

République Togolaise

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de L'Aviation Civile



**GUIDE DE REDACTION
DU MANUEL
D'EXPLOITATION**

2^{ème} édition / Révision 00 / Janvier 2025

APPROUVE PAR



N° de contrôle :06



MANUEL DE PROCEDURES OPS

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

GUIDE DE REDACTION DU
MANUEL D'EXPLOITATION

ÉDITION N° 02-03/01/2025
REVISION N° 00-03/01/2025

Page : 2 sur 12

CHAPITRE 00 : ADMINISTRATION ET CONTRÔLE DE LA PROCEDURE

0.1 VALIDATION DU MANUEL

	Nom et Prénom	Fonction	Date	Signature
REDACTION	MONA Amouzouvi Kossi	Service Opérations Inspecteur OPS	31 JAN 2025	
	GNAGUIMBA Kouamna	Chef Service Opérations Inspecteur OPS	31 JAN 2025	
VERIFICATION DU DOCUMENT	TIASSOU Kossi	Directeur Contrôle et Sécurité des vols	14 FEV 2025	
CONTROLE DE LA CONFORMITE	AMAH Atchou Kossi	Directeur Inspection et Qualité	30 AVR 2025	
APPROBATION	IDRISSOU Abdou Ahabou	Directeur Général	30 AVR 2025	



	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02-03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025
	Page : 3 sur 12	

0.2 LISTE DE DISTRIBUTION

Destinataire	N° de copie	Version
Service OPS	01	Electronique
DCSV	02	Electronique
DIQ	03	Electronique
Service Informatique Documentation et Communication (SIDC)	00	Papier (original)
Service PEL	04	Electronique
Service AIR	05	Electronique
Bibliothèque électronique (GED)	06	Electronique

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02-03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025
	Page : 4 sur 12	

0.3 ENREGISTREMENT/HISTORIQUE DES REVISIONS

RECAPITULATIF DES REVISIONS					
Edition	Révision	Date de révision	Par	Fonction	Motif de la révision
Initiale	initiale	29/12/2006	AMEGO Komlan	Inspecteur OPS	Création du guide
01	00	31/08/2015	N'BOUKE Kokouvi A.	Chef Service OPS Inspecteur OPS	Mise à jour du guide
02	00	03/01/2025	MONA Amouzouvi Kossi	Inspecteur OPS	Nouvelle Edition pour prendre en compte les évolutions des documents de référence de l'OACI ainsi que les PQ USOAP CMA



MANUEL DE PROCEDURES OPS

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

GUIDE DE REDACTION DU
MANUEL D'EXPLOITATION

EDITION N° 02-03/01/2025
REVISION N° 00-03/01/2025

Page : 5 sur 12

APPROUVE LE

30 AVR. 2025

ANAC-TOGO

0.4 LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
PG	1	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.1	2	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.2	3	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.3	4	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.4	5-7	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.5	8-9	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.6	10	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.7	10	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.8	10-12	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.9	12	02	03/01/2025	00	03/01/2025
CHAPITRE 1					
0.1	2	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.2	2	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.3	2-3	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.4	3	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.5	3-4	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.6	4-5	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.7	5-6	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.8	6-7	02	03/01/2025	00	03/01/2025

**MANUEL DE PROCEDURES OPS**

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

**GUIDE DE REDACTION DU
MANUEL D'EXPLOITATION**EDITION N° 02-03/01/2025
REVISION N° 00-03/01/2025

Page : 6 sur 12

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
0.9	8-11	02	03/01/2025	00	03/01/2025
0.10	11-14	02	03/01/2025	00	03/01/2025
PARTIE A					
A.0	2-3	02	03/01/2025	00	03/01/2025
A.1	4-10	02	03/01/2025	00	03/01/2025
A.2	10-19	02	03/01/2025	00	03/01/2025
A.3	19-20	02	03/01/2025	00	03/01/2025
A.4	20-22	02	03/01/2025	00	03/01/2025
A.5	22-25	02	03/01/2025	00	03/01/2025
A.6	25-27	02	03/01/2025	00	03/01/2025
A.7	27-31	02	03/01/2025	00	03/01/2025
A.8	31-70	02	03/01/2025	00	03/01/2025
A.9	71	02	03/01/2025	00	03/01/2025
A.10	71-75	02	03/01/2025	00	03/01/2025
A.11	75-79	02	03/01/2025	00	03/01/2025
A.12	79-80	02	03/01/2025	00	03/01/2025
A.13	80	02	03/01/2025	00	03/01/2025
PARTIE B					
B.1	2-5	02	03/01/2025	00	03/01/2025
B.2	5-9	02	03/01/2025	00	03/01/2025
B.3	9-11	02	03/01/2025	00	03/01/2025

APPROUVE LE

30 AVR. 2025

ANAC-TOGO



MANUEL DE PROCEDURES OPS

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

GUIDE DE REDACTION DU
MANUEL D'EXPLOITATION

EDITION N° 02-03/01/2025
REVISION N° 00-03/01/2025

Page : 7 sur 12

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
B.4	11-15	02	03/01/2025	00	03/01/2025
B.5	16	02	03/01/2025	00	03/01/2025
B.6	17-18	02	03/01/2025	00	03/01/2025
B.7	18	02	03/01/2025	00	03/01/2025
B.8	19-20	02	03/01/2025	00	03/01/2025
B.9	20	02	03/01/2025	00	03/01/2025
B.10	21-23	02	03/01/2025	00	03/01/2025
B.11	23-24	02	03/01/2025	00	03/01/2025
B.12	24-25	02	03/01/2025	00	03/01/2025
PARTIE C					
Partie C	2-6	02	03/01/2025	00	03/01/2025
PARTIE D					
D.1	02	03/01/2025	03/01/2025	00	03/01/2025
D.2	02-42	03/01/2025	03/01/2025	00	03/01/2025
D.3	42-43	03/01/2025	03/01/2025	00	03/01/2025
D.4	43-45	03/01/2025	03/01/2025	00	03/01/2025

APPROUVE LE
30 AVR. 2025
ANAC-TOGO



0.5 TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 00 : ADMINISTRATION ET CONTRÔLE DE LA PROCEDURE.....	2
0.1 VALIDATION DU MANUEL.....	2
0.2 LISTE DE DISTRIBUTION.....	3
0.3 ENREGISTREMENT/HISTORIQUE DES REVISIONS	4
0.4 LISTE DES PAGES EFFECTIVES	5
0.5 TABLE DES MATIERES.....	8
0.6 SOURCES ET REFERENCES.....	10
0.7 OBJECTIFS DE LA PROCEDURE	10
0.8 DEFINITIONS ET ABREVIATIONS.....	10
0.8.1 DEFINITIONS.....	10
0.8.2 ABREVIATIONS	11
0.9 RESPONSABILITES.....	12
PARTIE 0 : PREFACE	2
0.1. INTRODUCTION.....	2
0.2. ACCEPTATION DU MANUEL D'EXPLOITATION	2
0.3. APPROBATION DU MANUEL D'EXPLOITATION	2
0.4. PRÉSENTATION DU GUIDE DE REDACTION.....	3
0.5. STRUCTURE DU MANUEL D'EXPLOITATION	3
0.6. AMENDEMENTS DU MANUEL	4
0.7. SECTIONS/SOUS-SECTIONS DU MANUEL D'EXPLOITATION RELATIVES A UNE APPROBATION OU A UNE ACCEPTATION.....	5
0.8. LANGUE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION.....	6
0.9. SYSTEME DE DOCUMENTS SUR LA SECURITE DES VOLS.....	7
0.10 PRESENTATION D'UN MANUEL D'EXPLOITATION	11
PARTIE A – GENERALITES FONDEMENTS.....	2
A.0. ADMINISTRATION ET CONTRÔLE DU MANUEL D'EXPLOITATION.....	2
A.1. ORGANISATION ET RESPONSABILITÉS	4
A.2. CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION	10
A.3. SYSTÈME QUALITÉ.....	19
A.4. COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE	20
A.5. EXIGENCES EN MATIÈRE DE QUALIFICATION.....	22
A.6. PRECAUTIONS EN MATIERE DE SANTE	25



A.7 GESTION DE LA FATIGUE : LIMITATION DES TEMPS DE VOL ET DE SERVICES ET EXIGENCES EN MATIERE DE REPOS	27
A.8. PROCEDURES D'EXPLOITATION.....	31
A.9. MARCHANDISES DANGEREUSES ET ARMES.	71
A.10. SÛRETÉ	71
A.11. TRAITEMENT, NOTIFICATION ET COMPTE-RENDU DES EVENEMENTS	75
A.12. REGLES DE L'AIR.....	79
A.13. LOCATION	80
PARTIE B – UTILISATION DE L'AERONEF	2
B.1. LIMITATIONS	2
B.2. PROCEDURES NORMALES	5
B.3. PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE.....	9
B.5. PREPARATION DU VOL	16
B.6. MASSE ET CENTRAGE	17
B.7. CONSIGNES DE CHARGEMENT.....	18
B.8. LISTE DES DEVIATIONS TOLEREES PAR RAPPORT A LA CONFIGURATION TYPE RANT 06 PART OPS1.B.030	19
B.9. LISTE MINIMALE D'EQUIPEMENTS RANT 06 PART OPS1.B.030	20
B.10. EQUIPEMENT DE SECURITE SAUVETAGE, OXYGENE COMPRIS	21
B.11 PROCEDURES D'EVACUATION D'URGENCE	23
B.12 SYSTEMES AVION	24
PARTIE C : CONSIGNES ET INFORMATIONS SUR LES ROUTES ET AERODROMES.....	2
PARTIE D – FORMATION.....	2
D.1. PROGRAMMES DE FORMATION ET DE CONTROLE - GENERALITES	2
D.2. LES PROGRAMMES DE FORMATION ET DE CONTROLE	2
D.2.3. POUR TOUS LE PERSONNEL D'EXPLOITATION (MEMBRES D'EQUIPAGE).....	39
D.3. PROCEDURES.....	42
D.4. DESCRIPTION DES DOCUMENTS DEVANT ETRE ARCHIVES ET DES DUREES D'ARCHIVAGE	43

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/ GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025
		Page : 10 sur 12

0.6 SOURCES ET REFERENCES

- Loi 2016-011 du 07 juin 2016 portant code de l'aviation civile ;
- Annexe 06 à la Convention de Chicago ;
- RANT 06 PART OPS-1 : règlement aéronautique national togolais relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avion par une entreprise de transport aérien public ;
- RANT 06 PART OPS-3 : Conditions techniques d'exploitation d'hélicoptère par une entreprise de transport aérien public ;
- RANT 03 : règlement aéronautique national togolais relatif à l'assistance météorologique à la navigation aérienne ;
- Doc 8168, Volume III de l'OACI : Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs ;
- Doc 10150 de l'OACI : Manuel sur les spécifications fonctionnelles du répertoire de localisation des aéronefs en détresse (LADR) ;
- Doc 10054 de l'OACI : Manuel sur la localisation des aéronefs en détresse et la récupération des données des enregistreurs de bord ;
- Doc 10064 de l'OACI : Manuel sur les performances des avions ;
- Doc 10153 de l'OACI : Orientations sur la préparation d'un manuel d'exploitation ;
- Doc 10121 de l'OACI : Manuel sur les services d'assistance en escale ;
- Doc 10147 de l'OACI : Orientations concernant une approche fondée sur la compétence pour la formation et l'évaluation relatives aux marchandises dangereuses ;
- Cir 355 de l'OACI : Evaluation, mesure et communication de l'état des surfaces de pistes ;
- Doc 10002 de l'OACI : Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité ;
- Doc 10084 de l'OACI : Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit ;
- Doc 10106 de l'OACI : Manuel sur la formation et l'évaluation fondées sur la compétence des agents techniques d'exploitation ;
- Airport Handling Manual de l'IATA ;
- PQ USOAP CMA de l'OACI (Version 2020) : 4.023, 4.101, 4.103, 4.109, 4.121, 4.129, 4.135, 4.143, 4.147, 4.149, 4.151, 4.153, 4.155, 4.161, 4.165, 4.171, 4.183, 4.185, 4.189, 4.203, 4.211, 4.221, 4.231, 4.241, 4.254, 4.261, 4.271, 4.281, 4.301, 4.321, 4.323, 4.358, 4.365, 4.366, 4.367, 4.369, 4.383, 4.384, 4.387, 4.401, 4.405, 4.409, 4.434, 4.439, 4.435, 4.460, 4.462.

0.7 OBJECTIFS DE LA PROCEDURE

L'objectif de ce guide est de donner aux exploitants aériens, des éléments indicatifs sur la rédaction du manuel d'exploitation.

0.8 DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

0.8.1 DEFINITIONS

Se référer au RANT 06 Part OPS-1/3 pour les définitions.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/ GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025
		Page : 11 sur 12

0.8.2 ABREVIATIONS

- ACAS: Système anticollision embarqué
- AFM : Manuel de vol/ Airplane Flight Manual
- AHM: Airport Handling Manual
- AIC : Circulaire d'information aéronautique
- AIP : Publication d'information aéronautique
- AIREP : Compte rendu en vol/ Air Report
- ANAC : Agence nationale de l'aviation civile du Togo (Autorité de l'Aviation Civile)
- CBTA : Approche de formation et d'évaluation fondées sur les compétences/Competency-Based Training and Assessment
- CDB : Commandant De Bord
- CDL : Liste d'écart dev configuration/Configuration Deviation List
- CFIT : Impact sans perte de contrôle/Control flight Into Terrain
- CRM : Gestion des ressources en équipage
- DCSV : Direction Contrôle et Sécurité des Vols
- ECAM : Système de supervision centralisée de l'avion
- EFB : Sacoche en vol électroniques/Electronic Flight Bag
- ETOPS/EDTO : Vol à temps de déroutement prolongé
- FCOM: Flight Crew Operating Manual
- FDTL : Limitations des temps de vol et de service
- FSTD : Flight Simulation Training Devices
- GHSP : Fournisseur de service d'assistance en escale/ Ground Handling Service Provider
- GPWS : Dispositif avertisseur de proximité du sol
- GRF : Compte rendu mondial pour l'évaluation et la communication de l'état de la surface des pistes /Global Reporting Format
- IATA : Association Internationale des Transporteurs aériens
- ICHM : IATA Cargo Handling Manual
- IFR : Règles de vol aux instruments/Instrument Flight Rules
- IGOM : Manuel des opérations au sol de l'IATA/IATA Ground Operations Manual
- IMC : Conditions météorologiques de vol aux instruments
- LIFUS : Vol sous supervision/Line Flying Under Supervision
- LME/MEL : Liste minimale d'équipement/ Minimum Equipment List
- LOC-I : Perte de contrôle en vol/Loss Of Control In-flight
- LVP : Procédure à faible visibilité/ Low Visibility Procedures
- MANEX : Manuel d'Exploitation
- MEA : Minimum Enroute Altitude
- MNPS : Minimum Navigation Performance Specifications
- MOCA : Altitude minimale de franchissement d'obstacles

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/ GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025
		Page : 12 sur 12

- MORA : Altitude minimale hors route
- MTOW : Masse maximale au décollage de l'aéronef
- MZFW : Masse maximale de l'aéronef sans carburant
- OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- OCC : Stage d'adaptation de l'exploitation/ Operator Conversion Course
- OPC : Contrôle Hors Ligne/Operator Proficiency Check
- OPL : Officier de Pilote de Ligne
- PANS : Procédures pour les services de navigation aérienne
- PBN : Navigation Fondée sur les Performances/ Performance Based Navigation
- PCB : Personnel Complémentaire de Bord
- PEA/AOC : Permis d'Exploitation Aérienne/ Air Operator Certificate
- PF : Pilote aux commandes
- PIC : Pilote commandant de bord
- PICUS : Pilot In Command Under Supervision
- PM : Pilote surveillant
- PNC : Personnel Navigant de Cabine
- PNT : Personnel Navigant Technique
- QRH : Quick Reference Handbook
- RANT : Règlement Aéronautique National Togolais
- RCAM : Matrice d'évaluation de l'état des pistes/Runway Condition Assessment Matrix
- RCR : Rapport sur l'état des pistes/Runway Condition Report
- RVR : Portée visuelle de piste
- RVSM : Minimum de séparation verticale réduit/ Reduced Vertical Separation Minima
- RTOW : Regulatory Take-Off Weight
- RWYCC : Code d'état de piste/Runway Condition Code
- SOP : Procédure d'exploitation normalisée
- TAWS : Système d'avertissement et d'alarme d'impact
- TCAS : Système d'alerte de trafic et d'évitement de collision
- UPRT: Formation à la prévention des pertes de contrôle et manœuvres de rétablissement
- VFR : Règles de vol à vue/ Visual Flight Rules
- ZFTT : Formation à temps de vol zéro

0.9 RESPONSABILITES

- ❖ L'exploitant est responsable de la rédaction du manuel d'exploitation. Il doit suivre le canevas prescrit par la réglementation.



MANUEL DE PROCEDURES OPS
GUIDE DE REDACTION DU
MANUEL D'EXPLOITATION

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

EDITION N° 02 -03/01/2025
REVISION N° 00-03/01/2025

PARTIE 0

Page 1 sur 14

CHAPITRE 01 : ORIENTATIONS RELATIVES A LA
PRESENTATION DU MANUEL

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02-03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025
	----- PARTIE 0	Page 2 sur 14

PARTIE 0 : PREFACE

0.1. INTRODUCTION

Le manuel d'exploitation est un manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches. Le manuel d'exploitation est donc l'un des moyens principaux par lesquels l'exploitant s'assure de la conformité de ses opérations aux exigences réglementaires et de la sécurité de l'exploitation.

Conformément aux dispositions du RANT 06, il est un élément fondamental pour la délivrance du Permis d'Exploitation Aérienne (PEA) et la surveillance continue de l'exploitant. Le Manuel d'exploitation est soumis à l'acceptation de l'Agence nationale de l'aviation civile du Togo (ANAC). Toutefois, certaines parties du Manuel d'exploitation sont approuvées.

Le présent guide a pour objectif d'aider les exploitants dans la rédaction de leur manuel d'exploitation. Il explicite et détaille quel peut être le contenu acceptable d'un manuel d'exploitation tel que prévu au par la réglementation en vigueur.

L'exploitant est seul responsable de la conformité des informations inscrites dans son manuel d'exploitation.

0.2. ACCEPTATION DU MANUEL D'EXPLOITATION

L'acceptation du manuel par l'ANAC atteste à l'exploitant que l'examen effectué, 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'ANAC pourra être amené à vérifier le contenu de l'ensemble des informations du manuel afférentes. L'ANAC peut déceler lors de cet examen complémentaire des non-conformités qui la conduiront à exiger une modification du manuel par l'exploitant.

0.3. APPROBATION DU MANUEL D'EXPLOITATION

L'approbation du manuel par l'ANAC atteste que l'examen a été effectué conformément à la réglementation et aux documents de références constructeurs en vigueur et que cette évaluation n'a pas mis en évidence de non-conformité à la réglementation applicable.

L'approbation d'un manuel traduit une constatation ou une détermination de conformité avec les exigences applicables.

Conformément RANT 06 OPS-1/3 P. 005 (h), l'exploitant doit fournir à l'Autorité de l'aviation civile les amendements et révisions prévus avant la date de leur entrée en vigueur. Dès lors que l'amendement concerne une partie quelconque du manuel d'exploitation devant être approuvée,

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025
	----- PARTIE 0	Page 3 sur 14

cette approbation doit être obtenue avant l'entrée en vigueur du dit amendement. 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.

Si l'examen ultérieur d'un amendement approuvé par l'ANAC devait amener à une remise en cause de l'approbation accordée, l'exploitant serait informé dans les meilleurs délais.

0.4. PRÉSENTATION DU GUIDE DE REDACTION

Pour chacun des sections et/ou sous sections du manuel d'exploitation devant faire l'objet de vérifications, le manuel d'exploitation indique :

- les références réglementaires ;
- le contenu détaillé de la section et/ou sous-section selon l'Appendice 1 à l'OPS-1.P.010 ou l'Appendice 1 à l'OPS-3.P.010 du RANT 06.

0.5 STRUCTURE DU MANUEL D'EXPLOITATION

0.5.1 Généralités

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 l'Appendice 1 à l'OPS-1.P.010 ou l'Appendice 1 à l'OPS-3.P.010 et si chacun des sections et/ou sous-sections 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 RANT 06 Part OPS 1 ou Part OPS 3 et celle du manuel d'exploitation soit fournie par l'exploitant.

Que la structure acceptée soit conforme au l'Appendice 1 à l'OPS-1.P.010 ou l'Appendice 1 à l'OPS-3.P.010 ou différente, le contenu du manuel d'exploitation doit comprendre au moins tous les éléments détaillés à l'Appendice 1 à l'OPS-1.P.010 ou l'Appendice 1 à l'OPS-3.P.010.

Au cours du processus de certification, l'exploitant établit, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation conforme aux dispositions du RANT 06 OPS-1/3 P.010 et à l'appendice 1 à l'OPS-1/3. P.010. Ce manuel d'exploitation est modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions sont communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.

La version initiale ainsi que les révisions/amendements du contenu du manuel d'exploitation sont transmises à l'autorité de l'aviation civile (ANAC) pour acceptation et le cas échéant, pour approbation. Certaines parties du manuel comprennent des éléments considérés comme obligatoires et font l'objet d'une approbation/acceptation fondamentale.

Les éléments du manuel d'exploitation doivent être structurés en quatre (04) parties :

- a) généralités (partie A) ;**

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02-03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025
	----- PARTIE 0	Page 4 sur 14

- b) utilisation de l'aéronef (partie B) ;**
- c) régions, routes et aérodromes (partie C) ;**
- d) formation (partie D).**

Les parties « généralités » et « régions, routes et aérodromes » sont acceptées par le directeur général de ANAC tandis que les parties « utilisation de l'aéronef » et « formation » sont approuvées par le directeur général de l'ANAC.

