



Instruction N° 0 0 2 7 0 /CCAA/DNA/SDNA 30 JUN 2005
Relative au manuel d'exploitation des entreprises
de transport aérien commercial

La présente Instruction est prise en application des arrêtés n° 00731/MINT et n° 00724/MINT du 07 juin 2005 fixant respectivement les conditions d'utilisation des avions et des hélicoptères par une entreprise de transport aérien. Elle est conçue pour toute entreprise sollicitant exercer des activités de transport aérien commercial.

1- Définition

Le manuel d'exploitation est un document destiné à être mis à la disposition du personnel de l'entreprise de transport aérien concernée par l'exploitation d'un avion particulier. Il sert de guide et de source de données pratiques et complètes pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

Un manuel d'exploitation bien conçu devrait au minimum :

- Respecter les réglementations en vigueur ;
- Etre facilement utilisable pour la préparation, la conduite, la surveillance et le traitement des données de vol ; et
- Présenter les consignes et instructions nécessaires au personnel sous une forme appropriée et pratique.

2- Mise à disposition du manuel d'exploitation

Une entreprise de transport aérien ne peut mettre en exploitation un avion si elle ne dispose d'un manuel d'exploitation correspondant et si elle l'a mis préalablement à la disposition du personnel intéressé.

L'entreprise de transport aérien doit s'assurer qu'il est connu et mis en application par le personnel concerné.

3- Evaluation du manuel d'exploitation

L'évaluation du Manuel d'Exploitation consiste à vérifier qu'il :

- a) respecte les règlements en vigueur, y compris tous les éléments obligatoires spécifiés, et ne contrevient aux règlements d'aucun autre Etat où l'exploitant doit assurer des services ;
- b) présente les instructions, principes et procédures d'exploitation d'une manière claire, complète et détaillée, de manière que le personnel d'exploitation, c'est-à-dire les membres d'équipage, les équipes chargées du trafic, du chargement, de la maintenance et du contrôle d'exploitation, ainsi que le personnel administratif, etc., soient parfaitement informés de ce que l'on attend d'eux. En utilisant ces textes comme il convient, tous les employés désignés ci-dessus devraient exécuter

- leurs tâches d'une manière très précise, réalisant ainsi la sécurité et l'efficacité de l'exploitation. Les procédures exposées doivent être efficaces, traduire un souci permanent de la sécurité et viser des objectifs réalisables ;
- c) prévoit des révisions afin que les renseignements qui y figurent soient tenus à jour ;
 - d) présente les consignes et instructions nécessaires au personnel sous une forme appropriée et pratique. Il convient de s'assurer que l'entreprise de transport aérien a fourni les instructions nécessaires selon les indications reçues en ce qui concerne la forme et la teneur de ces documents ;
 - e) définit les procédures normalisées pour les fonctions de tous les membres d'équipage.

Si les volumes constituant le Manuel d'Exploitation déposés par l'exploitant ne sont pas conformes à la description faite au paragraphe 4, le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique adresse à l'exploitant une lettre précisant les insuffisances constatées pour y remédier. L'exploitant y remédiera soit en apportant les corrections nécessaires dans un délai bref, soit en présentant à l'approbation du Directeur Général de l'Autorité Aéronautique un échéancier relatif au plan d'actions qu'il s'engage à réaliser.

4- Structure du manuel d'exploitation

Le Manuel d'Exploitation établi en application des dispositions ci-dessus, et qui est publié en plusieurs parties distinctes correspondant à des aspects particuliers de l'exploitation, doit être structuré en quatre parties de la manière suivante :

- 1) Partie A : Généralités ;
- 2) Partie B : Utilisation de l'aéronef ;
- 3) Partie C : Routes et Aérodrômes ;
- 4) Partie D : Formation.

