à la sûreté

Les formations ci-dessous peuvent être décrites en D.2.1 pour l'équipage de conduite ou en D.2.2 pour les équipages de cabine.

A) Formation sûreté

- formation initiale
- rafraîchissement des connaissances (cycle de 3 ans)

B) Formation marchandises dangereuses

- formation initiale
- maintien des compétences (intervalles de temps n'excédant pas 2 ans)

Approbations/acceptations fondamentales :- programmes de formation à la sûreté.

Approbations/acceptations opérationnelles :- programme de formation au transport aérien de marchandises dangereuses.

D.2.4. POUR LES PERSONNELS D'EXPLOITATION AUTRES QUE L'EQUIPAGE

2.4. Pour les personnels d'exploitation autres que l'équipage (tels que répartiteurs, manutentionnaires, etc.) : tous les points pertinents de la réglementation relatifs à leurs tâches.

A) Formation lois règlements et procédures

B) Formation qualité

C) Compétence du personnel d'exploitation

- Agent technique d'exploitation (RAG 1 et RAG 6)
- Trafic
- Passage
- Piste
- Fret
- Agents chargés du contrôle de l'exploitation

D) Dégivrage/antigivrage (prévoir une formation supplémentaire en cas d'introduction d'une nouvelle procédure, d'un nouveau type de fluide et/ou d'équipement, et d'un nouveau type d'avion)

Approbations/acceptations fondamentales :- système qualité

D.3. PROCEDURES

D.3.1. PROCEDURES DE FORMATION ET DE CONTROLE

L'exploitant doit donner ici :

Un rappel du principe des validités et de l'anticipation des contrôles

Les exigences d'expérience récente

L'architecture de l'année programme : descriptif d'une année type d'entraînements et contrôles périodiques d'un PNT.

D.3.2. PROCEDURES A APPLIQUER DANS LE CAS OU LE PERSONNEL N'ATTEINT PAS OU NE MAINTIENT PAS LE NIVEAU REQUIS

D.3.3. PROCEDURES POUR S'ASSURER QUE LES SITUATIONS ANORMALES OU D'URGENCE NECESSITANT L'APPLICATION, TOTALE OU PARTIELLE, DES PROCEDURES ANORMALES OU D'URGENCE ET LA SIMULATION DE L'IMC PAR DES MOYENS ARTIFICIELS, NE SONT PAS SIMULEES PENDANT LES VOLS DE TRANSPORT AERIEN PUBLIC.

D.4. DESCRIPTION DES DOCUMENTS DEVANT ETRE ARCHIVES ET DES DUREES D'ARCHIVAGE

Tableau 1 - Relevés de l'équipage de conduite

Relevés de l'équipage de conduite	
Stage d'adaptation et contrôle associé	3 ans
Stage commandant de bord (contrôle compris)	3 ans
Entraînement et contrôles périodiques	3 ans
Formation et contrôle pour opérer dans chacun des sièges pilotes	3 ans
Expérience récente	15 mois
Compétence de route et d'aérodrome	3 ans
Formation et qualification pour des exploitations spécifiques lorsqu'exigées (ex. OPS, CAT.II/III)	3 ans
Formation marchandises dangereuses comme approprié	3 ans

Tableau 2 - Relevés de l'équipage de cabine

Relevés de l'équipage de cabine	
Formation initiale et adaptation et formation aux différences (contrôles compris)	aussi longtemps que le membre d'équipage de cabine est employé par l'exploitant
Entraînement et remise à niveau (contrôles compris)	12 mois après que le membre d'équipage de cabine a quitté le service de l'exploitant
Formation aux marchandises dangereuses comme approprié	3 ans



**SUPPLEMENT 1 : LES PARTIES DES MANUELS
D'EXPLOITATION NECESSITANT UNE APPROBATION
SPECIFIQUE DE L'AGAC :**

Référenc	Sujets	Observations
A 2.4.	Contrôle d'exploitation	
A 5.2. (f)	Exploitation par l'équipage de conduite de plus d'un type ou variante	
A 5.3. (c)	Exploitation par l'équipage de cabine de plus de 3 types ou variantes	
A 7.	Limitations des temps de vol et règles de repos	
A 8.1.1.	Méthode de détermination des altitudes minimales de vol	
A 8.1.4.	Aires d'atterrissages en sécurité en route pour les monomoteurs terrestres	
A 8.1.8.	(i) Masses forfaitaires autres que celles spécifiées par la réglementation. (ii) Documentation alternative et procédures associées (iii) Omission de données de la documentation (iv) Masses forfaitaires pour la charge marchande	
A 8.1.11.	C.R.M.	
A 8.3.2.	MNPS	
A 8.3.2.	RNAV/RNP	
A 8.4.	Opérations Cat. II / Cat. III	
A 8.5.	Approbation ETOPS	
A 8.6.	Utilisation de la L.M.E.	
A.8.9.	Liste des fréteurs	
A.8.10	Consignes opérationnelles relatives au Transport/à l'Evacuation	
A 9.	Marchandises dangereuses	
B 1.1. (b)	Configuration maximale approuvée en sièges passagers	
B 2. (g)	Méthode alternative de vérification de la masse approche (DH < 200ft) Classe de	
B 4.1. (h)	Procédures pour les opérations forte pente et atterrissage court	
B 6. (b)	Utilisation des systèmes embarqués de masse et de centrage	
B.8.	Liste des déviations tolérées par rapport à la configuration de type.	
B.9.	List minimale d'équipements (L.M.E.)	
D 2.1.	Programme de formation Cat. II / Cat. III	

	Programme d'entraînement périodique et de maintien de compétence de l'équipage de conduite	
D 2.2.	Formation initiale de l'équipage de cabine Programme d'entraînement périodique et de maintien de compétence de l'équipage de cabine	
D 2.3.	Programme de formation à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses	
D.2.4.	Programme d'entraînement périodique et de maintien de compétence des agents	