0.5.2 Soumission du manuel d'exploitation

Toute demande d'approbation/acceptation du manuel d'exploitation et de ses amendements ultérieurs est adressée au DG ANAC par l'exploitant aérien via une lettre de demande sous une forme et d'une manière acceptable pour l'autorité.

La version initiale du manuel d'exploitation est soumise à l'ANAC par l'exploitant aérien au cours de la phase de demande formelle (phase II) de processus de certification.

La version initiale du manuel d'exploitation ainsi les révisions subséquentes doivent être validées en interne par les principaux responsables et le dirigeant responsable de l'exploitant avant sa transmission à l'ANAC. Aucun projet de manuel d'exploitation ou de révision (non validé en interne par l'exploitant) soumis à l'ANAC ne sera évalué.

Il est souhaitable que la demande initiale d'approbation/acceptation du manuel d'exploitant soit déposée par l'exploitant à l'ANAC au moins (90) jours avant la date prévue pour le début de l'exploitation mais pas moins de (60) jours avant cette date.

AFIN D'EVITER DE SE REFERER A TOUT MOMENT AU TABLEAU DE REFERENCE CROISEE, L'ANAC RECOMMANDE FORTEMENT DE SE CONFORMER A LA STRUCTURE DEFINIE A L'APPENDICE 1 A L'OPS-1.P.010 OU L'APPENDICE 1 A L'OPS-3.P.010

0.6. AMENDEMENTS DU MANUEL

0.6.1. Les modifications apportées au manuel d'exploitation sont produites sous la forme de nouvelles pages ou de pages de remplacement. Les modifications manuscrites ne sont pas acceptables. Les nouvelles pages ou les pages de remplacement doivent comporter un numéro d'identification de la page et une date de publication.

Tout amendement du manuel d'exploitation doit être diffusé à l'ANAC et aux personnels d'exploitation **avant sa mise en vigueur** conformément aux dispositions de l'OPS 1.P.005. **S'il s'agit d'un amendement relatif à une approbation, l'exploitant devra obtenir l'approbation de l'ANAC avant l'entrée en vigueur dudit amendement conformément aux dispositions de l'OPS 1/3. P.005.**

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.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025
	----- PARTIE 0	Page 5 sur 14

En tout état de cause, l'exploitant et l'ANAC 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 (sauf pour la partie B9 pour laquelle une procédure spécifique de gestion des amendements est définie dans le cadre de l'approbation de la LME).

0.6.2. Enfin, lorsque l'examen d'un amendement par l'ANAC amène à une remise en cause de l'acceptation initiale, l'exploitant sera avisé dans les meilleurs délais.

0.7. SECTIONS/SOUS-SECTIONS DU MANUEL D'EXPLOITATION RELATIVES A UNE APPROBATION OU A UNE ACCEPTATION

Parmi les approbations ou acceptations requises par le RANT 06 PART OPS 1/OPS 3, 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 à l'AOC.

- **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 RANT 06 PART OPS 1.B.125 : *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 particulière de l'autorité (ex 1.E.025 : *formation sur avion pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR < 150/200 m) lorsqu'aucun simulateur n'existe*).

Les approbations et acceptations fondamentales sont en principe instruites et délivrées par l'ANAC avant la délivrance de l'AOC.

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'ANAC constate qu'une approbation ou acceptation est utilisée par l'exploitant sans qu'il en ait fait la demande, elle prendra contact avec l'exploitant afin de lui signaler la situation et de lui demander de prendre les dispositions nécessaires

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025
	----- PARTIE 0	Page 6 sur 14

(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'ANAC les parties de l'amendement liées à une approbation ou à une acceptation.

0.8. LANGUE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION

Références réglementaires : RANT 06 PART OPS 1/3.B.025 et IEM au RANT 06 PART OPS 1/3.P.005

La politique suivante relative à la langue de rédaction du manuel d'exploitation a été définie par l'ANAC afin d'assurer la sécurité de l'exploitation en s'appuyant notamment sur les exigences du Règlement RANT 06 PART OPS (1 ou 3). Le RANT 06 PART OPS 1 (ou 3). B.025 exige que l'exploitant s'assure que :

- 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.

Compte tenu des critères techniques :

- 1) Il est acceptable que les éléments suivants ne soient pas traduits en langue française :
 - légendes et certaines instructions élémentaires des courbes, graphes ou schémas rédigées en langue anglaise ;
 - descriptifs de formation délivrée en langue anglaise.
- 2) A l'exception des éléments couverts par le principe défini en 1 ci-dessus :

Les parties A et D du manuel d'exploitation doivent être rédigées en langue française ;

Sauf dérogation accordée par l'Autorité de l'aviation civile conformément au RANT 06 Part OPS-1/3.B.010 et P.005 (c), les parties A et D du manuel d'exploitation peuvent être rédigées en langue anglaise.

S'agissant de la partie B du manuel d'exploitation,

- les chapitres B0, B1, B4, B5, B6, B7, B10 et B11 doivent être rédigés en langue française tout en respectant les spécificités d'affichage à bord de l'aéronef ;
Sauf dérogation accordée par l'Autorité de l'aviation civile conformément au RANT 06 Part OPS-1/3.B.010 et P.005 (c), les chapitres B0, B1, B4, B5, B6, B7, B10 et B11 du manuel d'exploitation peuvent être rédigés en langue anglaise.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02-03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025
	----- PARTIE 0	Page 7 sur 14

- s'agissant des chapitres B2 et B3, les procédures peuvent être rédigées en langue française ou anglaise selon le choix de l'exploitant **sous réserve que les désignations utilisées soient identiques à celles utilisées en exploitation et pour la formation.** Les préambules et les commentaires développés relatifs à chacune des actions doivent cependant être libellés en langue française.
- s'agissant des chapitres B8 et B9, considérant que certains pilotes identifient mieux le libellé des items des CDL et MEL (LME) en langue anglaise, il est acceptable que ces documents soient rédigés :
 - en langue française mais en utilisant la langue anglaise pour les termes techniques qui assurent une meilleure identification du système concerné et sous réserve du respect des spécificités d'affichage à bord de l'aéronef ;
 - ou uniquement en langue française sous réserve que les spécificités d'affichage à bord de l'aéronef soient respectées, que toute opération de maintenance nécessitant une APRS soit effectuée dans des escales francophones et que la formation des pilotes garantisse que ces derniers identifient parfaitement les items de la LME lorsqu'ils sont rédigés en langue française ;
 - ou uniquement en langue anglaise sous réserve que les spécificités d'affichage à bord de l'aéronef soient respectées et que la formation des pilotes garantisse que ces derniers identifient parfaitement les items de la LME lorsqu'ils sont rédigés en langue anglaise ;
 - ou enfin, en langue française doublé intégralement en langue anglaise ;
- s'agissant du chapitre B12, il peut être rédigé en langue française ou anglaise.

3) Dans le cas d'escale à l'étranger, les éléments pertinents du manuel d'exploitation doivent être traduits dans une langue comprise par les personnels de l'escale et mis à leur disposition (Section 7 de la partie B notamment).

De même, si l'entreprise emploie des personnels d'exploitation étrangers, les éléments pertinents du manuel d'exploitation doivent être traduits dans une langue comprise par ces derniers.

4) DANS TOUS LES CAS, IL EST DE LA RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT DE DEMANDER A L'ANAC-TOGO, UNE DEROGATION /EXEMPTION POUR REDIGER TOUT OU PARTIE DE SON MANUEL D'EXPLOITATION EN LANGUE ANGLAISE

0.9. SYSTEME DE DOCUMENTS SUR LA SECURITE DES VOLS

0.9.1 Introduction

0.9.1.1 La présente section donne des orientations sur la création et l'organisation par les exploitants d'un système de documents sur la sécurité des vols. La création d'un système de documents sur la sécurité des vols est un processus complet, et tout changement apporté à

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025
	----- PARTIE 0	Page 8 sur 14

l'un quelconque des documents qui le composent peut avoir une incidence sur l'ensemble du système.

0.9.1.2 En outre, les lignes directrices sur l'élaboration des documents d'exploitation mettent souvent l'accent sur un seul aspect de la conception des documents, par exemple la présentation visuelle et la typographie, et portent rarement sur l'ensemble du processus. Il importe que les documents d'exploitation soient cohérents entre eux et qu'ils soient conformes aux RANT, aux exigences des constructeurs et aux principes relatifs aux facteurs humains. Il est également indispensable que les dispositions intéressant les différents services ne se contredisent pas et soient appliquées de façon uniforme. Par conséquent, il faut adopter une démarche intégrée, dans laquelle les documents d'exploitation sont considérés comme un système complet.

0.9.1.3 Les lignes directrices de la présente section portent sur les principaux aspects du processus d'élaboration par les exploitants d'un système de documents sur la sécurité des vols, en vue de l'application de l'OPS1/3.B.040 (e) du RANT 06 . Ces lignes directrices sont basées sur les dispositions de l'IEM OPS 1/3.B.040 (e).

0.9.2. Organisation

0.9.2.1 Le système de documents sur la sécurité des vols devrait être organisé selon des critères qui facilitent la recherche de l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol qui figure dans les différents documents d'exploitation composant le système, ainsi que la gestion de la diffusion et de la révision des documents d'exploitation. Il y devrait être établi comment les documents obsolètes sont traités afin d'éviter qu'ils ne soient utilisés par inadvertance.

0.9.2.2 Les renseignements contenus dans le système de documents sur la sécurité des vols devraient être regroupés en fonction de leur importance et de leur usage, comme suit :

- a) renseignements d'urgence critique, par exemple renseignements dont la non-disponibilité immédiate peut compromettre la sécurité de l'exploitation ;
- b) renseignements urgents, par exemple renseignements dont la non-disponibilité à bref délai peut avoir une incidence sur le niveau de sécurité de l'exploitation ou entraîner des retards;
- c) renseignements d'usage fréquent ;
- d) renseignements de référence, par exemple renseignements nécessaires à l'exploitation qui ne correspondent pas aux définitions de l'alinéa b) ou c) ;
- e) renseignements qui peuvent être groupés en fonction de la phase de vol pendant laquelle ils sont utilisés.

0.9.2.3 Les renseignements d'urgence critique devraient figurer au début des documents sur la sécurité des vols et être facilement repérables.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025
	----- PARTIE 0	Page 9 sur 14

0.9.2.4 Les renseignements d'urgence critique, les renseignements urgents et les renseignements d'usage fréquent devraient être présentés sur des cartes et des guides de consultation rapide.

0.9.3. Validation

Le système de documents sur la sécurité des vols devrait être validé avant d'être mis en place, et ce, dans des conditions réalistes. La validation devrait porter sur les aspects critiques de l'utilisation de l'information, afin d'en vérifier l'efficacité.

Le processus de validation devrait également porter sur les interactions entre tous les groupes qui peuvent intervenir au cours de l'exploitation d'un vol.

0.9.4. Conception

0.9.4.1 La terminologie utilisée dans le système de documents sur la sécurité des vols devrait être uniforme, et les objets et actions habituels devraient être désignés par des termes d'usage courant.

0.9.4.2 Les documents d'exploitation devraient comprendre un lexique des termes et sigles, accompagnés de leur définition courante. Le lexique devrait être mis à jour régulièrement pour qu'il soit possible d'avoir accès à la terminologie la plus récente. Tous les termes, sigles et abréviations importants figurant dans le système de documents devraient être définis.

0.9.4.3 Les documents de tous les types composant le système de documents sur la sécurité des vols devraient avoir une présentation uniforme, notamment en ce qui concerne le style, la terminologie, les graphiques et les symboles ainsi que la présentation visuelle. Cette uniformisation s'applique également à l'emplacement des différents types d'information et à l'utilisation des unités de mesure et des codes.

0.9.4.4 Le système de documents sur la sécurité des vols devrait comprendre un index principal qui permet de retrouver rapidement l'information figurant dans plus d'un document d'exploitation.

Note. — L'index principal doit figurer au début de chaque document et ne doit pas comprendre plus de trois niveaux. Les pages contenant de l'information sur les procédures anormales et d'urgence doivent être munies d'onglets pour accès rapide.

0.9.4.5 Le système de documents sur la sécurité des vols devrait être conforme aux exigences du système qualité de l'exploitant, le cas échéant.

0.9.5. Mise en place

Les exploitants devraient surveiller la mise en place du système de documents sur la sécurité des vols, pour veiller à ce que les documents soient utilisés d'une façon appropriée et réaliste, en fonction des particularités du milieu d'exploitation et d'une manière qui soit à la fois utile pour l'exploitation et profitable pour le personnel. Le mécanisme de surveillance devrait

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02-03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025
	----- PARTIE 0	Page 10 sur 14

comprendre un système formel de rétroaction permettant au personnel d'exploitation d'apporter sa contribution.

0.9.6. Amendement

0.9.6.1 Les exploitants devraient mettre en place un système de contrôle de la collecte, de l'examen, de la diffusion et de la révision de l'information pour traiter les renseignements et les données provenant de toutes les sources pertinentes pour le type d'exploitation qu'ils réalisent, y compris (sans que la liste soit limitative) l'État de l'exploitant, l'État de conception, l'État d'immatriculation, les constructeurs et les fournisseurs d'équipement.

Note. — Les constructeurs fournissent pour l'utilisation de leurs aéronefs des renseignements qui décrivent surtout le fonctionnement des systèmes de bord et les procédures dans certaines conditions, qui ne correspondent pas toujours aux besoins des exploitants. Ceux-ci devraient veiller à ce que cette information réponde à leurs besoins particuliers et à ceux des autorités locales.

0.9.6.2 Les exploitants devraient mettre en place un système de collecte, d'examen et de diffusion de l'information pour traiter les renseignements découlant de changements émanant de leurs activités, notamment :

- a) changements résultant de l'installation de nouveaux équipements ;
- b) changements apportés par suite de l'expérience en exploitation ;
- c) changements apportés aux politiques et procédures de l'exploitant ;
- d) changements apportés au certificat de l'exploitant ;
- e) changements visant à maintenir l'uniformité dans l'ensemble du parc aérien.

Note. — Les exploitants devraient s'assurer que les principes, les politiques et les procédures relatifs à la coordination de l'équipage sont adaptés à leur exploitation.

0.9.6.3 Le système de documents sur la sécurité des vols devrait être révisé :

- a) régulièrement (au moins une fois l'an) ;
- b) après des événements importants (fusion, acquisition, croissance rapide, réduction des effectifs, etc.) ;
- c) après des changements technologiques (introduction de nouveaux équipements) ;
- d) après une modification des règlements de sécurité.

0.9.6.4 Les exploitants devraient se doter de méthodes pour diffuser les renseignements nouveaux. Les méthodes devraient être modulées en fonction de l'urgence de cette diffusion.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02-03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025
	----- PARTIE 0	Page 11 sur 14

Note. — Étant donné que des changements fréquents réduisent l'importance des procédures nouvelles ou modifiées, il est souhaitable d'apporter le moins possible de changements au système de documents sur la sécurité des vols.

0.9.6.5 Les renseignements nouveaux devraient être examinés et validés compte tenu de leurs effets sur l'ensemble du système de documents sur la sécurité des vols.

0.9.6.6 La méthode de diffusion des renseignements nouveaux devrait être complétée par un système de suivi pour s'assurer que le personnel d'exploitation dispose des renseignements les plus récents. Le système de suivi devrait comprendre une procédure permettant de vérifier que le personnel d'exploitation a reçu les dernières mises à jour.

0.9.6.7 Les grandes lignes des révisions et amendements aux documents devraient être décrites afin de permettre de faire un suivi de toutes les modifications qui y ont été apportées.

0.10 PRESENTATION D'UN MANUEL D'EXPLOITATION

Afin de faciliter la prise de connaissance ainsi que les opérations de contrôle, le manuel d'exploitation doit être présenté selon les prescriptions énoncées ci-dessous. En tête du manuel, on trouve les pages suivantes :

- 1^{ère} page : page de garde comportant les mêmes informations que la couverture,
- 2^{ème} page : page d'approbation/acceptation,
- 3^{ème} page: liste des responsabilités de mise en œuvre du manuel comportant les tâches, les responsabilités, les prénoms et nom, signatures des personnes chargés de la mise en œuvre du manuel.
- 4^{ème} page : une liste des destinataires du manuel ou d'une partie du manuel
- 5^{ème} page : une liste de référence documentaire comportant le titre, le numéro d'édition et le numéro de l'amendement des documents de référence.

0.10.1. Papier

Le papier utilisé doit être assez résistant et de couleur blanche de préférence à l'exception des feuilles d'amendements temporaires et urgents.

0.10.2. Impression

L'impression doit être faite avec une ancre noire sauf lorsqu'il s'avère nécessaire de mettre en relief un texte ou une figure. Elle peut être en recto-verso ou recto simple. Toutefois, l'impression recto-verso est conseillée.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025
	----- PARTIE 0	Page 12 sur 14

En impression recto-verso, il est recommandé de commencer les chapitres et les sections sur une page de droite et les pages vierges doivent comportées la mention « intentionnellement blanche » ou autre mention équivalent.

Les photocopies sont acceptées à condition d'être lisibles (une photocopie de même qualité que l'impression est souhaitable).

0.10.3. Mise en page

a) Format

Le format des pages est en principe celui de type commercial normalisé A4 : 210X297 ou A5 :148X210. Toutes les pages d'un même volume doivent avoir le même format à l'exception celles comportant des schémas ou tableaux dont les dimensions nécessitent l'usage d'un format différent.

b) 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.

Les rubriques suivantes sont inscrites sur:

- la couverture :
 - o nom et logo de l'entreprise de transport aérien ;
 - o adresse de l'entreprise de transport aérien ;
 - o titre du volume ;
 - o référence de l'édition ;
 - o référence de l'amendement.
- la tranche (ou dos) du manuel :
 - o logo de l'entreprise de transport aérien ;
 - o titre du volume ;
 - o référence de l'édition et de l'amendement.

c) Marges

Les pages doivent comportées des marges suffisantes afin que la reliure ne perce pas une partie du contenu du manuel. Un espace suffisant doit également être laissé en haut et en bas des pages afin d'éviter toute confusion entre les entête et pied de pages et le contenu de la page.

d) Pagination

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025
	----- PARTIE 0	Page 13 sur 14

Chaque page doit comporter :

- Le logo de l'entreprise ;
- le nom du chapitre ;
- le nom de la section ;
- un identifiant de la partie du manuel ;
- un identifiant du volume du manuel le cas échéant ;
- un identifiant de la révision ;
- un identifiant de l'amendement ;
- un numéro d'ordre de la page.

e) Intercalaires

Pour faciliter l'emploi du manuel, les chapitres et éventuellement les sections sont séparées. Les séparations (intercalaires, onglets, etc...) portent le numéro et le titre de la section (ou de la sous-section).

f) Amendements

Les amendements sont effectués, de préférence, par l'insertion de pages nouvelles et de retrait de page à remplacer. Ils sont datés et numérotés. Ces indications sont reportées sur chaque page modifiée.

0.10.4. Conception du manuel d'exploitation

La conception du manuel respectera les principes des facteurs humains, notamment :

- 1-la langue écrite, non seulement le vocabulaire et la grammaire mais aussi la façon dont ils sont employés ;
- 2-la typographie, notamment le style des caractères, l'impression et la disposition qui joue un rôle important dans la compréhension d'un texte écrit ;
- 3-l'emploi des photos, des schémas et des tableaux pour remplacer des longs textes descriptifs ce qui facilite la compréhension et soutient l'intérêt. L'emploi d'illustration en couleur réduit le travail de discrimination nécessaire et a un effet motivant ;
- 4-le cadre de travail dans lequel le document sera utilisé, il s'agit d'un élément à prendre en compte au moment où l'on détermine la grandeur des caractères et des pages.

0.10.5. Utilisation du manuel d'exploitation

L'exploitant 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.

0.10.6. Mise à jour du manuel

Tout amendement doit donner lieu à une mise à jour. Chaque exemplaire du manuel d'exploitation doit être tenu à jour.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025
	----- PARTIE 0	Page 14 sur 14

0.10.7. Contenu et forme

Ce manuel ne doit pas être une simple copie des textes réglementaires. Il ne doit pas, sauf cas particulier, présenter ces textes sous leur forme originale mais les exprimer sous forme de consignes, d'instructions, etc., élaborées par l'exploitant et adaptées à son exploitation et aux personnels chargés de l'exécution des tâches.

0.10.7. Dispositions approuvées

Les dispositions prises par l'exploitant doivent être approuvées et incluses au manuel d'exploitation, ces dispositions doivent être reproduites dans le manuel d'exploitation sous la forme qui a été explicitement approuvée. Il doit en outre être fait mention de l'approbation et de la date à laquelle elle a été délivrée.



MANUEL DE PROCEDURES OPS
GUIDE DE REDACTION DU
MANUEL D'EXPLOITATION

PARTIE A

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

EDITION N° 02 -03/01/2025
REVISION N° 00-03/01/2025
Partie A Page 1 sur 80

**CHAPITRE 02 : ORIENTATIONS POUR L'EXAMEN DE
LA PARTIE A -GENERALITES**

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 2 sur 80

PARTIE A – GENERALITES FONDEMENTS

Note 1: La langue de rédaction de la partie A est traitée dans le chapitre "langue de rédaction du manuel d'exploitation" de la partie « préface » du présent guide.

Note 2: La numérotation utilisée dans ce guide se rapporte à celle figurant dans l'Appendice 1 au RANT 06 PART OPS 1/3.P.010.

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

A.0.1. INTRODUCTION

RANT 06 PART OPS1/3.D.010, RANT 06 PART OPS1/3.P.005, RANT 06 PART OPS1/3.P.010 et RANT 06 PART OPS1/3.B.020.