5- Teneur du manuel d'exploitation

a) Partie Généralités

Cette partie comprend les items suivants :

- 1) Instructions indiquant les responsabilités du personnel d'exploitation en ce qui concerne la préparation et l'exécution des vols ;
- 2) Règles limitant le temps de vol et les périodes de service de vol et prévoyant des périodes de repos suffisantes pour les membres de l'équipage de conduite et l'équipage de cabine ;
- 3) Liste de l'équipement de navigation nécessaire à bord, y compris pour les vols en espace RNP si nécessaire ;
- 4) Lorsqu'elles s'appliquent au vol en question, procédures de navigation sur de grandes distances à utiliser, procédures en cas de panne moteur en vol ETOPS et désignation et emploi des aérodrômes de déroutement ;
- 5) Circonstances dans lesquelles on doit garder l'écoute radio ;
- 6) Méthode de détermination des altitudes minimales de vol ;
- 7) Méthode de détermination des minimums opérationnels d'aérodrome ;
- 8) Mesures de sécurité à prendre pendant les opérations d'avitaillement en carburant avec passagers à bord ;
- 9) Arrangements et procédures relatifs aux services en escale ;
- 10) Procédures à suivre par les pilotes commandants de bord lorsqu'ils sont témoins d'un accident ;
- 11) Equipage de conduite nécessaire pour chaque type de vol, y compris l'indication de la hiérarchie du commandement de bord ;

- 12) Instructions détaillées pour le calcul des quantités de carburant et de lubrifiant nécessaires, compte tenu de toutes les conditions de vol y compris l'éventualité d'une panne d'un ou plusieurs groupes motopropulseurs en cours de vol ;
- 13) Conditions dans lesquelles l'oxygène devra être utilisé et méthode de détermination de la quantité d'oxygène ;
- 14) Instructions pour le contrôle de la masse et du centrage ;
- 15) Instructions pour la conduite et le contrôle des opérations de dégivrage et d'antigivrage au sol ;
- 16) Spécifications relatives au plan de vol exploitation ;
- 17) Procédures d'exploitation normalisées (SOP) de chaque phase de vol ;
- 18) Instructions relatives à l'emploi et au moment de l'emploi des listes de vérification normales ;
- 19) Procédures d'urgence au départ ;
- 20) Instructions relatives au maintien de la conscience de l'altitude et à l'emploi d'annonces de l'altitude générées automatiquement ou prononcées par un membre de l'équipage ;
- 21) Instruction relative à l'emploi du pilote automatique et de l'automanette en IMC ;
- 22) Instructions relatives à l'éclaircissement et à l'acceptation des autorisations ATC, et en particulier de celles qui ont trait au franchissement du relief ;
- 23) Exposés verbaux pour le départ et l'approche ;
- 24) Familiarisation avec la route et la destination ;
- 25) Procédure d'approche stabilisée ;
- 26) Limitation des valeurs élevées de vitesse verticale de descente près de la surface ;
- 27) Conditions exigées pour amorcer ou poursuivre une approche aux instruments ;
- 28) Instructions relatives à l'exécution d'approches classiques et d'approches de précision aux instruments ;
- 29) Attribution des fonctions aux membres d'équipage et procédures pour la gestion de la charge de travail de l'équipage pendant les manœuvres d'approche et d'atterrissage aux instruments effectuées de nuit ou en IMC ;
- 30) Instructions et formation nécessaires pour éviter l'impact sans perte de contrôle, et politique concernant l'utilisation du dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS) ;
- 31) Politique, instructions, procédures et formation nécessaire relatives à l'évitement des abordages et à l'utilisation du système anticollision embarqué (ACAS) ;
- 32) Renseignements et instructions concernant l'interception des aéronefs civils, y compris :
 - a. Procédures que doivent suivre les pilotes commandant de bord d'aéronefs interceptés
 - b. Signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs intercepteurs et interceptés.
- 33) Pour les avions appelés à évoluer au-dessus de 15000 m (49 000 ft) :
 - a. renseignements qui permettront au pilote de choisir la meilleure solution en cas d'exposition au rayonnement cosmique d'origine solaire,
 - b. procédures applicables au cas où le pilote déciderait de descendre, portant sur :
 1. la nécessité d'avertir au préalable l'organe ATS approprié et d'obtenir une autorisation provisoire de descendre,
 2. les mesures à prendre au cas où les communications avec l'organe ATS seraient interrompues ou impossibles à établir.
- 34) Détails du programme de prévention des accidents et de sécurité des vols comprenant un énoncé de la politique de sécurité de l'exploitant et des responsabilités connexes de son personnel ;
- 35) Renseignements et instructions sur le transport des marchandises dangereuses, y compris les mesures à rendre en cas d'urgence ;
- 36) Instructions et éléments indicatifs en matière de sûreté ;
- 37) Liste des opérations de fouille de l'aéronef.