Cette section doit couvrir les points suivants :

- a) une déclaration que le manuel d'exploitation est conforme aux lois applicables et aux conditions de l'AOC et aux spécifications d'exploitation correspondantes;
- b) une liste et une description sommaire des différentes parties du manuel, leur teneur, applicabilité et utilisation;
- c) une déclaration que le manuel d'exploitation comprend les consignes d'utilisation devant être suivies par tout le personnel ;
- d) des explications et définitions des termes et mots nécessaires à l'utilisation de ce manuel ;
- e) des informations sur les politiques, la philosophie opérationnelle et les objectifs de l'exploitant;
- f) des informations sur les réglementations de l'ANAC et les réglementations et exigences applicables d'autres États survolés;
- g) des responsabilités du personnel d'exploitation, y compris le responsable exécutif pour le contenu du manuel d'exploitation et l'approbation des révisions et des modifications. Aux fins du présent manuel, il est supposé que l'exploitant désigne un responsable des vols comme responsable général du manuel d'exploitation. Si cette autorité peut être déléguée (p. ex. si la responsabilité du manuel d'instruction échoit au directeur de la formation), cette délégation d'autorité doit être décrite avec précision;
- h) une déclaration selon laquelle le manuel d'exploitation est accepté/approuvé par l'autorité nationale compétente et contient tous les éléments spécifiés par cette autorité;
- i) une déclaration rappelant que l'ensemble du personnel d'exploitation se doit de se familiariser avec le contenu du manuel d'exploitation, et au moins avec les éléments qui se rapportent à ses fonctions, et de se conformer à tout moment aux procédures et politiques décrites dans le manuel d'exploitation;
- j) un rappel que les détenteurs du manuel ont la responsabilité de saisir et d'enregistrer toute éventuelle modification de celui-ci.

Les déclarations doivent bien couvrir les points a) et c).

Lorsqu'une modification intervient, les points b) et d) doivent être amendés.

A.0.2. SYSTEME D'AMENDEMENT ET DE REVISION

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 3 sur 80

RANT 06 PART OPS1/3.P.005

Le système d'amendement et de révision doit prévoir :

- a) la personne responsable de l'édition et de l'insertion des amendements et révisions.
- b) la liste des amendements et révisions avec les dates d'inscription et de validité ;
- 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) les amendements et révisions indiqués par des notes ou annotations dans le texte, les illustrations et les schémas
- g) les révisions temporaires.
- h) une description du système de diffusion des manuels, des amendements et des révisions.

Les points (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 faciliter le suivi des amendements et le contrôle du manuel d'exploitation, son en-tête doit comporter au moins les éléments suivants :

- le nom de la compagnie avec le Logo éventuellement ;
- le nom « Manuel d'exploitation » ou « Operation Manual » ;
- le nom de la partie ;
- le nom de la section et le nom de la sous-section ;
- la numérotation de la page permettant d'identifier la Partie, la section, la sous-section et le numéro de page dans la sous-section ;
- le numéro d'amendement sous le format « Amendement X » suivi de la date d'entrée en vigueur.

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 leurs tâches.

D'une manière générale,

- les amendements au manuel d'exploitation doivent donner lieu à l'insertion de pages nouvelles ou de remplacement ;
- les amendements manuscrits au manuel d'exploitation ne doivent pas être acceptables;
- les pages nouvelles ou de remplacement doivent comporter un numéro de page et une date d'édition. Une feuille d'accompagnement doit indiquer le motif de l'amendement et comporter une liste de vérification de l'amendement à effectuer. Cela est surtout nécessaire lorsque l'amendement effectuée est relatif à la sécurité ;
- des instructions doivent être incluses pour l'incorporation de l'amendement dans le volume appropriée et pour l'enregistrement de l'incorporation de l'amendement ;
- le visa du responsable qui approuve l'amendement doit apparaître ;
- une révision de la liste des pages en vigueur doit être incluse avec tout amendement au manuel d'exploitation.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 4 sur 80

A.1. ORGANISATION ET RESPONSABILITÉS

A.1.1. STRUCTURE DE L'ORGANISATION

RANT 06 PART OPS1&3. C. 005, Appendice 2 au RANT 06 PART OPS1 & 3. C. 005, RANT 06 PART OPS1&3.B.035.

La structure de l'organisation doit contenir des organigrammes et leur cohérence avec les informations portées par ailleurs à la connaissance de l'ANAC (notamment MME). Une structure de gestion solide et efficace est essentielle.

Il doit y avoir une description de la structure de l'organisation comprenant l'organigramme général de la société et celui du département exploitation. L'exploitant doit définir la relation entre le département d'exploitation et d'autres départements de la compagnie et les lignes de subordination et de rapports de tous les départements, divisions, etc., en ce qui concerne la sécurité des vols.

L'exploitant doit établir une structure organisationnelle qui doit inclure entre autres, les services d'assistance en escale, comme condition préalable à la délivrance d'un AOC. Cette structure relative aux services d'assistance en escale doit prendre en compte les services suivantes :

- i) services de piste;
- ii) services aux passagers;
- iii) traitement des bagages;
- iv) services de cabine;
- v) contrôle de la masse et du centrage;
- vi) matériel de servitude au sol;
- vii) services d'avitaillement.

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 établis et documentés.

Les organigrammes précités doivent faire apparaître la structure complète de la compagnie ainsi que les personnes responsables telles qu'exigées par le règlement RANT 06 PART OPS1 & 3 :

- Dirigeant Responsable ;
- Responsable désigné opérations aériennes ;
- Responsable désigné système d'entretien ;
- Responsable désigné formation et entraînement des équipages ;
- Responsable désigné opérations au sol ;
- Responsable du système qualité ;
- Responsable du gestion de la sécurité ;
- Responsable chargé de la sûreté.

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

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 5 sur 80

Ce chapitre peut ne contenir que des organigrammes.

Les points suivants doivent être pris en compte dans l'évaluation de l'organigramme :

- ✓ Le responsable qualité :
 - (A) doit avoir directement accès au dirigeant responsable ;
 - (B) ne doit pas être l'un des responsables désignés.
- ✓ Dans le cas de petits / très petits exploitants (voir la définition ci-dessous), les postes de dirigeant responsable et de responsable qualité peuvent être combinés. Cependant, dans ce cas, les audits qualité devraient être conduits par un personnel indépendant. Il ne sera pas possible pour le dirigeant responsable d'être l'un des responsables désignés.

NB : Les exploitants n'employant pas plus de 5 personnes à plein temps sont considérés comme « très petits » tandis que ceux employant entre 6 et 20 personnes à plein temps sont considérés comme « petits ». Dans ce cadre, plein temps signifie au moins 35 heures par semaine congés exclus.

- ✓ Un exploitant qui compte plus de 20 Equivalent Temps Plein (ETP) est un exploitant complexe. Outre le critère du nombre d'ETP, le caractère complexe est déterminé en prenant en compte les critères suivants :
 - étendue et portée des activités sous-traitées soumises à approbation;
 - exploitation requérant une ou plusieurs des approbations particulières;
 - exploitation commerciale spécialisée requérant une autorisation spéciale suivant le RANT 06 PART SPO;
 - nombres de types d'aéronef ;
 - environnement dans lequel s'effectue une part significative de l'exploitation (exploitation offshore, zone montagnaise, etc).

L'exploitant détermine sa complexité au regard de ces critères.

- ✓ Pour tout **cumul** l'exploitant doit s'assurer que la personne est en mesure d'assumer l'ensemble des responsabilités liées à chacune des fonctions tenues (profil, compétences, temps suffisant alloué à chaque fonction, etc.)

A.1.2. RESPONSABLES DESIGNES ET RESPONSABLES

RANT 06 PART OPS 1 &3. C.005, RANT 08 PART M

Il est particulièrement important que la gestion de l'exploitation occupe une place appropriée au sein de l'organisation et soit confiée à du personnel expérimenté et compétent.

Les noms et prénoms ainsi que les coordonnées (numéros de téléphone et e-mail) du dirigeant responsable, des responsables désignés pour les opérations aériennes, le système d'entretien, la formation des équipages, les opérations au sol et les responsables du système qualité, système gestion

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 6 sur 80

de la sécurité et sûreté tels que prescrits par le RANT 06 PART OPS 1 & 3 C.005. Une description de leurs fonctions et responsabilités doit être incluse.

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

L'exploitant doit prendre des dispositions pour assurer la continuité de la supervision en l'absence de personnes désignées. Des suppléants doivent être identifiés à cet effet.

Acceptations/approbations fondamentales :

- RANT 06 PART OPS 1 & 3.C.005 (h) : Dirigeant Responsable.

Acceptations/approbations fondamentales :

- **RANT 06 PART OPS1& 3.C.005 (i) :**
 Responsables désignés :
 - opérations aériennes ;
 - opérations au sol ;
 - formation et entraînement des équipages ;
 - système d'entretien.

Responsables :

- Responsable du système qualité ;
- Responsable du gestion de la sécurité ;
- Responsable chargé de la sureté.

Acceptations/approbations particulières :

- **RANT 06 PART OPS1 & 3.C.005 (Appendice 2 RANT 06 PART OPS 1& 3. C.005) :**
Niveau de qualification technique et d'expérience acquise pour être désigné comme 'responsable' ;
- **RANT 06 PART OPS1& 3.C.005 Appendice 2 RANT 06 PART OPS1& 3.C.005 :**
Nomination d'un responsable désigné déjà responsable chez un autre exploitant ;
- **RANT 06 PART OPS1& 3.C.005 Appendice 2 RANT 06 PART OPS1& 3.C.005 :**
Acceptation pour qu'une même personne assume plus d'un poste désigné.

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

Appendice 2 RANT 06 PART OPS1& 3.C.005

L'exploitant doit définir les responsabilités et les fonctions des différents responsables de l'entreprise, leurs relations avec les autres responsables et leurs relations avec l'exploitation des vols et l'organisation dans son ensemble. Les pouvoirs, tâches et responsabilités attachés à chaque poste clé et la place que celui-ci occupe au sein de l'organisation doivent être clairement compris par son titulaire et celui-ci est tenu de s'y conformer.

En effet, l'exploitant doit définir :

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION <p style="text-align: center;">-----</p> PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 7 sur 80

- les fonctions et responsabilités du dirigeant responsable, de chaque responsable désigné et de tout autre responsable prévu au chapitre C du RANT 06 OPS-1/3. Les tâches, les attributions/responsabilités et autorité/pouvoirs de l'encadrement opérationnel, se rapportant à la sécurité des opérations aériennes et leur conformité aux règles applicables doivent être décrites. Les qualifications requises pour les postes de gestion clés doivent être indiqués ;
- une délimitation précise des fonctions et une hiérarchie doivent être établie et documentée. Les responsabilités doivent être analysées afin de s'assurer qu'il n'existe pas de conflits d'une part et que les responsabilités de chaque responsable désigné et responsables sont couvertes d'autre part.

Le dirigeant responsable est la personne acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile et qui a le pouvoir dans l'entreprise pour s'assurer que toutes les opérations et toutes les activités d'entretien peuvent être financées et mises en œuvre au niveau exigé et selon toutes exigences additionnelles définies par l'exploitant.

Le responsable désigné opérations sol doit avoir la responsabilité et l'autorité pour la gestion de toutes les fonctions de services d'assistance en escale, comme condition préalable à la délivrance d'un AOC. La description des responsabilités et des pouvoirs correspondants aux services d'assistance doivent être spécifiées. La chaîne de responsabilités liée aux services suivants, le cas échéant, doit être prise en compte : i) services de piste; ii) services aux passagers; iii) traitement des bagages; iv) services de cabine; v) contrôle de la masse et du centrage; vi) matériel de servitude au sol; vii) services d'avitaillement.

Les aspects suivants des fonctions et responsabilités des responsables désignées opérations aériennes et formation et entraînement des équipages ainsi que les responsables sécurité et qualité doivent être spécifiés:

- Le responsable désigné opérations aériennes (RDOA) est responsable devant le dirigeant responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique des opérations de vol. En particulier, le RDOA veille à ce que la nécessité d'une exploitation sûre et efficace soit pleinement reconnue lors de l'élaboration d'un plan d'activités. Les autres responsabilités de ce poste consistent à s'assurer que l'exploitation soit conforme à toutes les réglementations pertinentes, tant au niveau national que lors de vols effectués sur le territoire d'autres États. Le RDOA se concertera à ce propos avec l'Autorité de l'aviation civile et avec les autorités compétentes des autres États. Il est chargé de la liaison et de la coordination avec les autres départements de la compagnie, de l'approbation du contenu du manuel d'exploitation et, en dernier ressort, de l'autorisation de tous les vols ;
- Le responsable désigné formation et entraînement des équipages (RDFE) est la personne nommée par l'exploitant qui est responsable de la gestion et de la supervision de la formation des équipages. Il est responsable de la conception, de la coordination et de la mise en œuvre de la formation de l'exploitant dans le but de garantir que la norme finale de compétence de l'équipage est atteinte. Le RDFE s'assure que les programmes de formation sont conformes aux exigences réglementaires applicables, qu'ils intègrent la politique de formation de l'exploitant et qu'ils tiennent compte des éventuelles contributions du système de gestion de la sécurité de l'exploitant.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 8 sur 80

- Le responsable du système de gestion de la sécurité est la personne chargée de la mise en œuvre et du maintien d'un SGS efficace. Ses fonctions incluent, sans s'y limiter:
 - ✓ l'exécution/la facilitation de la détermination des dangers et de l'analyse des risques de sécurité;
 - ✓ la surveillance des mesures correctives et l'évaluation de leurs résultats;
 - ✓ l'établissement de rapports périodiques sur les performances de l'organisme en matière de sécurité;
 - ✓ la tenue des dossiers et de la documentation relative à la sécurité;
 - ✓ la coordination de la planification des interventions d'urgence;
 - ✓ la garantie qu'un programme de formation approprié est mis en place.

- Le responsable qualité du système de gestion de la qualité est la personne chargée de la mise en œuvre et du maintien d'un système qualité efficace. Ses fonctions incluent, sans s'y limiter :
 - ✓ surveiller l'activité dans les domaines des opérations aériennes, de l'entretien, de la formation des équipages et des opérations au sol,
 - ✓ s'assurer que les normes requises par l'Autorité de l'aviation civile, ainsi que toute exigence supplémentaire définie par l'exploitant, sont suivies sous la surveillance du responsable désigné correspondant ;
 - ✓ s'assurer que le programme d'assurance qualité est convenablement défini, mis en œuvre et maintenu ;

NB : Le responsable qualité doit avoir directement accès au dirigeant responsable et à toutes les parties de l'organisation de l'exploitant et, si nécessaire, des sous- traitants.

- Le responsable sûreté est la personne chargée de la mise en œuvre des dispositions du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC). Le rôle de l'encadrement opérationnel en matière de sûreté peut être décrit ici, ou à défaut en § A.10.1.

En plus des responsabilités ci-dessus mentionnées, les responsabilités, les attributions et pouvoirs spécifiques du personnel d'exploitation liées à la conduite des opérations aériennes (la préparation et l'exécution des vols) doivent être décrites.

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 (le cas échéant);
- encadrement des PNT ;
- encadrement des PNC ;
- encadrement des personnels au sol dont le chef d'escale et le chef du contrôle de l'exploitation (CCO) ;
- Agent technique d'exploitation : Le manuel d'exploitation doit spécifier les responsabilités et fonctions des agents techniques d'exploitation, conformément à la méthode approuvée par l'exploitant en matière de contrôle et de supervision des vols;
- Service documentation opérationnel : les responsabilités et fonctions du responsable de la documentation opérationnel doivent être décrites.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 9 sur 80

NB : Il est nécessaire d'établir les responsabilités et les fonctions des différentes personnes impliquées et leurs relations les unes avec les autres, tant au sein de l'ensemble de l'exploitation.

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

RANT 06 PART OPS1/3.B.085, RANT 06 PART OPS1/3.B.087, RANT 06 PART OPS1/3.B.090,

Déclaration définissant l'autorité et les responsabilités du commandant de bord. Les exigences des RANT 06 PART OPS1/3.B.085 & B.087 doivent être prises en compte.

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).

Il est à noter que le pilote commandant de bord (PIC) est responsable de l'exploitation d'un aéronef conformément aux règles de l'air et a l'autorité finale quant à la disposition de l'aéronef quand il est aux commandes. Il est donc essentiel que le manuel comporte une déclaration sur l'autorité du PIC. La réglementation RANT OPS1. B.090 devra y être citée, ainsi que les annexes à la Convention, de Chicago traitant de l'autorité du PIC. Il conviendra également de se référer aux parties pertinentes des conventions de La Haye, Tokyo et Montréal. En particulier, des détails de la Convention de Tokyo devraient être inclus dans le manuel car cette convention contient des dispositions sur les pouvoirs du PIC.

Le manuel d'exploitation devrait également donner des informations sur les devoirs et les responsabilités du PIC, qu'ils soient exigés par la réglementation ou simplement assignés par l'exploitant. Les fonctions ou responsabilités assignées par l'exploitant relèvent d'une décision politique de ce dernier et refléteront ses exigences particulières.

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

RANT 06 PART OPS1/3.B.085

Il faudra définir clairement les lignes de responsabilité et les attributions et pouvoirs spécifiques des éléments et des postes du personnel de l'exploitation.

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.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 10 sur 80

Le manuel d'exploitation spécifiera les responsabilités et fonctions des agents techniques d'exploitation, conformément à la méthode approuvée par l'exploitant en matière de contrôle et de supervision des vols.

A.2. CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

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

RANT 06 PART OPS1.C.005 (g) et Appendice 2 au OPS 1.C.005

La description du système de supervision de l'exploitation 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:

- a) validité des licences et qualifications;
- b) compétence du personnel d'exploitation;
- c) 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 suivants :

- ❖ 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, en application du RANT 06 PART OPS 1.C.005, 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 et des agents techniques d'exploitation ;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 11 sur 80

- ❖ comment, en application du RANT 06 PART OPS1.D.030 et du RANT 06 PART OPS1.D.050, 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 doit notamment indiquer :

- ❖ comment son encadrement s'assure que les comptes-rendus et documents de vol sont complets (RANT 06 PART OPS1.B.130) et ont été utilisés conformément aux spécifications du manuel d'exploitation (RANT 06 PART OPS1.P.020 et RANT 06 PART OPS1.P.025). L'exploitant doit, pour chaque vol, conserver les informations suivantes sous la forme d'un carnet de route :
 - (1) immatriculation de l'avion;
 - (2) date;
 - (3) noms des membres de l'équipage;
 - (4) fonctions des membres d'équipage;
 - (5) lieu de départ;
 - (6) lieu d'arrivée;
 - (7) heure de départ (en UTC);
 - (8) heure d'arrivée (en UTC);
 - (9) heures de vol;
 - (10) nature du vol;
 - (11) incidents, observations (le cas échéant);
 - (12) signature du commandant de bord ou d'une personne ayant reçu une délégation ou signature équivalente électrique.
- ❖ comment l'analyse et le stockage des dossiers, des documents de vol et des données concernant la sécurité ;
- ❖ comment, en application du RANT 06 PART OPS1.B.150, il s'assure de la qualité et de la durée d'archivage des documents figurant à l'Appendice RANT 06 PART OPS1.P.030 ;
- ❖ comment il s'assure que les comptes-rendus d'incident ayant trait à la sécurité des vols ont bien été soumis à l'autorité dans les délais prescrits (RANT 06 PART OPS1.D.270).

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 :

- **RANT 06 PART OPS1/3.P.020 : autorisation pour ne pas tenir de carnet de route si un autre document contient déjà les informations requises.**

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

Description de tout système de diffusion des consignes et informations pouvant se rapporter à l'exploitation, mais complémentaires à celles du manuel d'exploitation y compris l'applicabilité de cette information et les responsabilités en ce qui concerne sa diffusion afin de tenir à tout moment informé

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 12 sur 80

le personnel d'exploitation des questions en rapport avec ses activités. Le domaine d'application de ces informations et les responsabilités de cette diffusion doivent également être décrits.

Ce chapitre doit décrire, en application du RANT 06 PART OPS1&3.B.020, 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, des Ops Service Bulletins et Alert Ops 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 SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE

RANT 06 PART OPS1/3.B.040, RANT 06 PART OPS1/3.D.270

L'exploitant doit définir et mettre en place un système de gestion de la sécurité acceptable par l'ANAC qui au minimum :

- identifie les risques en matière de sécurité ;
- assure la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité acceptable;
- assure la surveillance continue et l'évaluation régulière du niveau de sécurité existant ;
- vise à l'amélioration continue du niveau d'ensemble de la sécurité.

Le système de gestion de la sécurité doit être décrit dans un manuel SMS et définir clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation de l'exploitant, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité. Le Responsable du système de Gestion de la Sécurité, doit être clairement identifié.

Le programme de sécurité des vols doit être traité dans le manuel SMS.

Les exploitants doivent établir dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation.

Note. – Le Manuel OACI de gestion de la sécurité (Doc 9859) contient des éléments indicatifs sur les systèmes de gestion de la sécurité.

A.2.4 CONTROLE DE L'EXPLOITATION

RANT 06 PART OPS1/3.D.005, OPS-1/3.D.275, OPS-1 K.220, Appendice 1. A l'OPS-1 K.220 et IEM OPS 1/3.D.005, Circulaire N°16/18/ANAC/DG du 18 juin 2018

Ce chapitre devrait indiquer comment l'exploitant exerce le contrôle de son exploitation prévu à l'OPS 1.D.005 et dans l'IEM associée. Il est rappelé que l'IEM OPS 1.D.005 définit le contrôle de l'exploitation 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*

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 13 sur 80

l'exigence de dispatcheurs détenteurs de licences ni d'un système de surveillance actif pendant la totalité du vol».

a) Description, fonctionnement du service et responsabilités du personnel chargé du contrôle de l'exploitation

Cette section 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.

Les coordonnées (numéros de téléphone et de fax, ainsi que l'adresse électronique) permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation sans délai excessif en cas de questions concernant les vols doivent être indiqués.

Description des procédures, pouvoirs, responsabilités et fonctions nécessaires à l'exercice du contrôle de l'exploitation en ce qui concerne la sécurité des vols. A cet effet :

- le manuel d'exploitation doit spécifier les pouvoirs, responsabilités et fonctions du pilote commandant de bord conformément à la méthode approuvée par l'exploitant en matière de contrôle et de supervision des vols. Ces responsabilités et fonctions doivent concerner le commencement, la continuation, le déroutement et l'achèvement des vols ;
- le manuel d'exploitation doit spécifier les responsabilités et fonctions des agents techniques d'exploitation, conformément à la méthode approuvée par l'exploitant en matière de contrôle et de supervision des vols. Ces responsabilités et fonctions doivent concerner le commencement, la continuation, le déroutement et l'achèvement des vols.
 Dans le cadre de leurs responsabilités et fonctions, ils doivent notamment aider le pilote commandant de bord dans la préparation des vols, remplir les plans de vol d'exploitation et les plans de vol ATS, assurer la liaison avec les services de la circulation aérienne, de la météorologie et des communications et, pendant le vol, donner au pilote commandant de bord les renseignements dont il a besoin pour poursuivre son vol avec sécurité et efficacité. Les agents techniques d'exploitation doivent aussi être chargés de contrôler la progression de chaque vol dans la zone dont ils sont chargés et d'informer le pilote commandant de bord des règlements de la compagnie concernant l'annulation, le déroutement ou la modification du plan de vol s'il s'avère impossible de poursuivre selon le plan initial. À cet égard, il reste entendu que c'est le pilote commandant de bord qui est responsable en dernier ressort de la sécurité du vol.
- les responsabilités respectives des PIC et des agents techniques d'exploitation doivent également prendre en compte les procédures d'urgence pouvant être déclenchées par l'agent technique d'exploitation (qui évitera cependant toute mesure contraire aux procédures ATC) et les procédures permettant au pilote de transmettre des informations à l'agent technique d'exploitation pendant le vol. L'autorité ultime du PIC doit être clairement établie, mais l'obligation de consulter et de demander l'avis des agents techniques d'exploitation doit le cas échéant être prévue ;



- le manuel d'exploitation devrait fournir des informations sur les fonctions et les responsabilités des autres membres du personnel opérationnel, comme la responsabilité de l'affectation des tâches de l'équipage, la supervision des limites de temps de vol/temps de service et la tenue des enregistrements et des formulaires de préparation de vol associés ;
- le manuel d'exploitation doit spécifier des politiques ; des processus ; des normes ; et des procédures concernant le contrôle de l'exploitation. Dans ce cadre, l'exploitant doit prendre en compte des éléments suivants :
 - ✚ le personnel du contrôle d'exploitation doit être assez nombreux pour faire face avec compétence à sa charge de travail, conformément aux RANTs;
 - ✚ l'utilisation de l'ordinateur pour l'établissement des plans de vols opérationnels et la détermination des quantités de carburant embarquées, ainsi que la possibilité de communications directes entre le pilote et le centre de contrôle d'exploitation, facilitent la tâche de l'agent technique d'exploitation en ce qui concerne le contrôle opérationnel des vols ;
 - ✚ le respect des limites prescrites par les RANTs en ce qui concerne le temps de service quotidien des agents techniques d'exploitation;
 - ✚ l'exploitant n'emploie pas ses agents techniques d'exploitation à d'autres tâches, par exemple comme commis, préposés à la maintenance, etc., au détriment de leurs fonctions principales
 - ✚ les moyens affectés au contrôle d'exploitation sont suffisants, notamment en ce qui concerne la superficie, la température, l'éclairage, la certification acoustique et l'accès contrôlé, pour permettre à l'agent technique de s'acquitter de ses responsabilités ;
 - ✚ les moyens de communications répondent aux exigences de l'exploitation envisagée;
 - ✚ les procédures utilisées pour informer les équipages en vol des conditions dangereuses liées aux aérodromes ou aux aides à la navigation, etc.;
 - ✚ la communication des NOTAM en temps utile aux équipages de conduite;
 - ✚ les procédures et les installations de communications d'urgence donnent satisfaction;
 - ✚ les agents techniques d'exploitation sont en mesure d'établir des communications vocales rapides et fiables avec l'équipage de conduite à la porte d'embarquement;
 - ✚ les moyens de communications entre le centre de contrôle d'exploitation et les installations ATS intéressées sont suffisantes ;
 - ✚ les moyens de communications air-sol sont satisfaisantes, que des circuits de point à point servent à acheminer les messages intéressant la sécurité des vols et que ces circuits ne sont pas trop encombrés pour assurer des communications rapides et fiables dans toute la région géographique qui relève du centre de contrôle d'exploitation;
 - ✚ toutes les informations qui concernent la région géographique qui relève des responsabilités des agents techniques d'exploitation et qu'ils possèdent les autorisations et les qualifications voulues en ce qui concerne l'utilisation de toutes les voies de communication nécessaires au contrôle d'exploitation;
 - ✚ la réception des messages en temps utile, tant à bord des aéronefs qu'au bureau du contrôle d'exploitation et dans les stations en route;
 - ✚ les procédures et méthodes utilisées pour respecter la réglementation et les données constructeurs concernant les performances des aéronefs, par exemple le calcul de la masse de l'aéronef et de la position du centre de gravité, les vitesses critiques, les pentes de montée, les pistes, les limites de franchissement d'obstacles, etc. ;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 15 sur 80

- ✚ les procédures de dispatching des vols qui garantissent que l'aéronef et son chargement sont conformes aux documents indispensables à l'autorisation des vols, par exemple fiche de maintenance de l'aéronef, liste minimale d'équipements, liste d'écarts de configuration, devis de masse et de centrage, manifeste, etc. ;
 - ✚ procédures utilisées pour le contrôle des vols et le suivi des aéronefs sont conformément aux RANTs ;
 - ✚ la détermination de la conformité des données qui doivent figurer dans le plan de vol exploitation utilisé;
 - ✚ la politique de la compagnie concernant les plans de vol d'exploitation et plans de vol ATS pour s'assurer qu'elle respecte bien la réglementation ;
 - ✚ les moyens employés pour la communication des renseignements météorologiques ;
 - ✚ les procédures établies pour garantir la disponibilité des prévisions et comptes rendus météorologiques dont le postulant a besoin pour la planification des vols ;
 - ✚ l'emploi correcte de tous les renseignements météorologiques utiles qui intéressent la région sur laquelle s'exerce son contrôle d'exploitation ;
 - ✚ les moyens nécessaires pour fournir aux agents techniques d'exploitation et aux pilotes les renseignements les plus récents concernant la turbulence en air clair, les orages, le givrage et les cendres volcaniques, ainsi que les routes et les altitudes optimales permettant d'éviter ces phénomènes ;
 - ✚ les procédures employées par le contrôle d'exploitation pour diffuser les renseignements concernant la turbulence en air clair, les orages, les cendres volcaniques, le givrage et autres phénomènes météorologiques significatifs ;
 - ✚ les procédures nécessaires pour fournir au pilote commandant de bord les renseignements météorologiques dont il a besoin aux escales où l'équipage ne quitte pas l'aéronef ;
 - ✚ les procédures employées dans l'ensemble du système établi par le postulant en ce qui concerne les comptes rendus météorologiques en vol.
- Dans le cadre de la méthode de contrôle d'exploitation utilisé par l'exploitant, le manuel d'exploitation spécifiera le type de méthode (« non-shared or share system ») de contrôle de l'exploitation. Il est à noter que dans le cas d'un « non-shared system », l'autorité du contrôle de l'exploitation de chaque vol est déléguée au PIC seul. Dans le cas d'un « share system », l'autorité est partagée entre le PIC et un agent technique d'exploitation. L'inspecteur vérifie si la méthode retenue est conforme aux procédures définies.

Note : Il est à rappeler que l'agent technique d'exploitation est une personne, titulaire ou non d'une licence et dûment qualifiée conformément au règlement RANT 01 PEL 07, désignée par l'exploitant pour effectuer le contrôle et la supervision des vols, qui appuie et aide le pilote commandant de bord à assurer la sécurité du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin.

Il est rappelé que le RANT 06 PART OPS1.D.005 définit le contrôle de l'exploitation 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 implique l'exigence d'Agent Technique d'Exploitation détenteur de licence et d'un système de surveillance actif pendant la totalité du vol.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 16 sur 80

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.

NB : 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.

b) Suivi des aéronefs

Le contrôle de l'exploitation inclut le suivi des vols. A cet effet, le manuel d'exploitation doit spécifier les pouvoirs, les responsabilités et les fonctions du personnel de contrôle des activités de suivi des aéronefs.

A cet effet, l'exploitant doit mettre en place et documenter :

- une politique et des procédures en matière de suivi des aéronefs, à l'intention des agents techniques d'exploitation, ou d'autres membres de son personnel chargés du contrôle et de la supervision des vols ;
- des procédures pour la surveillance des comptes rendus de position d'aéronef automatisés, y compris des mesures à prendre en cas de compte rendu de position manquant ;
- des renseignements à transmettre à un organisme ATS concernant un compte rendu de position manquant. Il convient d'utiliser le modèle de message de compte rendu de position manquant dans le cadre du suivi des aéronefs en note 3 ;
- des procédures afin de fournir et tenir à jour les coordonnées du point de contact opérationnel figurant dans le répertoire OPS CTRL (OPS Control) de l'OACI, afin de faciliter les communications avec les organismes ATS durant les réponses à des événements liés au suivi des aéronefs.

L'exploitant devrait détailler le suivi des comptes rendus toutes les 15 minutes (lorsqu'il fait des vols océaniques), conformément au RANT 06 OPS-1 D.275, et indiquera les mesures à prendre en cas d'absence de compte rendu de position. Lorsque l'exploitant ne fait pas des vols océaniques, il doit définir une capacité permettant de suivre les avions d'un bout à l'autre de sa zone d'exploitation (Voir IEM RANT 06 PART OPS1.D.275).

Note 1. Le répertoire OPS CTRL est accessible à l'adresse www.icao.int/safety/globaltracking.

Note 2. Les exigences imposées aux exploitants en matière de suivi de la position des aéronefs figurent dans les PANS-OPS (Doc 8168), volume III, section 10. Des informations supplémentaires sur la mise en place d'un processus de suivi figurent dans la Circulaire 347 — Lignes directrices relatives à la mise en œuvre du suivi des aéronefs.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 17 sur 80

Note 3 : Le modèle de message de compte rendu de position manquant utilisé dans le cadre du suivi des aéronefs doit contenir :

❖ *Les informations requises :*

- *Indication de notification initiale ou suivante ;*
- *Indentification de l'aéronef figurant dans la case 7 du plan de vol déposé ;*
- *Type d'aéronef ;*
- *Dernière position connue (heure, latitude et longitude, ou relèvement et distance) ;*
- *Heure de la dernière communication ;*
- *Dernier niveau de vol connu ou dernière altitude connue ;*
- *Prochaine position prévue (si elle est connue), et estimation ;*
- *Nom de l'organisme des services de la circulation aérienne qui a été notifié ;*
- *Nom de l'exploitant ;*
- *Coordonnées du point de contact principal de l'exploitant pour l'événement.*

❖ *Les informations supplémentaires, si disponibles :*

- *Tentatives de communication avec l'aéronef, y compris canaux de fréquence et numéros SATCOM ;*
- *Immatriculation de l'aéronef (si une information différente est indiquée au point précédent) ;*
- *Informations figurant dans la case 19 du plan de vol déposé ;*
- *Si elle n'est pas indiquée au point précédent, autonomie carburant ou autonomie carburant à partir de la dernière position connue ;*
- *Nombre de personnes à bord ;*
- *Aérodromes de dégagement ou aérodromes de dégagement possibles ;*
- *Toute autre information utile (p. ex. marchandises dangereuses à bord).*

c) Localisation des aéronefs en détresse

Le contrôle de l'exploitation inclut la localisation des aéronefs en détresse. A cet effet, le manuel d'exploitation doit spécifier les pouvoirs, les responsabilités et les fonctions du personnel relatifs à la localisation des aéronefs en détresse.

Lorsque les aéronefs de l'exploitant sont équipés d'un dispositif visant à transmettre des informations à partir desquelles l'exploitant peut déterminer la localisation d'un aéronef en détresse (se référer à l'Annexe 6, partie 1, section 6.18, OPS-1 K.220), le manuel d'exploitation doit spécifier les politiques, processus, normes et des procédures de suivi des aéronefs et des actions de suivi. A cet effet, l'exploitant doit mettre en place et documenter :

- *des procédures sur l'utilisation des services et des fonctionnalités du système de suivi autonome en cas de détresse (ADT), à l'intention des agents techniques d'exploitation, ou d'autres membres de son personnel chargés du contrôle et de la supervision des vols ;*
- *des procédures pour la surveillance des informations reçues d'un système de suivi autonome en cas de détresse (ADT), y compris des mesures à prendre en cas de notification de situation de détresse;*

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 18 sur 80

- une politique et des procédures sur l'activation manuelle de la fonction ADT par l'équipage de conduite;
- des procédures de mise à jour automatique du répertoire de localisation des aéronefs en détresse (LADR) avec les informations de position des aéronefs en situation de détresse.

Note 1. — Un aéronef est considéré comme étant en situation de détresse lorsque son comportement, s'il n'est pas corrigé, peut donner lieu à un accident.

Note 2. — Des orientations sur la présentation graphique des informations du LADR et les moyens de les mettre à jour figurent dans le « Location of an Aircraft in Distress Repository Functional Specification (Doc 10150 de l'OACI) ».

Note 3. — De plus amples renseignements sur le suivi autonome en cas de détresse figurent dans le Manuel sur la localisation des aéronefs en détresse et la récupération des données des enregistreurs de bord (Doc 10054 de l'OACI).

d) la gestion des risques (évaluation et atténuation) lorsque l'on compte effectuer un vol au-dessus ou à proximité de zones de conflit

Le contrôle de l'exploitation doit également tenir compte de la gestion des risques (évaluation et atténuation) lorsque l'on compte effectuer un vol au-dessus ou à proximité de zones de conflit. Dans ce cas l'exploitant doit établir des politiques, processus, normes et procédures pour l'évaluation et l'atténuation des risques lors de la préparation des vols. Les pouvoirs et les responsabilités du personnel du contrôle de l'exploitation doivent être définis à cet effet.

L'exploitant doit mettre à la disposition de son personnel des informations, des recommandations ou des restrictions pour les vols au-dessus d'un espace aérien étranger jugé dangereux.

Les informations à prendre en compte dans le cadre de l'évaluation et l'atténuation des risques sont :

- la collecte des informations pertinentes ;
- l'analyse des menaces ;
- l'évaluation des risques pour la sûreté ;
- la détermination des dangers ;
- l'évaluation des risques de sécurité ;
- la détermination des risques.

L'exploitant doit tenir compte dans les procédures décrites dans le manuel d'exploitation, des éléments suivants (sans toutefois s'y limiter) lorsqu'il compte effectuer un vol au-dessus ou à proximité de zones de conflit:

- carburant additionnel nécessaire pour les éventuelles déviations en cours de vol destinées à sortir de la zone de conflit;
- tout défaut reporté suivant la liste minimale d'équipements, le cas échéant pour le décollage et le départ de la zone de conflit sans avitaillement;
- prise en compte de procédures d'urgence ou non-routinières, telles que la dépressurisation et la défaillance des moteurs;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 19 sur 80

- disponibilité et état de fonctionnement des équipements de l'aéronef nécessaires pour faciliter l'identification de l'aéronef par les unités militaires;
- utilisation de procédures et de moyens destinés à garantir que les autorités pertinentes soient informées du plan de vol;
- surveillance des fréquences appropriées.

Note 1. — De plus amples renseignements sur l'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit figurent dans le Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit (Doc 10084 de l'OACI).

Approbations/acceptations fondamentales : L'ANAC délivre une approbation pour la méthode de contrôle de l'exploitation de l'exploitant :

- **RANT 06 PART OPS1.D.005: méthode de contrôle des opérations aériennes.**

A.2.5 POUVOIRS DE L'AUTORITE

RANT 06 PART OPS1.B.140, RANT 06 PART OPS1.B.145, RANT 06 PART OPS1.B.155

Description des pouvoirs de l'Autorité.

Il est recommandé de rappeler dans ce chapitre les pouvoirs de contrôle en vol (RANT 06 PART OPS1.B.140) et au sol (RANT 06 PART OPS1.B.145) de l'Autorité ainsi que les devoirs de conservation et de remise à l'Autorité des enregistreurs de vol et les conditions dans lesquelles les enregistrements peuvent être utilisés (RANT 06 PART OPS1.B.155). Il convient par ailleurs de fournir aux employés les informations sur la manière de faciliter les inspections par du personnel de l'Autorité.

A.3. SYSTÈME QUALITÉ

RANT 06 PART OPS1.B.035, Appendice 2 RANT 06 PART OPS1.C.005, IEM OPS 1.035,

Description du système qualité adopté y compris au moins :

- a) politique de la qualité ;
- b) description de l'organisation du système qualité ;
- c) 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).

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 20 sur 80

- ❖ 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 cohérence des parties qualité du manuel d'exploitation et du MME doit être assurée.

Dans le cadre d'une première délivrance de l'AOC, il pourra être admis que certains domaines ne soient décrits que partiellement (contrôles qualité à effectuer, surveillance des sous-traitants, contenu de l'information à la qualité). En conséquence, l'exploitant doit prendre en compte l'adéquation des objectifs prévus à l'exploitation envisagée dans ces domaines.

Les éléments d'orientations pour l'évaluation du manuel qualité figure dans le manuel relatif au système qualité d'un exploitant de services aériens.

Approbations/acceptations fondamentales:

- **RANT 06 PART OPS1.B.035 : Système Qualité - Responsable Qualité.**

A.4. COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE

A.4.1. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE

RANT 06 PART OPS1/3.B.045, RANT 06 PART OPS1/3.B.085, RANT 06 PART OPS1/3.B.090, RANT 06 PART OPS1/3.N.005, RANT 06 PART OPS1/3.N.035, RANT 06 PART OPS1/3.N.040, RANT 06 PART OPS1/3.N.045, RANT 06 PART OPS1/3.N.050,

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 (PIC) 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, autre personnel complémentaire de bord,...) est défini dans cette section (RANT 06 PART OPS1.B.045).

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

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 21 sur 80

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 RANT 06 PART OPS1.N.005 ;
 - de l'Appendice 2 RANT 06 PART OPS1.N.005 pour les vols monopilotes.
- b) zone et type d'exploitation, la composition de l'équipage prend en compte si nécessaire les caractéristiques suivantes :
 - ETOPS/EDTO, LVP, RVSM, Transocéanique, qualification à la compétence de route et d'aérodrome RANT 06 PART OPS1.N.050. (dans ce chapitre ou dans le chapitre A2.1, l'exploitant doit 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 1.4 et 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 conformément aux dispositions de l'OPS 1.N.005 (a)(4) et la méthode d'appariement des équipages ; et
- f) composition de l'équipage lorsqu'il y a suppléance en vol de l'équipage de conduite (Appendice 1 RANT 06 PART OPS1.N.005).

Approbations/acceptations fondamentales :

- **RANT 06 PART OPS1.N.005 (a)(4) : Procédures d'appariement des équipages de conduite.**

A.4.2. DESIGNATION DU COMMANDANT DE BORD

RANT 06 PART OPS1/3.N.025 et appendice associée, RANT 06 PART OPS1/3.N.030

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

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 22 sur 80

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).

Le manuel d'exploitation détaille également la chaîne de commandement pendant un vol. Celle-ci dépendra de l'effectif de l'équipage et des fonctions de ses membres. Un exemple typique serait :

- a) pilote Commandant de Bord (PIC);
- b) copilote;
- e) chef cabine;
- f) autre membre d'équipage de cabine.

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

PNT : RANT 06 PART OPS1/3.N.055, appendice 1 et IEM associées, RANT 06 PART OPS1/3.N.060,

Déclaration indiquant quels avions sont considérés comme un type pour :

- a) la programmation de l'équipage de conduite ;
- b) 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:

- **RANT 06 PART OPS1.N.055: 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**
- **RANT 06 PART OPS1.N.055: Approbation d'une procédure appropriée et/ou des restrictions opérationnelles pour toute activité sur plus d'un type.**

A.5. EXIGENCES EN MATIÈRE DE QUALIFICATION

RANT 06 PART OPS1/3.B.020, RANT 06 PART OPS1/3.B.025, RANT 06 PART OPS1/3.B.045, RANT 01 PART PEL 1

A.5.1 DESCRIPTION DES LICENCES, QUALIFICATIONS ET COMPETENCES

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 doit 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 A.2.1 ni au chapitre A.4.1):

- détention des licences, qualifications, certificats et attestations requis;
- acquisition de la compétence et l'expérience nécessaires pour l'exercice de ses fonctions;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 23 sur 80

- 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 5.1.

Approbations/acceptations particulières :

- **RANT 06 PART OPS1.N.045: Autorisation d'emploi de simulateur pour l'expérience récente des membres d'équipage de conduite**

A.5.2 ÉQUIPAGE DE CONDUITE

RANT 06 PART OPS1/3.B.020, RANT 06 PART OPS1/3.B.025, RANT 06 PART OPS1/3.B.045, sous-partie N, PEL - 1

Equipage de conduite :

- a) commandant de bord ;
- b) pilote suppléant le commandant de bord ;
- c) copilote ;
- d) pilote supervisé ;
- e) membre d'équipage chargé de la fonction mécanique ;
- f) 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:

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 24 sur 80

- la licence PL ou ATPL PP ou CPL, OMN ou INAC ;
- certificat de droit aérien ou équivalent ;
- certificat transocéanique et polaire pour le long-courrier ou équivalent ;
- la QRI ou des nouvelles dispositions relatives à l'utilisation de la langue anglaise ;
- la qualification de type;
- la qualification de vol aux instruments ;
- la formation au travail en équipage (FTE) ;
- la qualification pour effectuer des procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP), de l'ETOPS ;
- l'attestation de la formation au RANT 06 PART OPS1.B.020 ;
- l'attestation du stage spécifique de commandement.