b) Partie B : Utilisation de l'aéronef

Cette partie comprend les items suivants : *d*

- 1) Limites de certification et d'utilisation ;
- 2) Procédures normales, anormales et d'urgence à utiliser par l'équipage de conduite, et listes de vérifications connexes ;
- 3) Consignes d'utilisation et renseignements sur les performances de montée tous moteurs en fonctionnement s'il en est fourni ;
- 4) Données de planification de vol pour la planification avant et pendant le vol, avec différents réglages de poussée/ régime et de vitesse ;
- 5) Instructions et données pour le calcul de la masse et du centrage ;
- 6) Instructions pour le chargement de l'aéronef et l'arrimage de la charge ;
- 7) Renseignements sur les systèmes de bord et leurs commandes, et instructions sur leur utilisation ;
- 8) Liste minimale d'équipements et liste d'écart de configuration pour les types d'avions exploités et pour les vols particuliers autorisés, y compris pour les vols en espace aérien RNP
- 9) Liste de vérification de l'équipement de secours et de sécurité et instructions pour l'emploi de cet équipement ;
- 10) Procédures d'évacuation d'urgence, y compris les procédures spécifiques au type d'avion, la coordination de l'équipage et les positions et fonctions de chaque membre d'équipage en cas d'urgence ;
- 11) Procédures normales, anormales et d'urgence à suivre par l'équipage de cabine, listes de vérification connexes et renseignements nécessaires sur les systèmes de bord, y compris un énoncé relatif aux procédures à suivre pour la coordination entre les équipages de conduite et de cabine ;
- 12) Equipement de survie et de secours pour différentes routes et procédures à suivre pour en vérifier le fonctionnement normal avant le décollage, y compris les procédures servant à déterminer la quantité d'oxygène nécessaire et la quantité disponible ;
- 13) Code de signaux visuels sol-air à l'usage des survivants.

c) Partie C : Routes et aérodromes

Cette Partie comprend les items suivants :

- 1) Guide routier pour veiller à ce que l'équipage de conduite dispose, pour chaque vol, de renseignements relatifs aux installations de télécommunication, aux aides de navigation, aux aérodromes, aux approches aux instruments et de tout autre renseignement que l'exploitant pourra juger nécessaire à la préparation et à l'exécution du vol ;
- 2) Altitudes minimales de vol pour chaque route à parcourir ;
- 3) Minimums opérationnels de chaque aérodrome susceptible d'être utilisé comme aérodrome d'atterrissage prévu ou comme aérodrome de décollage ;
- 4) Augmentation des minimums opérationnels en cas de détérioration des installations d'approche ou de celles de l'aérodrome ;
- 5) Renseignements nécessaires à l'exécution de tous les profils de vol exigés par les règlements, y compris (sans que l'énumération qui suit soit limitative) les renseignements nécessaires pour déterminer :
 - a. La longueur de piste nécessaire pour décoller sur une piste sèche, mouillée ou contaminée, y compris en cas de panne de système influant sur la distance de décollage ;
 - b. les limites de montée au décollage ;
 - c. les limites de montée en croisière ;
 - d. les limites de montée à l'approche et à l'atterrissage ;
 - e. la longueur de piste d'atterrissage requise sur piste sèche, mouillée et contaminée, y compris en cas de panne de système influant sur la distance d'atterrissage ;

f. les renseignements supplémentaires, par exemple limites de vitesse des pneus.

d) Partie D : Formation

Cette partie comprend les items suivants :

- 1) Détails du programme de formation de l'équipage de conduite ;
- 2) Détails du programme de formation relatif aux fonctions de l'équipage de cabine ;
- 3) Détails du programme de formation des agents techniques d'exploitation.