Si l'exploitant engage à titre occasionnel des membres d'équipage de conduite, il doit décrire la procédure par laquelle il s'assure du respect des exigences du RANT 06 PART OPS1.N.005.

Approbations/acceptations particulières :

- **Appendice 1 RANT 06 PART OPS1.N.005 : Acceptation d'un membre d'équipage de cabine pour suppléer en vol à un membre d'équipage de conduite chargé de la fonction mécanique ;**
- **RANT 06 PART OPS1.N.050: 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

RANT 06 PART OPS1&3.B.045, PEL-1 Equipage de cabine

- a) Chef de cabine ;
- b) Membre d'équipage de cabine :
 - i. Membre d'équipage de cabine requis;
 - ii. Membre d'équipage de cabine supplémentaire et membre d'équipage de cabine lors des vols de familiarisation.
- c) 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 équipages de cabine, 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 ou BS et d'une attestation d'aptitude professionnelle à l'en tête de l'entreprise.

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

RANT 06 PART OPS1&3.N.035, RANT 06 PART OPS1&3.N.040

Personnel d'entraînement, de contrôle et de supervision pour :

- a) l'équipage de conduite;
- b) l'équipage de cabine.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 25 sur 80

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:

- RANT 06 PART OPS1.N.015: Superviseur pour les vols en ligne sous supervision lors des stages d'adaptation de l'équipage de conduite ;
- RANT 06 PART OPS1.N.035: Agrément des contrôleurs en ligne de l'équipage de conduite ;
- Agrément des personnels chargés des contrôles des PNC.

A.5.5 AUTRES PERSONNELS D'EXPLOITATION

RANT 06 PART OPS1&3.D.015

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

RANT 06 PART OPS1/3.B.085 (§ c et d), Appendice1 RANT 06 PART OPS1/3.P.010,

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

- a) alcool et autres boissons alcoolisées;
- b) narcotiques;
- c) médicaments;
- d) somnifères ;
- e) préparations pharmaceutiques;
- f) vaccination;
- g) plongée en eau profonde;
- h) dons de sang;
- i) précautions alimentaires avant et pendant le vol;
- j) sommeil et repos;
- k) opérations chirurgicales.

Cette partie peut contenir un avertissement indiquant que chacun des sujets (a) à (k) évoqués par l'Appendice1 RANT 06 PART OPS1.P.010 peut avoir une influence sur l'aptitude médicale des navigants et ces sujets peuvent être détaillés.

Les dispositions du RANT 06 PART OPS1.B.085 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:

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 26 sur 80

- 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 (RANT 06 PART OPS1.B.085);
- 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) (RANT 06 PART OPS1.B.085 ;
- 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 équipages 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 (RANT 06 PART OPS1.B.085 d).
- 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)
- k) sommeil et repos: remarques générales visant au respect par les PN de leurs besoins de repos ;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 27 sur 80

- l) 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 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 GESTION DE LA FATIGUE : LIMITATION DES TEMPS DE VOL ET DE SERVICES ET EXIGENCES EN MATIERE DE REPOS

RANT 06 OPS-1/3 Chapitre Q, Appendice 2 au RANT 06 PART OPS1/3.N.005, Appendice 8 de l'annexe 6 partie 1 de l'OACI

Cette section doit contenir les éléments suivants:

- ❖ **Section 7.1 : Système de Gestion de la fatigue – (Réservé)**
- ❖ **Section 7.2 : Limitations des temps de vol, de service de vol et de service, et règles de repos**

Arrangements développés par un exploitant conformément au chapitre Q.

Les règles relatives aux limites de temps de vol, de période de service de vol et de période de service et exigences en matière de repos des membres d'équipage de conduite et de cabine.

En ce qui concerne cette section, elle doit être au moins conforme aux dispositions pertinentes pour l'exploitation envisagée.

Le contenu du manuel d'exploitation relatif aux temps de vol et de service (FDTL) porte sur les points suivants:

- a) Définitions. Ce paragraphe comprend toutes les définitions pertinentes relatives au FDTL en rapport avec les activités et dispositions de l'exploitant;
- b) Responsabilités. Ce paragraphe détaille les responsabilités de l'exploitant et des membres d'équipage:
 1. Responsabilités de l'exploitant: Ce paragraphe doit indiquer les ressources matérielles, les ressources humaines et les procédures que l'exploitant met en place pour respecter la réglementation et gérer la fatigue des équipages. Les responsabilités de l'exploitant spécifiées au RANT 06 OPS-1/3 Q.015 doivent être prises en compte;

Le RANT 06. OPS-1.Q.070 et le RANT 06. OPS-3.Q.060 prévoient également que l'exploitant tient des relevés à jour des temps de vol de chacun de ses membres d'équipage. Le manuel d'exploitation doit préciser le contenu et le calendrier de la

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 28 sur 80

tenue des relevés. Le contenu des relevés doit prendre en compte au moins les éléments suivants pour chaque membre d'équipage de conduite ou de cabine:

- a) le début, la durée et la fin de chaque période de service de vol;
- b) le début, la durée et la fin de chaque période de service;
- c) les périodes de repos;
- d) les temps de vol.

2. Le manuel d'exploitation doit mentionner l'obligation imposée individuellement aux membres d'équipage de respecter les réglementations applicables et de gérer leur fatigue. L'exploitant doit souligner que la réglementation porte sur des limites maximales et que si les membres d'équipage se sentent fatigués et estiment que l'exécution de leurs tâches en toute sécurité peut être compromise, ils ont l'obligation de se retirer du service;

3. L'exploitant doit assigner une base d'affectation à chaque membre d'équipage;

4. L'exploitant indique, dans son manuel d'exploitation, de quelle manière l'alimentation des membres d'équipage est assurée durant le temps de service de vol (TSV) conformément RANT OPS-1/3 Q.065 et IEM associé.

c) Limite des temps de vol/service de vol et temps de service:

1. Les limitations de temps de vol/temps de service de vol exigées par la réglementation en prenant en compte le type d'exploitation;
2. Les limitations de temps de service exigées par la réglementation en prenant en compte le type d'exploitation. L'exploitant doit indiquer, dans son manuel d'exploitation, la durée minimale des services après le vol ;
3. Les facteurs pertinents qui pourraient amener l'exploitant à déterminer des FDTL différentes sont :
 - i) le type d'avion (pressurisé ou non pressurisé);
 - ii) le nombre de membres d'équipage (nombre minimum spécifié dans le manuel de vol ou dans d'autres documents associés au certificat de navigabilité, ou qu'il soit augmenté pour permettre des temps de service de vol plus longs);
 - iii) la disponibilité d'installations de repos pour l'équipage à bord;
 - iv) le nombre de fuseaux horaires traversés lors d'une activité particulière;
 - v) l'heure à laquelle l'activité commence et se termine;
 - vi) le type de service et de repos qui a précédé une activité particulière;
 - vii) l'état d'acclimatation de l'équipage, etc.
4. Les règles d'horaires peuvent notamment inclure l'identification de:
 - i) périodes maximales de service de vol qui varient selon l'heure de début du service et le nombre d'étapes;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 29 sur 80

- ii) nombre maximal de segments à parcourir au cours d'une période de service de vol;
- iii) moment et du nombre de segments de vol supplémentaires qui peuvent être attribués;
- iv) nombre maximum de départs anticipés consécutifs qui peuvent être attribués;
- v) nombre d'équipages renforcés à prévoir pour des routes spécifiques;
- vi) nombre maximum d'heures de service de vol à programmer au cours d'une période de programmation d'un (01) mois.

d) Exigences en matière de repos. Le manuel d'exploitation doit présenter de manière exhaustive la période de repos et couvrira le cas échéant les éléments suivants, sans s'y limiter:

1. le temps de repos minimal à la base d'affectation et le temps de repos minimal en dehors de la base d'affectation;
2. des périodes de récupération prolongées récurrentes pour compenser la fatigue cumulée;
3. des périodes de repos supplémentaires spécifiques pour compenser les effets du décalage horaire et de l'allongement de la période de service de vol, la fatigue cumulée supplémentaire due à des horaires perturbateurs et à un changement de base d'affectation.

1) ;

e) Intégrité opérationnelle. Afin de soutenir l'intégrité opérationnelle, le manuel d'exploitation doit décrire les responsabilités et les procédures du pilote pour informer le personnel d'exploitation ou d'entretien des problèmes qui peuvent affecter le calendrier du vol ou la capacité de l'aéronef à faire demi-tour en temps voulu. Ces procédures, qui doivent être abordées dans le manuel d'exploitation, incluent:

1. compte rendu de décollage estimé;
2. compte rendu des problèmes de maintenance, y compris ceux liés aux installations de repos de l'équipage.

;
2)

❖ **Section 7.3 : Dépassement des limitations des temps et services de vol et réduction des repos** - Conditions selon lesquelles les limitations de temps et de services de vol peuvent être dépassées et les temps de repos réduits; procédures utilisées pour rapporter ces modifications.

L'exploitant doit détailler les conditions et les politiques d'utilisation des mesures d'atténuation opérationnelles connexes sur le temps de service de vol (TSV) quotidien maximal avec prolongations sans repos en vol pour les membres d'équipage acclimatés, le TSV quotidien

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 30 sur 80

maximal avec prolongations résultant d'un repos en vol, les circonstances imprévues pendant les opérations de vol – pouvoir discrétionnaire du commandant de bord.

Concernant le pouvoir discrétionnaire du commandant de bord et les repos en vol, les directives suivantes doivent être prises en compte.

1) Utilisation du pouvoir discrétionnaire du commandant de bord:

Quand des pilotes commandants de bord (PIC) disposent de pouvoirs discrétionnaires pour prolonger les périodes de service de vol et réduire les périodes de repos en cas de circonstances imprévues, le manuel d'exploitation doit inclure des instructions et des orientations sur l'exercice de ces pouvoirs. Lors de l'élaboration d'une politique de discrétion pour le PIC, l'exploitant prendra en considération la responsabilité partagée de la direction, de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine en cas de circonstances imprévues. La politique de l'exploitant en matière d'exercice du pouvoir discrétionnaire du PIC doit également énoncer les objectifs de sécurité, en particulier dans le cas d'une période de service de vol prolongée ou d'un repos réduit, et prendre dûment en considération des facteurs supplémentaires qui pourraient réduire le niveau de vigilance d'un membre d'équipage et augmenter les risques de sécurité opérationnelle.

L'exercice du pouvoir discrétionnaire du PIC devra être considéré comme exceptionnel et évité à la base d'affectation et/ou aux aéroports-pivots de l'exploitant où des membres d'équipage de réserve doivent être disponibles. Les PIC sont généralement tenus de rendre compte de l'exercice de leur pouvoir discrétionnaire et des orientations devraient être données sur ce point. Ces comptes rendus doivent servir d'indicateurs de performance pour la robustesse opérationnelle du tableau de service. Les exploitants doivent évaluer régulièrement la série d'appariements pour lesquels le pouvoir discrétionnaire du PIC a été exercé, afin d'avoir connaissance d'éventuelles incohérences dans leurs tableaux de service.

2) des dispositions concernant le temps de repos réduit: les régimes de spécification de temps de vol peuvent réduire les temps de repos minimaux, conformément aux spécifications de certification applicables au type d'exploitation, en prenant en compte les éléments suivants:

- (i) le temps minimal de repos réduit;
- (ii) l'augmentation du temps de repos suivant; et
- (iii) la réduction du TSV suivant le repos réduit.

3) Équipements de repos embarqués pour l'équipage:

Lorsque des activités nécessitent la mise en place de périodes de repos en vol pour prolonger les périodes de service de vol, le manuel d'exploitation devrait préciser :

i) Les normes relatives aux installations de repos à bord:

L'aéronef utilisé pour ces activités prolongées doit être équipé d'installations de repos en vol adéquates, qui permettent aux membres de l'équipage de conduite de dormir suffisamment pour accomplir en toute sécurité les tâches qui leur sont assignées

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 31 sur 80

pendant la période de service de vol. En fonction du type et de la durée des activités prolongées, Les différentes installations de repos embarquées pour l'équipage doivent prévoir des couchettes à plat dans des compartiments séparés à température contrôlée à des sièges de repos désignés pour l'équipage, avec des fonctions d'inclinaison et des rideaux d'intimité. Si les installations de repos embarquées pour l'équipage doivent être conformes à toutes les exigences réglementaires, le manuel d'exploitation doit également identifier la politique de l'exploitant concernant les installations de couchage fournies dans les types d'aéronefs utilisés pour divers itinéraires et types d'activités.

ii) L'utilisation du repos de l'équipage:

Le manuel d'exploitation doit également préciser qui peut utiliser les installations et les procédures en place pour garantir que les installations de repos embarquées de l'équipage sont utilisées comme prévu. Ceci comprend notamment le protocole permettant de décider de la manière dont les pauses en vol seront programmées dans le cadre de la période de service de vol prolongée et d'interrompre le repos de l'équipage en cas de types d'événements spécifiquement identifiés, comme une urgence médicale ou de sûreté, une perte d'équipement qui affectera la navigation, une irrégularité mécanique importante ou un changement de conditions météorologiques pouvant nécessiter un déroutement ou une modification du plan de vol à temps de déroutement prolongé (EDTO). Ces protocoles peuvent différer en fonction du nombre augmenté de membres d'équipage.

iii) Les contrôles et préparation avant le vol:

Le fonctionnement des installations de repos pour l'équipage doit être inclus dans les vérifications avant le vol sur les vols où elles doivent être utilisées. Cela comprend le fonctionnement des sièges, la régulation de la température et la ventilation. Dans le cadre de la préparation d'un vol, les bouches d'aération peuvent être ouvertes avant le départ afin d'assurer une ventilation et un refroidissement maximum des compartiments de couchage.

Outre les sections 7.2 et 7.3, l'exploitant doit prendre en compte les points suivants :

- 1) l'exploitant doit prévoir le cas de l'affrètement, et correctement identifier sous quel régime il se trouve pour ces vols ;
- 2) 2) l'alinéa 6 à l'appendice 2 au RANT 06 PART OPS1/3.N.005 doit être respecté ;
- 3) l'exploitant doit s'assurer 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

RANT 06 PART OPS1.D.020

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 32 sur 80

A.8.1.0 : Briefings / les renseignements aéronautiques avant le vol essentiels à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

L'exploitant doit indiquer qu'il mette à la disposition des équipages de conduite et du personnel d'exploitation, sur tout aérodrome autorisé dans l'AOC et les spécifications d'exploitation correspondantes, les renseignements aéronautiques avant le vol essentiels à la sécurité (p. ex. les avis aux aviateurs/aviatrices (NOTAM), la publication d'information aéronautique (AIP), la circulaire d'information aéronautique (AIC) et la régularisation et le contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC)), la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne. L'exploitant doit indiquer que toute nouvelle exploitation de ligne est précédée d'une étude technique particulière.

Un exploitant doit décrire dans son manuel d'exploitation les séances de briefings de sécurité destinés aux membres d'équipages de conduite et de cabine avant le commencement d'un vol ou d'une série de vols.

Les renseignements aéronautiques essentiels à la sécurité, la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne, à mettre à la disposition des équipages de conduite et du personnel d'exploitation avant le vol sont notamment :

- des éléments du système intégré d'information aéronautique;
- les cartes aéronautiques;
- les avis aux aviateurs/aviatrices (NOTAM);
- la publication d'information aéronautique (AIP);
- la circulaire d'information aéronautique (AIC);
- la régularisation et le contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC)); les informations fournies suivant le cycle AIRAC doivent être à jour;
- l'ensemble de données de procédures de vol aux instruments;
- l'ensembles de données de terrain et d'obstacles;
- l'informations dont l'équipage de conduite (et le cas échéant l'agent technique d'exploitation) a besoin pour préparer les OFP, comme des avis donnant la masse de base d'un aéronef et l'indice du centre de gravité;
- les avis techniques:
 - ✓ avis généraux d'ordre technique ou d'ingénierie, comme des informations sur le type et les qualités des fluides d'antigivrage et de dégivrage utilisés;
 - ✓ avis techniques spécifiques, comme des informations sur une modification apportée progressivement à un type d'aéronef;
 - ✓ avis de navigabilité, avis émanant généralement du constructeur ou d'une autorité de navigabilité concernant des questions de navigabilité des aéronefs.
- avis administratifs et opérationnels:
 - ✓ avis administratifs, comme une modification du mandat du chef pilote ou un changement de numéro de téléphone d'un bureau d'exploitation;
 - ✓ avis opérationnels, comme des:

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION <p style="text-align: center;">-----</p> PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 33 sur 80

- i) avis donnant des informations sur les performances des avions sur une piste particulière dont les distances déclarées sont temporairement réduites en raison de travaux d'entretien;
- ii) avis donnant des informations sur le niveau de protection contre les incendies assuré sur les aérodromes utilisés par un exploitant, quand ce niveau a changé et peut affecter le début d'un vol.
- formulaires de compte rendu d'exploitation (formulaire de compte rendu d'incident/accident, formulaire de compte rendu d'incident de la circulation aérienne, fiche de compte rendu d'impact d'oiseau etc.) ;
- les informations météorologiques:
 - ✓ les vents et températures en altitude actuels et prévus, l'humidité en altitude, l'altitude géopotentielle ;
 - ✓ des niveaux de vol, le niveau de vol et la température de la tropopause, la direction, la vitesse et le niveau de vol du vent maximal, les phénomènes météorologiques significatifs (SIGWX), ainsi que les cumulonimbus, le givrage et les turbulences;
 - ✓ le message d'observation météorologique régulière d'aérodrome (METAR) ou message d'observation météorologique spéciale d'aérodrome (SPECI) (y compris les prévisions de tendance fournies par accord régional de navigation aérienne) pour l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'atterrissage prévu, ainsi que pour les aérodromes de dégagement au décollage, en route et à destination;
 - ✓ les prévisions d'aérodrome (TAF) ou TAF amendées pour l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'atterrissage prévu, ainsi que pour les aérodromes de dégagement au décollage, en route et à destination;
 - ✓ les prévisions pour le décollage ; les renseignements SIGMET ainsi que les comptes rendus en vol spéciaux appropriés concernant l'ensemble de la route;
 - ✓ les renseignements consultatifs sur les cendres volcaniques et les cyclones tropicaux concernant l'ensemble de la route;
 - ✓ selon l'accord régional de navigation aérienne, les prévisions de zone pour les vols à basse altitude (GAMET) et/ou les prévisions de zone pour les vols à basse altitude fournies sous forme de cartes établies en vue de la diffusion de renseignements AIRMET, et de renseignements AIRMET pour les vols à basse altitude et qui présentent de l'intérêt pour l'ensemble de la route;
 - ✓ les avertissements d'aérodrome pour l'aérodrome local;
 - ✓ les images provenant de satellites météorologiques;
 - ✓ les renseignements fournis par le radar météorologique au sol.

Quand un exploitant fournit une documentation sur les services AIS et MET à l'équipage de conduite, le manuel d'exploitation doit comporter une description des fonctions administratives nécessaires pour garantir que le service fourni est satisfaisant.

Le manuel d'exploitation décrira les informations fournies à l'exploitant par les bureaux AIS. Ces orientations devraient inclure le contenu de ces informations, les moyens de s'assurer que les informations fournies sont les plus récentes, les possibilités de notifier l'exploitant de tout changement significatif, la méthode de collecte des informations et la responsabilité de l'administration et de la supervision de ces fonctions.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 34 sur 80

A.8.1.1 Altitudes minimales de sécurité

RANT 06 PART OPS1&3.D.050 (a2), RANT 06 PART OPS1&3.D.075, RANT 06 PART OPS1 sous-parties F

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

- a) une procédure de détermination des niveaux de vol et altitudes minimums pour les vols VFR ;
- b) 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. Une référence à l'un des trois exemples décrits en IEM OPS 1.D.075 est acceptable ;
- des instructions relatives à l'éclaircissement et à l'acceptation des autorisations du contrôle de la circulation aérienne (ATC), en particulier de celles qui ont trait au franchissement du relief; l'exploitant doit prévoir une procédure pour rapporter en interne tout événement y relatif;
- 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 :

- **RANT 06 PART OPS1&3.D.075 (b) : Méthode de détermination des altitudes minimales de vol.**

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

RANT 06 PART OPS1/3.D.030 et IEM associée, RANT 06 PART OPS1/3.D.045 et Appendice RANT 06 PART OPS1.E.005 ; Convention de Chicago pour les formalités de douane.

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/EDTO si nécessaire (référence possible à l'A.8.5) ;
- les conditions météorologiques à prendre en compte.

L'exploitant doit 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 de l'Appendice RANT 06 PART OPS1.E.005.

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

RANT 06 PART OPS1.D.050, Chapitre E : opérations tous temps

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 35 sur 80

a) Définitions et informations sur les termes et expressions utilisés pour décrire les minimums opérationnels d'aérodrome

Le manuel d'exploitation doit contenir des définitions et des informations sur les termes et expressions utilisés pour décrire les minimums opérationnels d'aérodrome. Ces définitions et informations doivent porter au moins sur les éléments suivants:

- a) minimums opérationnels d'aérodrome;
- b) aérodrome de dégagement :
 - 1) aérodrome de dégagement au décollage;
 - 2) aérodrome de dégagement en route;
 - 3) aérodrome de dégagement à destination.
- c) catégories d'aéronefs;
- d) approche indirecte;
- e) plafond;
- f) altitude/hauteur de décision (DA/H);
- g) opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments:
 - 1) approche et atterrissage classiques;
 - 2) approche et atterrissage de précision ;
 - 3) procédure d'approche avec guidage vertical (APV)
 - 4) catégories d'opérations d'approche et d'atterrissage de précision.
- h) procédure d'approche aux instruments;
- i) altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H);
- j) altitude minimale de secteur (MSA);
- k) point d'approche interrompue (MAPt);
- l) altitude/hauteur de franchissement d'obstacle (OCA/H);
- m) portée visuelle de piste (RVR);
- n) approche directe;
- o) visibilité.

b) Critères de détermination des minimums opérationnels d'aérodrome

L'exploitant doit préciser que les minimums ne seront pas inférieurs à ceux qui sont établis, pour chacun de ces aérodromes, par l'État de l'aérodrome, sauf s'ils ont été expressément approuvés par cet État.

Lors de la détermination des minimums opérationnels d'aérodrome s'appliquant à une opération quelconque, un exploitant doit documenter des critères suivants à prendre en compte :

- 1) le type, les performances et les caractéristiques de pilotage de l'avion et toutes conditions ou limitations énoncées dans le manuel de vol;
- 2) la composition de l'équipage de conduite, ses compétences et son expérience
- 3) les dimensions et caractéristiques des pistes susceptibles d'être sélectionnées en vue d'une utilisation et direction de l'approche;
- 4) la conformité et les performances des aides visuelles et non visuelles disponibles au sol;
- 5) les équipements disponibles à bord de l'avion pour assurer la navigation, l'acquisition de références visuelles et/ou le contrôle de la trajectoire de vol, le cas échéant, lors

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 36 sur 80

- des phases de roulement au décollage, de décollage, d'approche, d'arrondi, d'atterrissage, de roulement à l'atterrissage et d'approche interrompue;
- 6) les obstacles situés dans les aires d'approche, les aires d'approche interrompue et les trouées d'envol associées aux procédures d'urgence et les marges de franchissement exigées ;
 - 7) la hauteur/altitude de franchissement d'obstacles pour les procédures d'approche aux instruments;
 - 8) et les moyens de détermination et de transmission des conditions météorologiques ;
 - 9) conditions prescrites dans les spécifications d'exploitation;
 - 10) tous minimums qui pourraient être promulgués par l'État de l'aérodrome.

c) **Méthode d'établissement des minima opérationnels des aérodromes**

La méthode d'établissement des minima opérationnels des aérodromes pour les vols IFR doit être établie 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 l'Appendice RANT 06 PART OPS1.E.005. Lorsqu'un exploitant utilise des cartes produites par des agences commerciales (Jeppesen, Atlas, SIA etc.), la méthode utilisée pour déterminer les minimums indiqués doit être indiquée dans les orientations du manuel d'exploitation ;
- 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. Lorsque l'exploitant détermine ses propres minimums opérationnels, il se peut qu'il soit nécessaire pour un vol d'effectuer une procédure d'approche aux instruments sur une piste pour laquelle l'exploitant (ou l'État) n'a pas fixé de minimums. Dans ces circonstances, l'exploitant peut déterminer pour chaque type d'aéronef et chaque type d'approche un chiffre à ajouter à l'altitude/hauteur de franchissement d'obstacles pour déterminer les minimums opérationnels applicables. Si un exploitant doit déterminer ces chiffres pour les types d'aéronefs exploités, les orientations du manuel d'exploitation doivent préciser que les minimums opérationnels d'aérodrome qui en résultent sont basés sur la disponibilité de toutes les installations au sol normales. Si nécessaire, les minimums opérationnels d'aérodrome calculés selon cette méthode devraient être ajustés, comme c'est le cas pour les minimums opérationnels d'aérodrome prédéterminés, par référence aux tableaux des composants hors de fonctionnement, c'est-à-dire les tableaux détaillant l'incidence des équipements hors de fonctionnement.

Les minimums opérationnels de décollage et d'atterrissage ainsi que les différentes types et catégories d'approches doivent être décrites.

Les minimums de décollage sont habituellement exprimés sous forme de limites de visibilité ou de RVR. Lorsqu'il est expressément nécessaire de voir et d'éviter des obstacles au départ, les minimums

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 37 sur 80

de décollage peuvent inclure des limites pour la base des nuages. Il n'est pas nécessaire d'appliquer des limites fondées sur la base des nuages lorsque l'évitement des obstacles peut être assuré par d'autres moyens, comme l'emploi de pentes de montée ou de trajectoires de départ spécifiées. Les minimums de décollage tiennent généralement compte de facteurs tels que le terrain et l'évitement des obstacles, la manœuvrabilité et les performances des aéronefs, les aides visuelles disponibles, les caractéristiques des pistes, les moyens de navigation et de guidage disponibles, des conditions non normales telles qu'une panne de moteur, et de mauvaises conditions météorologiques, y compris les dépôts de précipitations sur les pistes ou les vents.

Les minimums d'approche classique et de précision notamment les éléments hauteur, visibilité doivent être spécifiés.

Pour des opérations dans lesquelles une hauteur de décision est utilisée, un exploitant devrait veiller à ce que la DH ne soit pas plus basse que :

- la DH minimale spécifiée dans l'AFM, si elle est indiquée ;
- la hauteur minimale jusqu'à laquelle l'aide à la PA peut être employée sans la référence visuelle requise ;
- la DH à laquelle l'équipage de conduite est autorisé à opérer.

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 dispositions de l'Appendice RANT 06 PART OPS1.E.005 ou des minimums publiés par l'État. Il revient au commandant de bord d'effectuer cette vérification.

Dans ce cas, les tableaux de l'Appendice RANT 06 PART OPS1.E.005 (a) doivent être reproduits dans le manuel d'exploitation.

Le manuel d'exploitation doit définir toute augmentation des minimums en cas de défaillance moteur ou de situation d'urgence. L'exploitant donne des orientations aux équipages de vol pour des corrections à apporter aux minimums publiés pour tenir compte des non-fonctionnements de l'aide au sol comme les feux d'approche, les feux de zone de toucher des roues et les feux de piste. Pour les approches de catégorie I et classiques, chaque fois que les altitudes ou hauteurs de décision sont augmentées, il est nécessaire d'augmenter la RVR pour permettre à l'équipage de conduite d'évaluer sa capacité à atterrir à l'altitude/hauteur de décision supérieure. Le tableau des minimums DH/RVR approuvé par l'État détermine l'augmentation de la RVR nécessaire.

Bien que les aéronefs permettent tout à fait de remettre les gaz à partir de n'importe quel point de l'approche, il arrive que les minimums opérationnels soient déterminés par la présence d'obstacles sur la trajectoire d'approche interrompue. Des procédures d'urgence appropriées doivent être spécifiées pour les approches avec de tels obstacles. Elles sont généralement basées sur les procédures de « virage d'urgence » pour un décollage avec défaillance moteur sur la même piste. Le manuel d'exploitation doit indiquer la nécessité de commencer une remise des gaz au MAPt dans les approches classiques afin d'obtenir une protection adéquate contre les obstacles.

NB: Les procédures d'urgences peuvent être décrites dans le manuel d'exploitation partie C.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 38 sur 80

La description des principes généraux comprend au moins :

- la classification des avions par catégorie Appendice2 RANT 06 PART OPS1.E.005. 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 ;

NB :Il est à noter que le manuel d'exploitation doit prévoir que les opérations d'approche aux instruments sont classées en fonction des minimums opérationnels les plus bas prévus, au-dessous desquels une opération d'approche ne doit se poursuivre qu'avec la référence visuelle nécessaire, comme suit :

- a) *Type A : hauteur minimale de descente ou hauteur de décision égale ou supérieure à 75 m (250 ft) ;*
 - b) *Type B : hauteur de décision inférieure à 75 m (250 ft). Les opérations d'approche aux instruments de type B se classent comme suit :*
 - 1) *Catégorie I (CAT I) : hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft) avec visibilité au moins égale à 800 m ou portée visuelle de piste au moins égale à 550 m ;*
 - 2) *Catégorie II (CAT II) : hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et portée visuelle de piste au moins égale à 300 m ;*
 - 3) *Catégorie III (CAT III) : hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision, et portée visuelle de piste inférieure à 300 m ou sans limites de portée visuelle de piste.*
- 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 (cf tableau 2 de l'Appendice RANT 06 PART OPS1.E.005) ;
 - 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:

- **RANT 06 PART OPS1.E.005: Méthode de détermination des minimums opérationnels.**

Approbations/acceptations opérationnelles : se renseigner auprès de l'organisme de tutelle

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 39 sur 80

- **RANT 06 PART OPS1.E.015, RANT 06 PART OPS1.E.015 et Appendice RANT 06 PART OPS1.E.005. : 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

RANT 06 PART OPS1.E.005, RANT 06 PART OPS1.H.025

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 tel que défini dans la RANT 11 Part 1).

Les conditions nécessaires pour effectuer des vols IFR doivent être conformes 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'organisme de tutelle.

Approbations/acceptations particulières :

- **RANT 06 PART OPS1.H.025 (a) : 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 OPS. 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 (RANT 06 PART OPS1.D.130), en précisant dans quels cas (RANT 06 PART OPS1.D.125):
 - 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

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 40 sur 80

de destination et/ou à l'aérodrome (aux aérodromes) de dégagement (RANT 06 PART OPS1.D.180).

Les directives suivantes doivent être prises en compte :

- Lorsqu'un État fixe des minimums opérationnels d'aérodrome, ces minimums doivent figurer sur la « Carte d'approche aux instruments — OACI » produite par cet État conformément aux exigences de l'Annexe 4 à la Convention de Chicago. Si l'exploitant produit ses propres cartes, celles-ci doivent indiquer ses propres minimums opérationnels, qui peuvent être identiques ou supérieurs aux minimums de l'État. Les minimums inférieurs ne doivent pas être indiqués, sauf approbation spécifique de l'État. La plupart des agences commerciales de production de cartes (JEPPESEN, Atlas, etc.) indiquent également les minimums opérationnels d'aérodrome sur la carte d'approche aux instruments ;
- Si un exploitant produit ses propres minimums opérationnels tout en utilisant des cartes produites par d'autres organismes, la méthode de présentation des minimums opérationnels d'aérodrome doit être expliquée dans le manuel d'exploitation. Ceci peut prendre la forme d'un petit volume modifiable du manuel ou d'un encart dans le guide routier. Les minimums pourraient également être indiqués dans l'OFFP.

Le manuel d'exploitation doit fournir également des indications sur le segment visuel auquel le pilote doit s'attendre lorsqu'il atteint les minimums et sur l'utilisation des minimums établis dans les vols réels. L'effet du non-fonctionnement de différents composants de l'aide au sol, comme les feux d'approche, les feux de zone de toucher des roues et les feux de piste, doit également être pris en compte.

Le manuel d'exploitation doit souligner qu'un vol ne peut jamais se poursuivre en dessous des minimums opérationnels applicables ou décoller dans des conditions inférieures à la référence visuelle requise. Le manuel d'exploitation doit en particulier indiquer clairement qu'une remise des gaz est nécessaire si les références visuelles sont perdues au-dessous de la DH ou de la MDH. Le manuel d'exploitation doit également préciser que le PIC a le droit de relever les minimums opérationnels chaque fois qu'il le juge nécessaire.

Le manuel d'exploitation doit inclure des orientations, sur l'autorité du PIC dans la décision de commencer ou poursuivre une approche en fonction des conditions de visibilité existantes à ce moment-là.

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

Approbations/acceptations particulières :

Appendice1 RANT 06 PART OPS1.G.035(a)(3) : 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 :

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.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 41 sur 80

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 » doit 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 (RANT 06 PART OPS1.D.120). 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
 RANT 06 PART OPS1/3.D.125 et RANT 06 PART OPS1/3.G.025, RANT 06 PART OPS1/3.D.225,
 RANT 06 PART OPS-1/3.D.080

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.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 42 sur 80

L'exploitant traitera les points suivants de manière aussi détaillée que nécessaire pour assurer une mise en œuvre efficace:

- a) les systèmes, processus et/ou procédures de la politique de carburant de l'exploitant qui garantissent qu'un aéronef transporte une quantité suffisante de carburant utilisable pour effectuer chaque vol planifié en sécurité et permettre des écarts par rapport au vol prévu ;
- b) une description des composants du carburant utilisable, y compris des indications pour leur calcul et leur utilisation; elle inclura :
 - 1) le carburant de circulation au sol;
 - 2) le carburant d'étape;
 - 3) la réserve de route;
 - 4) la réserve de dégagement à destination, y compris, le cas échéant, premier aérodrome de dégagement à destination, deuxième aérodrome de dégagement à destination, aucun aérodrome de dégagement requis, et/ou carburant à emporter pour aéroport isolé;
 - 5) la réserve finale;
 - 6) le carburant supplémentaire, y compris le carburant nécessaire pour un EDTO, le cas échéant;
 - 7) le carburant discrétionnaire.
- c) les systèmes, processus et/ou procédures relatifs à la quantité de carburant utilisable à emporter dans un aéronef conformément à la politique de l'exploitant en matière de carburant, au minimum fondés sur les données et conditions d'exploitation suivantes pour chaque vol prévu:
 - 1) des données actuelles spécifiques à l'aéronef, issues d'un programme de surveillance de la consommation de carburant (FCM) si elles sont disponibles, ou si les données actuelles spécifiques à l'aéronef ne sont pas disponibles, les données fournies par le constructeur ;
 - 2) la masse prévue de l'aéronef;
 - 3) les NOTAM;
 - 4) les observations météorologiques récentes, ou une combinaison d'observations et de prévisions;
 - 5) les procédures des services de la circulation aérienne (ATS) applicables, les restrictions et les retards prévus;
 - 6) les effets des éléments à réparation différée et/ou des écarts de configuration;
 - 7) toute autre situation de nature à entraîner une augmentation de la consommation de carburant.
- d) une description des variations opérationnelles au calcul du carburant avant le vol, à savoir le carburant de circulation au sol, le carburant d'étape, la réserve de route, la réserve de dégagement à destination et le carburant supplémentaire approuvées par l'État sur la base d'activités spécifiques d'évaluation des risques de sécurité.

Le manuel d'exploitation fournira des orientations pratiques à l'équipage de conduite et, le cas échéant, à l'agent technique d'exploitation afin de garantir le respect des exigences.

A.8.1.8 Principes généraux de masse et de centrage RANT 06 OPS-1/3. J.005, J.010, J.015, J.020, J.025

Les points suivants doivent être correctement décrits:

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION <p style="text-align: center;">-----</p> PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 43 sur 80

- a) définitions;
- b) méthodes, procédures et responsabilités en matière de préparation et d'acceptation des calculs de masse et centrage;
- c) politique d'utilisation des masses réelles ou forfaitaires;
- d) méthode de détermination des masses des passagers, des bagages et du fret applicables;
- e) masse des passagers et des bagages applicables pour différents types d'exploitations et différents types d'avions;
- f) consignes et informations générales nécessaires au contrôle des différents types de documents de masse et centrage en usage;
- g) procédures de changements de dernière minute;
- h) densités du carburant, du lubrifiant et du mélange eau-méthanol;
- i) 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 RANT 06 PART OPS1.J.025 ;
- principes généraux de détermination des marges de centrage, prises en compte pour le calcul de l'enveloppe opérationnelle de centrage (voir IEM à l'Appendice 1 à l'article RANT 06 PART OPS1.J.005 ;
- méthode éventuelle d'attribution des sièges ;
- contenu de la documentation de masse et centrage (voir Appendice RANT 06 PART OPS1.J.030) ;
- 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 doit 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 A.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'organisme de tutelle.

Approbations/acceptations particulières:

- **Appendice 1 à l'article RANT 06 PART OPS1.J.005: marges de centrage et procédures opérationnelles associées**

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 44 sur 80

- **Appendice 1 à l'article RANT 06 PART OPS1.J.005: utilisation de masses forfaitaires spéciales pour les éléments de chargement autres que les passagers et les bagages**
- **RANT 06 PART OPS1.J.020 : autres masses forfaitaires de l'équipage pour le calcul du centrage- RANT 06 PART OPS1.J.025 : approbation de la campagne de pesée**
- **RANT 06 PART OPS1.J.025: approbation des valeurs forfaitaires de masses passagers et bagages définies par l'exploitant**
- **Appendice RANT 06 PART OPS1.J.030: omission de certaines informations sur le document de masse et centrage**
- **Appendice RANT 06 PART OPS1.J.030: utilisation de systèmes embarqués de masse et centrage comme source primaire**
- **Appendice RANT 06 PART OPS1.J.030: utilisation de procédures non standard concernant la documentation de masse et centrage.**

A.8.1.9 Plan de vol circulation aérienne

RANT 06 PART OPS1/3.D.135

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 le RANT 11 Part 1 ;
- comment et par qui le document est émis, utilisé, etc.

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

A.8.1.10 Plan de vol exploitation

RANT 06 PART OPS1/3.D.120, RANT 06 PART OPS1/3.D.135, RANT 06 PART OPS1.K.145, RANT 06 PART OPS1/3.P.025

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, qui doit être conforme au RANT 06 PART OPS1.P.025) ;
- une description de l'utilisation de ce document (RANT 06 PART OPS1.P.025).

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

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 45 sur 80

De plus, il doit être spécifié que le plan doit être approuvé et signé par le pilote commandant de bord (PIC) et, s'il y a lieu, signé par l'agent technique d'exploitation. Une copie du plan de vol exploitation doit être remise à l'exploitant ou un agent désigné ou, si ce n'est pas possible, déposée à l'autorité de l'aérodrome ou en un endroit approprié de l'aéroport de départ.

L'établissement du plan de vol exploitation peut être envisagé sous deux grandes rubriques pour l'élaboration des directives du manuel d'exploitation:

- a) Identification de l'aérodrome de destination et de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement (déroutement) et leur aptitude opérationnelle. Il s'agit en particulier des critères et des responsabilités permettant de déterminer si une approche et un atterrissage peuvent être effectués en toute sécurité sur chaque aérodrome désigné (sur l'OFFP) ou utilisé dans le vol;
- b) L'approvisionnement requis en carburant et en lubrifiant (et, le cas échéant, l'approvisionnement requis en oxygène), qui peut être directement affecté par la disponibilité d'aéroports de dégagement.

A.8.1.11 Compte-rendu matériel de l'exploitant

RANT 08 PART M, M.B.306

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 :

- **RANT 08 PART M, M.B.306 : CRM de l'exploitant**

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

RANT 06 PART OPS1/3.B.120, RANT 06 PART OPS1/3.B.125, RANT 06 PART OPS1/3.B.130, RANT 06 PART OPS1/3.B.135, RANT 06 PART OPS1/3.D.050.

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

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

Approbations/acceptations particulières :

- **RANT 06 PART OPS1.B.125.: Conditions de dispense d'emport du manuel de vol**
- **RANT 06 PART OPS1.B.130: support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord**

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 46 sur 80

A.8.2 CONSIGNES RELATIVES A L'ASSISTANCE AU SOL

A.8.2.0 L'exploitant doit établir des exigences en matière des politiques de sous-traitance, des processus de manutention, des procédures et des pratiques pour toutes les opérations de services d'assistance en escale. Pour l'évaluation détaillée des procédures, l'inspecteur utilise le document de l'OACI (Doc 10121) et le manuel de l'IATA notamment l'IGOM, l'AHM, l'ICHM, etc.

- a) **Politique et contrat de sous-traitance** : L'exploitant doit établir une politique de sous-traitance. L'exploitant aérien conserve la responsabilité de veiller au respect des exigences de performance de sécurité. Un exploitant aérien doit disposer d'un processus de coordination avec le fournisseur de service d'assistance en escale (GHSP) externe pour assurer la gestion continue des risques de sécurité dans les activités réalisées par le prestataire pour l'exploitant aérien. La performance du prestataire en matière de sécurité doit également être prise en compte dans le processus de sélection du GHSP.

Des accords locaux doivent être conclus entre l'exploitant aérien et les GHSP avant le début de l'exploitation. Ces accords doivent couvrir:

- la date d'entrée en vigueur;
- le délai de résiliation;
- la responsabilité et l'indemnisation;
- la qualité et l'étendue des travaux.

L'accord doit inclure les détails des services à fournir. Si cet accord implique le recours à des tiers, ces services externalisés doivent être couverts par des accords contractuels détaillés de façon similaire.

Note. — Des informations sur les détails des contrats entre les GHSP et les exploitants aériens figurent dans le Airport Handling Manual (AHM) [Manuel sur les services d'escale] de l'IATA, Chapitre 8 — Ground handling agreements [Accords sur les services d'assistance en escale] du Doc 10121 de l'OACI.

L'exploitant aérien doit tenir compte de la sécurité lors du processus de sélection d'un appel d'offres pour des services d'assistance en escale. Ce processus de sélection doit être documenté dans le manuel d'exploitation. Les éléments de sécurité suivants à prendre en compte sont :

- la gestion organisationnelle, y compris:
 - le contrôle et la supervision de la gestion;
 - la formation, la qualification et la compétence;
 - la santé et la sécurité au travail;
 - les procédures opérationnelles et la supervision;
 - la gestion et la supervision des fonctions externalisées;
 - les exigences du GSE et le programme de maintenance.
- un SGS opérationnel, en ce qui concerne notamment :
 - le compte rendu des accidents et incidents et les enquêtes;
 - l'identification des dangers et l'atténuation des risques.
- l'utilisation ou la mise en œuvre des meilleures pratiques de l'industrie pour les procédures opérationnelles et la gestion de la sécurité.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION <p style="text-align: center;">-----</p> PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 47 sur 80

Les processus de manutention, les procédures et des pratiques pour toutes les opérations de services d'assistance en escale sont décrits les A.8.2.1 à A.8.2.4 ci-dessous.

des politiques et processus soient élaborés pour soutenir l'environnement spécifique et répondre aux exigences des tâches.

A.8.2.1 Procédures d'avitaillement

RANT 06 PART OPS1/3.D.140, RANT 06 PART OPS1/3.D.145 Description des procédures d'avitaillement y compris :

- a) 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 ;
- b) avitaillement et vidange carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant;
- c) précautions à prendre pour éviter tout mélange de carburants.