NOTA : Documentation réduite

La documentation réduite n'est pas obligatoire mais lorsqu'elle existe, elle doit être une émanation rigoureuse d'une partie sélectionnée du manuel d'exploitation. Cette sélection est réalisée sous l'autorité des responsables de l'exploitation de la compagnie. L'emport d'une documentation réduite ne dispense pas de l'emport des sections du manuel d'exploitation de base utiles au déroulement de la mission.

6- Présentation

6.1 Pagination

En tête de chaque partie du manuel d'exploitation, on trouve les pages suivantes :

| | |
|------------------|--|
| Première page : | page de garde |
| Deuxième page : | Table des matières ; |
| Troisième page : | Listes de mises à jour (amendements) ; |
| Quatrième page : | Liste des pages en vigueur ; |
| Cinquième page : | Liste des pages de la documentation réduite ; |
| Sixième page : | Page destinée aux remarques des détenteurs du manuel, personnel navigant ou employés au sol à transmettre au service de l'entreprise chargée des amendements au manuel d'exploitation. |

De plus, une table des matières détaillée figure en tête de chaque section.

Chaque page comportant le sigle de la compagnie et le titre de chapitre doit être numérotée et datée. Les pages laissées blanches doivent porter la mention "Page laissée intentionnellement blanche".

6.2. Format

Le format souhaitable des pages est celui du type commercial normalisé A4 (21 x 29,7).

6.3. Reliure

Toutes les pages sont perforées pour être classées sous couverture résistante à brochage mobile, permettant une insertion ou un retrait facile des pages lors d'une mise à jour.

Le nom de l'Entreprise de transport aérien exploitante, la nature du manuel et le type d'avion sont inscrits sur la couverture et sur la tranche des manuels.

7- Dépôt et Contrôle

L'Entreprise de transport aérien doit déposer pour approbation un Manuel d'Exploitation auprès des services compétents préalablement à la mise en service d'un avion, dans un délai de trois (3) mois au plus après que l'Autorité ait autorisé l'utilisation dudit avion.

Les compagnies actuellement déjà autorisées au Transport Aérien Commercial continueront d'utiliser leur manuel d'exploitation. Toutefois, celui-ci sera mis au standard de la présente instruction lors d'une modification importante de leur flotte ou d'une refonte du manuel existant.

L'exploitant fournira deux (2) exemplaires à l'Autorité Aéronautique dont un (1) sera retourné à la Compagnie après approbation.

8- Utilisation et Modification du Manuel d'Exploitation.

8.1 Utilisation du Manuel d'Exploitation.

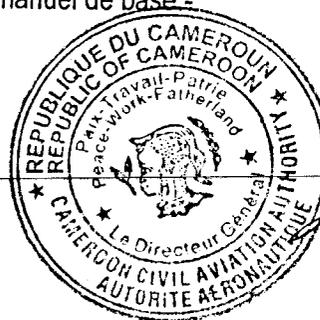
L'entreprise de transport aérien et ses personnels, notamment les équipages de conduite, doivent utiliser le manuel d'exploitation pour l'exécution de leurs missions, se conformer aux consignes qu'il énonce et veiller à sa stricte application.

Toute partie du manuel d'exploitation utile au déroulement de la mission doit être à bord de l'avion.

8.2 Modification et Mise à jour du Manuel d'Exploitation

Toute modification de l'exploitation ou de l'organisation de l'entreprise de transport aérien ainsi que de l'avion ayant une incidence sur le manuel d'exploitation doit être précédée d'un amendement de celui-ci. De plus, l'entreprise de transport aérien doit réviser le manuel d'exploitation en fonction de l'évolution de la réglementation.

Tout amendement doit donner lieu à une mise à jour du manuel d'exploitation. Les amendements doivent suivre la même procédure de dépôt que le manuel de base.



Le Directeur Général,

Sama Juma Ignatius
SAMA JUMA Ignatius