Les points suivants doivent être correctement traités:

- ❖ a) 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 (arrêt sauf si à l'extérieur de la zone de sécurité ou si conforme relatif au matériel utilisable en atmosphère explosif, de groupe auxiliaire de bord).
 - 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).

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 48 sur 80

❖ b) Avitaillement avec passagers embarquant, à bord ou débarquant (RANT 06 PART OPS1.D.140) :

- 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 l'Appendice RANT 06 PART OPS1.D.140. 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 par le RANT 06 PART OPS1/3.D.145 et l'IEM associée.

A.8.2.2 Procédures d'assistance des passagers, des marchandises et de l'avion relatives à la sécurité
 RANT 06 PART OPS1/3.D.085, RANT 06 PART OPS1/3.D.090, RANT 06 PART OPS1/3.D.095,
 RANT 06 PART OPS1/3.D.100, RANT 06 PART OPS1/3.D.110

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 :

- a) les enfants et les bébés, les passagers malades et à mobilité réduite;
- b) le transport de passagers non admissibles, expulsés ou aux arrêts;
- c) la dimension et la masse autorisées des bagages à main;
- d) le chargement, le déchargement et l'arrimage des articles à bord de l'avion :

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 49 sur 80

Pour la planification de chargement, l'exploitant aérien doit élaborer des processus et des procédures relatives à la planification de chargement et . Il existe différents processus et modèles pour effectuer la planification et les fonctions de contrôle du chargement. Exemples:

- la planification du chargement et le manifeste de charge établis par le fournisseur de service d'assistance en escale (GHSP) à chaque station;
- la planification centralisée du chargement et le manifeste de charge établis par le GHSP;
- la planification centralisée du chargement et le manifeste de charge établis par l'exploitant aérien;
- la planification du chargement et le manifeste de charge établis par l'équipage de conduite de l'exploitant aérien.

Le processus et modèles pour effectuer la planification et les fonctions de contrôle du chargement choisit par l'exploitant doit être documenter. L'exploitant aérien est tenu d'informer le fournisseur de service d'assistance en escale (GHSP) (le cas échéant) du processus et des procédures à suivre.

Lorsque le GHSP effectue la planification et les fonctions de contrôle du chargement, les exploitants doivent fournir au GHSP toutes les données pertinentes sur les aéronefs, les poids normalisés et les limites.

L'exploitant aérien doit élaborer des politiques et des procédures pour le chargement et le déchargement de ses aéronefs, qui pourraient comprendre l'utilisation des portes de fret, la classification et la priorité des charges, les opérations en chaîne, l'arrimage des charges, les précautions particulières à prendre pour les systèmes de détection d'incendie en soute et les charges spéciales telles que les animaux vivants, les marchandises dangereuses, les pièces d'aéronef urgentes et autres matériels de l'exploitant aérien.

- e) les chargements spéciaux et la classification des compartiments cargo;
- f) la position du matériel au sol;
- g) le fonctionnement des portes de l'avion;
- h) la sécurité au parking, et notamment la prévention incendie, le périmètre de sécurité, les zones de souffle et d'aspiration réacteur;
- i) les procédures de démarrage, de départ, d'approche et d'arrivée au parking:

L'exploitant aérien doit définir les procédures de démarrage et les règles à suivre concernant tout l'équipement à l'approche d'un aéronef, y compris la vitesse, les vérifications des freins, les situations où une personne guide est nécessaire, l'espacement par rapport au fuselage et le calage de l'équipement.

L'exploitant aérien doit élaborer des procédures pour le départ et d'arrivée en toute sécurité de ses aéronefs. Il convient d'inclure des considérations particulières sur la bonne utilisation des feux anticollision par l'équipage de conduite. L'exploitant aérien doit s'assurer que les expressions conventionnelles, les signaux et les procédures concernant les communications entre le sol et le poste de pilotage relatives au départ sont établis, mis en pratique et utilisés par l'équipage de conduite lorsqu'il communique avec le personnel au sol et vice versa. A cet effet, les expressions conventionnelles, les signaux et les procédures concernant les communications entre le personnel du GHSP et le poste de pilotage pour l'arrivée de l'aéronef doivent être

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 50 sur 80

documentés. L'exploitant aérien doivent s'assurer que des procédures concernant le mouvement des aéronefs au sol sont établies, notamment les mesures à prendre avant l'arrivée, la procédure d'arrivée standard, l'utilisation du GSE (y compris les cales, les cônes), les zones de danger et les communications de secours.

- j) le service des avions:
L'exploitant aérien doit élaborer des procédures pour le nettoyage extérieur et intérieur de l'aéronef, ainsi que les services de toilettes et d'eau ; le réaménagement de la cabine avec un équipement de cabine approprié et le stockage de cet équipement.
- k) es documents et les formulaires relatifs à l'assistance des avions;
- l) l'occupation à plusieurs d'un même siège ;
- m) les opérations au sol sur ses aéronefs dans des conditions météorologiques défavorables, notamment des températures extrêmes, une contamination de l'environnement et dans des conditions telles que des vents violents, une visibilité réduite et des orages électriques, qui rendent les opérations d'entretien dangereuses. les opérations d'utilisation des passerelles d'embarquement des passagers et escaliers pour passagers : L'exploitant aérien doit élaborer des politiques et procédures pour l'utilisation des passerelles d'embarquement des passagers et des escaliers pour les passagers à bord de ses aéronefs, y compris le fonctionnement des portes et la communication avec le personnel de cabine ;
- n) les opérations d'alimentation au sol et air préconditionné : L'exploitant aérien doit élaborer des politiques et des procédures pour l'utilisation de l'électricité au sol et de l'air préconditionné sur ses aéronefs, y compris les opérations en chaîne et la communication avec l'équipage de conduite et de cabine ;
- o) les opérations d'utilisation du matériel de levage sur ses aéronefs : L'exploitant aérien doit élaborer des procédures relatives à l'utilisation du matériel de levage sur ses aéronefs, comme l'utilisation de cales/stabilisateurs, les restrictions de proximité et le fonctionnement des portes ;
- p) le service d'hygiène et ravitaillement en eau potable : L'exploitant aérien doit élaborer des procédures pour assurer le service d'hygiène et de l'eau sur ses aéronefs, y compris les quantités de liquide requises pour les configurations spécifiques d'eau potable et de toilettes des aéronefs.
- q) les procédures pour la gestion des « Foreign Object Debris (FOD) » : L'exploitant aérien doit élaborer un programme complet de gestion des FOD, y compris la prévention, la détection et l'évaluation des FOD sur l'aéroport. Le personnel des exploitants aériens doit être sensibilisé aux dangers que représentent les FOD pour les aéronefs et les personnes.

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

- ❖ Point a), Existence de consignes fixant les conditions particulières d'acceptation au transport de certains passagers malades, 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 ;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 51 sur 80

- 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 RANT 06 PART OPS1.K.145.

- ❖ 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 :

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 52 sur 80

- 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

RANT 06 PART OPS1/3.B.090 et RANT 06 PART OPS1/3.D.100

Procédures de refus d'embarquement - Procédures pour s'assurer que les personnes semblant intoxiquées ou qui montrent - par leur comportement ou certaines 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)

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:

- a) noms de marque ou dénominations commerciales;
- b) caractéristiques;
- c) et précautions et limite d'utilisation du fluide (dilution, basse température, chauffage, pression) ;
- d) temps de protection HOT;
- e) 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 couvrant tous les points du 1.

b) Le RANT 06 PART OPS1.D.185 dispose que l'exploitant met en œuvre et dans quelles conditions ces procédures sont mises en œuvre :

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 53 sur 80

- 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:

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 doit 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,...).

A.8.3.2 Procédure de navigation :

RANT 06 PART OPS1/3.D.055, RANT 06 PART OPS1/3.D.060, RANT 06 PART OPS1/3.D.210 et RANT 06 PART OPS1/3.D.215

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

- a) 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 affecte la trajectoire de vol de l'avion;
- b) de la navigation MNPS et polaire et de la navigation dans d'autres régions désignées ;
- c) de la navigation basée sur les performances (PBN);
- d) de la replanification en vol;
- e) des procédures en cas de dégradation des systèmes;
- f) et de la séparation verticale réduite (RVSM).

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

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 54 sur 80

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'ANAC.

Approbations/acceptations opérationnelles :

RANT 06 PART OPS1.D.056: RVSM.

RANT 06 PART OPS1.D.061: MNPS.

RANT 06 PART OPS1.D.063: PBN.

A.8.3.3 Procédures de calage altimétrique

RANT 06 PART OPS-1/3. D.076, RANT 06 PART OPS-1.D.056

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).

L'exploitant doit définir des procédures de vérification de l'altimètre avant chaque départ. Les procédures de calage de l'altimètre pour toutes les phases du vol, qui tiennent compte des procédures établies par l'État où se situe l'aérodrome ou l'État responsable de l'espace aérien, le cas échéant.

A.8.3.4 Procédures du système avertisseur d'altitude

RANT 06 PART OPS1.K. .040

L'exploitant doit décrire des procédures d'utilisation de ce système.

Le système avertisseur d'altitude est en mesure :

- (1) d'avertir l'équipage de conduite de l'approche d'une altitude présélectionnée; et
- (2) d'alerter l'équipage de conduite, au moins par une alarme sonore, de tout écart par rapport à l'altitude présélectionnée.

A.8.3.5 Politique et procédures du dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS) et des instructions pour éviter l'impact sans perte de contrôle (CFIT)

RANT 06 PART OPS1/3.D.240, OPS-1/3.K.045,

L'exploitant doit mettre en place des instructions et formation nécessaires pour éviter l'impact sans perte de contrôle (CFIT), et politique et procédures concernant l'utilisation du dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS).

Les exigences relatives à la formation sur le CFIT seront détaillées dans la partie D du manuel d'exploitation.

a) Politique et procédures concernant l'utilisation du dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS)

L'exploitant doit établir une politique et des procédures concernant l'utilisation du dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS).

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 55 sur 80

Les procédures doivent garantir que l'équipement GPWS reste activé et utilisable à tout moment. 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 installés sur les aéronefs de l'exploitant. Ces informations peuvent figurer en partie B. *Il est à noter que dès la détection par un membre de l'équipage de conduite ou par un dispositif avertisseur de proximité du sol d'une proximité anormale ou exagérée du sol, le commandant de bord ou le pilote à qui la conduite du vol a été déléguée doit s'assurer qu'une action corrective est immédiatement effectuée conformément aux procédures d'exploitation pour rétablir des conditions de vol sûres.*

L'exploitant doit différencier, le cas échéant, les procédures à appliquer en régime IFR, en régime VFR, en conditions VMC de jour ou de nuit, IMC. Si les systèmes installés sur les aéronefs de l'exploitant génèrent des alarmes de prévention d'incursion ou d'erreur de piste, les consignes de réaction à une alarme doivent aussi être détaillées. Ces informations peuvent également figurer en partie B. Les procédures d'exploitation standard (SOP) doivent garantir qu'au moins un pilote sélectionne l'affichage du terrain pendant les phases critiques du vol (telles que la montée et la descente en dessous de l'altitude minimale de sécurité (MSA)) pour une meilleure connaissance de la situation. *De nuit ou dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), appliquer immédiatement les procédures en réponse aux alertes de niveau d'avertissement et d'avertissement. Ne retardez pas la réaction pour le diagnostic. L'équipage de conduite doit suivre les avertissements sans hésitation dès qu'ils sont déclenchés. De jour ou dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC), l'équipage de conduite doit prendre des mesures correctives positives jusqu'à ce que l'alerte cesse ou une trajectoire sûre est assurée.*

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

L'exploitant doit décrire les procédures permettant d'éviter les avertissements générés par les systèmes GPWS, comme la vitesse descensionnelle réduite à proximité du relief.

L'exploitant doit établir des procédures de gestion de base de données qui garantissent la communication et la tenue à jour en temps utile des données de relief et d'obstacles destinées au dispositif avertisseur de proximité du sol. Pour que l'équipement EGPWS fonctionne comme prévu, les exploitants aériens doivent garantir la précision du terrain, des pistes et obstacles environnants à travers les mises à jour des bases de données EGPWS. Ces mises à jour nécessitent le choix du fournisseur de la base de données, l'établissement d'un contrat entre le fournisseur et l'exploitant aérien, la vérification de l'intégrité des données fournies, la vérification de la périodicité de mise à jour etc. *Par exemple, concernant la périodicité, les mises à jour des bases de données Terrain/Obstacle/Piste du fournisseur Honeywell EGPWS sont publiées tous les 56 jours.*

Lorsqu'un exploitant aérien choisit de ne pas mettre à jour les bases de données suivant un cycle donné, ils doivent procéder à une évaluation d'impact afin de s'assurer que la zone d'exploitation liée au permis d'exploitation aérienne (AOC) n'est pas impactée par les mises à jour. L'exploitant doit établir des procédures à cet effet.

b) Instructions et formation nécessaires pour éviter l'impact sans perte de contrôle (CFIT)

L'exploitant doit établir des instructions pour éviter l'impact sans perte de contrôle (CFIT).

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 56 sur 80

Ces instructions doivent également exiger que les équipages de conduite, lorsqu'ils exploitent un aéronef à basse hauteur, limitent les taux de descente afin de réduire la fermeture du terrain et augmentant le temps de reconnaissance/réponse en cas de conflit involontaire avec terrain. Ces instructions permettent d'éviter les situations de CFIT dans lesquelles un équipage, pilotant un aéronef à des taux de descente élevés et temporairement distrait de la surveillance de l'altitude par des événements inattendus, n'aurait pas :

- un temps de reconnaissance ou d'alerte suffisant pour se rendre compte que le terrain s'approche rapidement ou ;
- temps de réponse suffisant pour accomplir une manœuvre d'évacuation de l'avion une fois le terrain potentiel le conflit est reconnu.

Les exigences relatives à la formation sur le CFIT sont détaillées dans la partie D du manuel d'exploitation.

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

RANT 06 PART OPS1.D.245, et RANT 06 PART OPS1.K.050

Cette section doit contenir les politiques, les instructions, les procédures et les formations nécessaires relatives à l'évitement des abordages et à l'utilisation du système anticollision embarqué (TCAS).

Les procédures permettant d'éviter les avertissements générés par les systèmes ACAS, comme la vitesse ascensionnelle ou descensionnelle réduite doivent être décrites.

La réponse du pilote aux avis et alarmes TCAS (TA/RA) doit être correctement décrite. Ces informations peuvent figurer en partie B.

Une politique claire relative à l'application des procédures en cas d'avertissements de l'ACAS notamment les indications de TCAS suivantes, devront être correctement traitées :

a) les pilotes n'exécuteront pas de manœuvre pour donner suite à un avis de circulation (TA) seulement;

Note 1 : Les TA sont destinés à avertir les pilotes de l'émission possible d'un avis de résolution (RA), à renforcer leur conscience de la situation et à les aider à repérer visuellement les aéronefs en conflit avec le leur. Il se peut toutefois que le trafic repéré visuellement ne soit pas celui qui est à l'origine du TA. La perception visuelle d'une rencontre peut être trompeuse, en particulier la nuit.

Note 2 : La restriction ci-dessus en matière d'emploi des TA est due au fait que la précision des relèvements est limitée et qu'il est difficile de déterminer le taux de variation d'altitude d'après les renseignements de trafic affichés.

b) dès réception d'un TA, les pilotes utiliseront tous les renseignements à leur disposition pour se préparer à réagir comme il convient en cas d'émission d'un RA;

c) si un RA est émis, les pilotes :

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 57 sur 80

1) réagiront immédiatement en suivant les indications du RA, sauf si cela compromet la sécurité de l'avion ;

Les avertissements de décrochage, de cisaillement du vent et de proximité du sol ont priorité sur l'ACAS.

Il se peut que le trafic repéré visuellement ne soit pas celui qui est à l'origine du RA. La perception visuelle d'une rencontre peut être trompeuse, en particulier la nuit.

2) suivront les indications du RA même s'il y a un conflit entre le RA et l'instruction de manœuvre du contrôle de la circulation aérienne (ATC) ;

3) se garderont de manœuvrer en sens contraire à celui du RA ;

4) dès que possible, dans la mesure où la charge de travail de l'équipage de conduite le permet, feront connaître à l'organisme ATC approprié de tout RA exigeant de s'écarter de l'instruction ou de l'autorisation ATC en vigueur;

À moins d'en être informé par le pilote, l'ATC ne sait pas quand l'ACAS émet un RA. Il est possible que l'ATC émette des instructions qui, à son insu, sont contraires aux indications du RA. Il est donc important que l'ATC soit informé quand une de ses instructions ou autorisations n'est pas suivie parce qu'elle est en conflit avec un RA.

5) se conformeront promptement à tout RA modifié;

6) limiteront les modifications de la trajectoire de vol au minimum nécessaire pour se conformer aux RA;

7) reviendront promptement à l'instruction ou autorisation ATC une fois le conflit résolu ;

8) informeront l'ATC lorsqu'ils reviendront à l'autorisation en vigueur.

Note.— Les procédures d'utilisation de l'ACAS figurent dans les PANS-OPS (Doc 8168), Volume III de l'OACI,

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

RANT 06 OPS-1/3.D.225, Appendice RANT 06 PART OPS1.D.225

L'exploitant doit correctement définir :

- quand les comparaisons entre le carburant prévu et le carburant consommé seront effectués 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.

Le manuel d'exploitation décrira les activités de gestion du carburant à entreprendre par l'équipage de conduite et, le cas échéant, par l'agent technique d'exploitation après le départ d'un vol afin de garantir que la politique de l'exploitant en matière de carburant ait le résultat attendu (la sécurité du vol). Ces

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 58 sur 80

activités doivent être suffisamment robustes pour garantir que le carburant est consommé comme prévu lors de la planification avant le vol ou de la replanification en vol ou de manière à terminer le vol en sécurité. La gestion du carburant en vol n'est pas destinée à remplacer les activités de planification avant le vol ou de replanification en vol, mais sert de contrôle pour garantir que les hypothèses de planification restent validées en permanence.

Le manuel d'exploitation devrait aborder les aspects suivants des activités de gestion du carburant en vol :

- a) écarts par rapport à l'OFP ou autres actions susceptibles d'invalider les hypothèses du plan de vol (par exemple acceptation d'itinéraires directs, changements d'altitude, changements de vitesse, etc.);
- b) actions liées à l'acquisition rapide d'informations précises qui peuvent affecter la gestion du carburant ; en vol (p. ex. météorologie, NOTAM, conditions de l'aérodrome);
- c) moyens pratiques de validation (ou d'invalidation) en vol des hypothèses adoptées lors de la sélection d'un aérodrome de décollage ou de la planification du carburant, y compris des instructions pour l'enregistrement et l'évaluation du carburant utilisable restant à intervalles réguliers;
- d) facteurs à prendre en considération et mesures à prendre par le PIC en cas d'invalidation des hypothèses du plan de vol (nouvelle analyse et ajustement), y compris, si nécessaire, des orientations sur l'ajout de carburant discrétionnaire au stade de la planification du vol pour garantir la préservation des marges de sécurité adéquates tout au long du vol;
- e) mesures à prendre par le PIC pour protéger la réserve finale, y compris les instructions pour demander des informations sur les retards à l'ATC;
- f) instructions pour la déclaration du « MINIMUM FUEL»;
- g) instructions pour la déclaration d'une urgence carburant (MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL).

A.8.3.8 Conditions atmosphériques défavorables et présentant un risque potentiel

RANT 06 PART OPS1.K.055, OPS-1.D.181, OPS-1.D.251, OPS-1. F.010 (f), Circulaire N°18/21/ANAC/DG/DCSV du 18 juin 2021

Le manuel d'exploitation doit contenir des informations et des orientations sur les vols en conditions météorologiques défavorables. L'exploitant doit décrire des procédures pour exploiter en conditions atmosphériques présentant un risque potentiel et pour les éviter, notamment:

- a) orages: le manuel d'exploitation devrait contenir des informations sur les différentes causes et formes d'orages, y compris:
 - (i) les orages associés à un passage frontal, des masses d'air, des lignes de grains, etc.;
 - (ii) les phénomènes ressentis lors du passage d'un orage sur un aérodrome ou d'une pénétration involontaire;
 - (iii) les effets de la grêle, des turbulences fortes, des niveaux de précipitations extrêmes, des éclairs, des rafales, du cisaillement du vent et du givrage;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION <p style="text-align: center;">-----</p> PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 59 sur 80

- (iv) la distance minimale recommandée par rapport aux orages;
- (v) le pouvoir du commandant de bord de détourner, de retarder, de modifier l'itinéraire ou d'annuler des vols pour éviter de rencontrer des orages;
- (vi) les précautions à prendre lors des vols en zones d'orage, notamment la nécessité pour les passagers et l'équipage d'être assis et de porter leur ceinture de sécurité, d'attacher les objets non fixés dans le poste de pilotage, d'allumer les lumières du poste de pilotage pour minimiser les effets aveuglants de la foudre, etc.;
- (vii) les vitesses anémométriques recommandées en zones de turbulence et les réglages de régime moteur recommandés;
- (viii) les techniques correctes de pilotage d'un avion;
- (ix) les marges de tremblement (surtout pour les gros aéronefs à turbine).

Le manuel d'exploitation développe également des informations sur l'utilisation et les limites du radar météorologique. Les sujets évoqués sont :

- l'intensité des signaux de retour du radar pour différentes formes de précipitations (pluie, glace, grêle, etc.);
 - l'interprétation des signaux de retours et l'effet des contrôles radar (gain, inclinaison de l'antenne, contour, etc.);
 - les caractéristiques des différents types de radars qu'un exploitant peut avoir disposés sur les différents aéronefs de sa flotte devraient également être abordées, par exemple radars en bande C et en bande X, y compris des informations sur les différentes caractéristiques d'atténuation de ces radars, et les moments où elle est nécessaire.
- b) conditions givrantes : le manuel d'exploitation devrait aborder des problèmes associés au vol dans des conditions de givrage. Le manuel d'exploitation devrait fournir des orientations adaptées à l'aéronef utilisé et à l'environnement dans lequel il est exploité:
- (i) effets sur les systèmes pitot-prise statique;
 - (ii) fonctionnement correct des systèmes de dégivrage et d'antigivrage;
 - (iii) effet du givrage sur la puissance de sortie.
- Le manuel d'exploitation devrait aborder les opérations au sol par conditions météorologiques défavorables devrait:
 - (i) définir les conditions de givrage, c'est-à-dire les conditions imposant de commencer à prendre des précautions contre l'apparition possible de glace sur les surfaces de l'avion;
 - (ii) contenir des informations et des orientations sur les différents types de glace qui peuvent être rencontrés, la manière de reconnaître les conditions de givrage et les moyens de s'en protéger et d'éliminer la glace;
 - (iii) contenir des informations sur les types de fluides d'antigivrage et de dégivrage approuvés, ainsi que sur les différentes méthodes permettant d'éliminer la glace des surfaces de l'aéronef, y compris la durée de protection offerte par les différents fluides ou les différents mélanges et combinaisons de fluides;
 - (iv) fournir les limites de vitesse du vent pour le fonctionnement des escaliers intégrés, des portes de passagers et de fret, etc.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 60 sur 80

- c) turbulences : le manuel d'exploitation devrait contenir des informations sur les turbulences en air clair (CAT), notamment :
- (i) les turbulences associées au courant-jet et causées par les ondes orographiques ;
 - (ii) l'évitement des turbulences et les mesures à prendre en cas de rencontre de turbulences par inadvertance ;
 - (iii) les techniques de vol appropriées ;
des conseils sur la méthode la plus rapide de sortie d'une zone de CAT (p. ex. le courant-jet doit être traversé à angle droit quand la turbulence est présente ou présumée l'être).
- d) cisaillement de vent : le manuel d'exploitation devrait contenir des informations sur le cisaillement du vent, notamment:
- les conditions dans lesquelles un cisaillement peut se produire : orages, fronts de rafales, cisaillements frontaux, ondes orographiques, etc.;
 - l'effet du cisaillement sur les avions, en soulignant que certains cisaillements (microrafales) peuvent être d'une intensité telle que les avions ne peuvent les traverser;
 - les systèmes de détection au sol comme le système d'alerte de cisaillement du vent à basse altitude et leurs limites;
 - les systèmes de détection embarqués;
 - les procédures de vol recommandées.
- Note.— la Circulaire 186 — Cisaillement du vent, contient des informations détaillées sur ce sujet.*
- e) jet-stream;
- f) nuage de cendres volcaniques : des détails relatifs au vol à travers un nuage de cendres volcaniques, notamment:
- ✓ les dangers spécifiques de la poussière volcanique;
 - ✓ les possibilités de reconnaître une rencontre par inadvertance (difficile la nuit ou dans un nuage);
 - ✓ la nécessité d'éviter de voler dans ces zones;
 - ✓ les actions de rétablissement recommandées pour redémarrer les moteurs;
 - ✓ l'interprétation des cartes de cendres volcaniques.
- g) tempêtes de sable;
- h) ondes de relief;
- i) inversions significatives de température;
- j) et rabattants.
- k) fortes précipitations : des informations sur l'effet de la contamination de la piste (neige, neige fondante, glace, eau stagnante, etc.) sur les performances de l'avion seront incluses dans les informations sur les performances. Cette section du manuel d'exploitation devait comprendre des informations sur:
- (1) les méthodes de mesure du coefficient de frottement de la piste;
 - (2) l'aquaplanage;
 - (3) les définitions de neige mouillée, de neige fondante, etc.;
 - (4) Le code d'état de piste (RWYCC: Runway Condition Code) : Il traduit la capacité de freinage sur la piste en fonction des conditions de la surface de piste. Le RWYCC permet à l'équipage de conduite de calculer les performances d'atterrissage de l'avion en exploitation. La détermination et la production du RWYCC relèvent de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 61 sur 80

- (5) La matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM - Runway Condition Assessment Matrix) : Elle fournit une combinaison de renseignements disponibles (condition de surface de la piste, y compris la condition de la piste et le contaminant ; rapport des pilotes sur l'efficacité du freinage sur les pistes) afin d'évaluer le RWYCC. La RCAM est un outil à utiliser lors de l'évaluation des conditions de surface des pistes.

NB : La matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM) doit être prise en compte dans le manuel d'exploitation.

- (6) Le rapport sur l'état des pistes (RCR : Runway Condition Report) : Le rapport sur l'état des pistes (RCR) est utilisé pour rendre compte des résultats (code d'état de la piste (RWYCC) et description de l'état de surface de piste) des informations évaluées (conditions de surface de piste et contaminants (l'eau, l'eau stagnante, etc.)) qui sont signalés à l'équipage de conduite afin qu'il les utilise pour calculer les performances de l'avion (au décollage et à l'atterrissage) et assurer la sécurité des vols. Il est composé de deux sections à savoir : les données performances de l'avion (aircraft performance) et la conscience de la situation (situation awareness). Les informations pertinentes du RCR, reçues et évaluées par les pilotes leur permettent de décoller, d'atterrir ou de remettre les gaz en toute sécurité. Plus précisément, le RCR contient toutes les informations nécessaires à l'équipage de conduite d'évaluer les données de performances de l'avion dans la planification du vol, la préparation du poste de pilotage en vue du départ, le roulage au départ, la croisière (réassignation des fonctions de l'équipage, modification du plan de vol), la préparation en vue de l'approche, la descente, l'approche et le roulage à l'arrivée.

Note : Les exemples de RCR doivent être donnés avec des descriptions à l'appui.

- (7) Le « compte rendu en vol » (AIREP) : Ce rapport est produit par l'équipage de conduite lorsque le freinage n'est pas aussi efficace que ce qui a été annoncé c'est à dire lorsque l'effort de freinage dépasse l'efficacité de freinage utilisable.

L'AIREP décrit l'effet de l'état de la surface de piste sur l'efficacité de freinage de l'avion. Il est transmis par le pilote au contrôle de la circulation aérienne (ATC) qui relaie, dans les plus brefs délais, le compte rendu à l'exploitant de l'aérodrome. L'AIREP fournit un retour d'information à l'exploitant d'aérodrome en ce qui concerne la précision des RWYCC attribués par rapport à l'état de la surface des pistes réellement rencontré et permet à l'exploitant d'aérodrome de mettre à jour les RWYCC attribués. Le RANT 06 PART OPS-1 D.251 et l'annexe 6, Partie 1, § 4.4.2.1 imposent à l'équipage de conduite d'établir un AIREP.

Les AIREP jouent un rôle important dans la prévention des sorties de piste, car les comptes rendus sur l'efficacité du freinage en-deçà du RWYCC attribué peuvent influencer sur la décision d'un pilote ultérieur de poursuivre l'atterrissage. Le compte rendu d'un avion précédent est d'autant plus fiable qu'il émane d'un autre avion dont les performances d'atterrissage sont similaires à celles de l'avion en question. Le pilote doit cependant être conscient que même des avions similaires peuvent être exploités à une masse et à des vitesses d'approche très différentes. Le contrôle ou la sécurité de l'avion ne doivent pas être mis en péril pendant la circulation à la surface lors de la communication du compte

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 62 sur 80

rendu; les pilotes ne doivent fournir le compte rendu que lorsqu'ils peuvent le faire en toute sécurité.

- (8) SNOWTAM : Il s'agit d'un NOTAM d'une série spéciale établi dans un format normalisé, qui fournit un compte rendu d'état de surface de piste signalant l'existence ou la fin de conditions dangereuses dues à la présence de neige, de glace, de neige fondante, de gelée, d'eau stagnante ou d'eau combinée à de la neige, de la neige fondante, de la glace ou de la gelée sur l'aire de mouvement. La durée de validité maximale d'un SNOWTAM est de huit (08) heures.
- (9) La description des flux d'information et utilisation des informations sur du RCR.

Le processus de compte rendu du RCR commence par l'évaluation de l'état de surface de la piste fondée sur l'observation et la mesure, qui sont effectuées par l'exploitant d'aérodrome. Une description du contaminant de surface selon son type, sa profondeur et sa couverture pour chaque tiers de la piste est ensuite utilisée pour obtenir une valeur du RWYCC spécifique aux conditions observées. Le RCR est élaboré par l'exploitant d'aérodrome et transmis au service de la circulation aérienne et/ou au service d'informations aéronautiques qui le communiquent aux pilotes et aux exploitants d'avions dans le cadre de la préparation, de la planification des opérations et du suivi des vols.

Les éléments du RCR sont communiqués aux pilotes et aux exploitants d'avions par les services de la circulation aérienne (ATS) sur la fréquence radio, et le cas échéant, par les services d'information aéronautique au moyen d'un nouveau format de SNOWTAM lorsqu'il y a présence d'eau stagnante (eau d'une profondeur supérieure à 3 mm) sur la piste.

Il doit être énoncé dans le manuel d'exploitation que le pilote commandant de bord ne poursuit pas son approche à l'atterrissage en dessous de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude d'un aérodrome à moins d'être assuré que, selon les informations disponibles sur l'état de la surface de la piste, les informations sur les performances de l'avion indiquent que l'atterrissage peut être fait en toute sécurité.

Des procédures concernant l'utilisation par les pilotes des informations du RCR en conjonction avec les données de performance communiquées par le constructeur doivent être établies. Les exploitants doivent tenir compte de tous les facteurs d'influence lors du calcul des performances de décollage et de l'atterrissage notamment l'état de la surface de la piste, tel qu'il figure dans la définition des descripteurs de la surface de la piste, et type de la surface de la piste. Les tableaux de performances des avions et les outils de calcul supposent un type de contaminant et une profondeur homogène sur toute la longueur et la largeur de la piste. Cependant, il peut y avoir des différences significatives entre les tiers de piste. L'équipage de conduite peut utiliser le contaminant le plus pénalisant pour le calcul des performances, ce qui peut être excessivement conservateur.

Toute instruction opérationnelle, comme retarder le déploiement des volets et des bords d'attaque lors d'une circulation au sol avant le décollage sur certains types de contamination ou retarder leur rentrée après l'atterrissage, et les problèmes causés par les aires de trafic et les voies de circulation couvertes de glace et de neige dans la circulation au sol, le repoussage et le stationnement des avions.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 63 sur 80

- (10) Des procédures concernant la production d'un compte rendu en vol (AIREP) à l'ATS, sur l'efficacité du freinage sur la piste quand le freinage n'est pas aussi efficace que ce qui a été signalé doivent être établies. Des éléments sur la phraséologie pour la production du rapport devront être décrits.

A.8.3.9 Turbulence de sillage et souffle rotor

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

RANT 06 PART OPS1/3.D.150

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

RANT 06 PART OPS1/3.D.160

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 Accès au poste de pilotage

RANT 06 PART OPS 1/3.B.095

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'Autorité doit également être incluse.

La politique d'admission au poste de pilotage doit être strictement conforme au RANT 06 PART OPS1.B.095

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 10.

A.8.3.13 Utilisation des sièges équipages vacants

Conditions et procédures d'utilisation des sièges équipage vacants.

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

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 64 sur 80

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

RANT 06 PART OPS1/3.D.165, RANT 06 PART OPS1/3.D.170

Procédures portant sur:

- a) 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;
- b) 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;
- c) les procédures à suivre durant l'embarquement et le débarquement des passagers ;
- d) les procédures à suivre dans le cadre d'un avitaillement avec des passagers à bord, embarquant ou débarquant ;
- e) 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 (RANT 06 PART OPS1.D.220, 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

RANT 06 PART OPS1.D.115

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

RANT 06 PART OPS1.D.235

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. Également procédures, y compris celles de circulation aérienne, à suivre suite à une décision de descente ou de déroutement. Les dispositions du RANT 06 PART OPS1.D.235 concernant l'exposition aux radiations cosmiques devront être prises en compte dans ce paragraphe.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 65 sur 80

8.3.18 Politique concernant l'usage du pilote automatique et de l'auto manette

L'exploitant doit décrire sa politique concernant l'usage du pilote automatique et de l'auto-manette.

A.8.3.19 Procédures liées à l'utilisation des sacoches en vol électroniques (EFB)

RANT 06 PART OPS1/3.D.064 et RANT 06 PART OPS1/3.L.050

L'exploitant doit définir des procédures liées à l'utilisation des sacoches en vol électroniques (EFB) et le système de back-up dans le cas où ces EFB ne sont pas fonctionnelles (Version papier entre autres, etc.).

L'exploitant doit demander l'approbation opérationnelle des sacoches en vol électroniques (EFB) avant leur utilisation.

Approbations/acceptations opérationnelles :

RANT 06 PART OPS1.D.064: EFB

A.8.4. OPERATIONS TOUT TEMPS

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 (RANT 06 PART OPS1.D.180) ;
- les conditions pour le commencement et la poursuite de l'approche ;
- les règles d'utilisation du tableau de conversion visibilité / RVR (Appendice RANT 06 PART OPS1.E.005) ;
- les références visuelles minimales à la décision ;
- l'effet sur les minimums opérationnels de la défaillance d'équipements au sol MIN 1.430(b) (4).

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

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 66 sur 80

Approbations/acceptations opérationnelles :

- **Appendice RANT 06 PART OPS1.E.005. : Opérations de catégorie II ou III et utilisation de minimums de décollage en dessous des minimums spécifiés ;**
- **Appendice RANT 06 PART OPS1.E.005 : nombre d'approches effectuées lors de l'évaluation initiale du système embarqué pour les opérations par mauvaise visibilité avec une DH < 50 ft- Appendice RANT 06 PART OPS1.E.005: références visuelles non standard pour les approches classiques ;**
- **Appendice1 RANT 06 PART OPS1.E.015 : programme de démonstration réduit pour l'utilisation d'aéronef déjà approuvé Cat II / Cat III.**

Approbations/acceptations particulières:

- **Appendice 3 RANT 06 PART OPS1.E.005: 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.**

A.8.5 ETOPS/ EDTO

RANT 06 PART OPS1.D.065 et RANT 06 PART OPS1.D.070

L'autorisation ETOPS/EDTO fait l'objet d'un dossier spécifique. Une note détaillant comment constituer le dossier de demande est disponible dans le guide des opérations ETOPS/EDTO.

Approbations/acceptations opérationnelles :

RANT 06 PART OPS1.D.070: EDTO

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

RANT 06 PART OPS1.B.085, RANT 06 PART OPS1.K.005

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

Procédures et limitations relatives aux :

- a) vols d'entraînement;
- b) vols de contrôle;
- c) vols de livraison;
- d) vols de convoyage;
- e) vols de démonstration;
- f) 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 mono pilotes exploités à deux, définir impérativement la composition de l'équipage lors des vols de convoyage et de mise en place. Indiquer, le cas échéant,

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 67 sur 80

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

RANT 06 PART OPS1.D.230; RANT 06 PART OPS1.K.140, RANT 06 PART OPS1.K.145, RANT 06 PART OPS1.K.150, RANT 06 PART OPS1.K.155 et leurs appendices, IEM

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.

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

A.8.8.2. Exigences en matière d'oxygène spécifiées pour:

- a) l'équipage de conduite ;
- b) l'équipage de cabine ;
- c) 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 portatives...) 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.

Le manuel d'exploitation:

- a) abordera la question de l'approvisionnement de l'équipage de cabine et de conduite en oxygène;
- b) abordera la question de l'approvisionnement des passagers en oxygène supplémentaire;
- c) expliquera les conditions dans lesquelles l'oxygène devrait être fourni et utilisé (altitude, périodes d'exposition, nuit, etc.);
- d) contiendra une procédure permettant de déterminer la quantité d'oxygène nécessaire et disponible compte tenu du profil de vol, du nombre d'occupants et d'une éventuelle décompression de la cabine.

A.8.9 Précautions en matière de santé - Gestion des maladies transmissibles.

La résolution A37-13 de l'OACI (Prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages internationaux) a déclaré que la protection de la santé des passagers et des équipages des vols internationaux fait partie intégrante de la sécurité des voyages aériens.

- a) **Procédures des exploitants d'aéronefs relatives à la gestion des maladies transmissibles/santé publique**

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 68 sur 80

Le manuel d'exploitation de l'exploitant aérien ou le manuel de l'équipage de cabine doit contenir les procédures correspondantes relatives à la gestion des maladies transmissibles.

L'exploitant aérien établit une procédure pour que l'équipage évalue un voyageur représentant un cas présumé de maladie transmissible, fondé sur la présence de fièvre ou de certains autres signes ou symptômes.

Cette procédure servira à gérer des personnes à bord atteintes de maladies autres que le mal de l'air ou des accidents, qui peuvent souffrir d'une maladie transmissible (la présence de fièvre [température égale ou supérieure à 38°C (100 °F)] accompagnée d'un ou de plusieurs des signes et symptômes suivants:

- malaise évident;
- toux persistante;
- respiration pénible;
- diarrhée continue;
- vomissement continu;
- éruptions cutanées;
- ecchymose ou saignement sans antécédent traumatique, ou confusion mentale apparue nouvellement.

A la suite de la détection d'un ou de plusieurs cas de maladie transmissible à bord, l'exploitant doit décrire une procédure prenant en compte les éléments suivants :

- a) l'information au commandant de bord;
- b) la demande d'aide des médecins à bord si applicable;
- c) la prise en compte des dispositions de protection (utilisation de masques et de gants) pour les médecins et autres personnes portant assistance;
- d) l'isolement immédiat du ou des passager(s) malade(s) si possible à l'arrière de l'avion (de préférence l'isolement doit laisser 2 à 3 rangées de sièges libres à l'avant, à l'arrière et de part et d'autre);
- e) l'attribution d'une toilette unique exclusivement au(x) passager(s) malade(s);
- f) la fourniture d'un masque chirurgical pour le ou les passager(s) malade(s);
- g) l'utilisation des masques; serviettes; tissus; ustensiles; plateau pour le ou les passager(s) malade(s) à jeter dans un sac en plastique résistant après l'utilisation;
- h) le lavage adéquat des mains avec de l'eau et du savon après chaque contact avec le ou les passager(s) malade(s), leur liquide ou les sécrétions respiratoires;
- i) l'usage des gants pour prendre chaque outil et leur changement pour éviter toute contamination avec d'autres outils;
- j) la prise des dispositions pour ne pas toucher la bouche, les yeux et le nez avec les mains sales (non lavées) ou avec les gants déjà en contact avec le ou les malades;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 69 sur 80

k) les membres d'équipage de cabine doivent renseigner le formulaire de localisation des passagers qui figure en appendice 13 du RANT 09 pour identifier le passager suspect atteint de maladies transmissibles. Le formulaire de localisation des passagers doit être mis à bord des aéronefs et sera renseigné par les membres d'équipage de cabine pour la localisation des passagers dès la détection d'un cas suspect ;

l) la notification des endroits contaminés de l'avion à l'équipe de nettoyage à l'arrivée ;

m) La prise des dispositions pour accompagner le ou les passager(s) malade(s) et le(s) présenter aux autorités de santé publique ;

n) le formulaire de déclaration générale en appendice 1 du RANT 09 doit être renseigné par le commandant de bord dès la détection d'un passager suspect atteint de maladie transmissible. Le commandant de bord indiquera le nom et numéro de siège ou la fonction des personnes à bord atteintes de maladies autres que le mal de l'air ou des accidents.

b) Sensibilisation des membres d'équipage

L'exploitant doit prévoir une sensibilisation des membres d'équipage sur la procédure de traitement des passagers suspectés de malades transmissibles à bord de l'aéronef. De plus les membres d'équipages de conduite doivent être sensibilisés sur l'utilisation de la trousse de prévention universelle visée au OPS 1.K.136.

Pour un vol régulier, les aéronefs dont l'exploitation exige la présence à bord d'au moins un membre d'équipage de cabine devraient transporter une ou deux trousse de prévention universelle. Des trousse supplémentaires devraient être prévues durant les périodes de risque accru pour la santé publique, comme en cas d'épidémie de maladie transmissible grave à potentiel pandémique. Ces trousse peuvent être utilisées pour le nettoyage de matières organiques potentiellement infectieuses, telles que le sang, l'urine, les vomissures et les matières fécales, ainsi que pour la protection des membres d'équipage de cabine qui s'occupent de personnes potentiellement infectées soupçonnées d'avoir une maladie transmissible.

c) Notification aux autorités de contrôle de la circulation aérienne

L'exploitant aérien doit établir des procédures pour que le pilote commandant de bord notifie promptement tout cas présumé de maladie transmissible aux autorités de contrôle de la circulation aérienne (ATC), en transmettant les renseignements suivants:

- 1) l'identification de l'aéronef;
- 2) l'aérodrome de départ;
- 3) l'aérodrome de destination;
- 4) l'heure d'arrivée prévue;
- 5) le nombre de personnes se trouvant à bord;
- 6) le nombre de cas présumés à bord;
- 7) la nature du risque pour la santé publique, s'il est connu.

d) Notification de tout cas présumé de maladie transmissible aux autorités sanitaires, aéroportuaires et à l'ANAC

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 70 sur 80

La procédure de gestion des maladies transmissibles doit prévoir, dès l'arrivée du vol, la transmission du formulaire de déclaration générale et le formulaire de localisation des passagers aux autorités sanitaires, aéroportuaires et à l'ANAC.

A.8.10 Sécurité des compartiments de fret

L'exploitant doit établir des politiques et des procédures pour le transport d'articles dans des compartiments de fret, qui comprennent la réalisation d'une évaluation du risque de sécurité spécifique. Cette évaluation doit tenir compte au minimum des éléments suivants:

- dangers découlant des propriétés des articles à transporter;
- capacités de l'exploitant;
- considérations opérationnelles (p. ex. zone d'exploitation, temps de déroutement);
- possibilités générales de l'avion et de ses systèmes (p. ex. systèmes d'extinction d'incendie de fret);
- caractéristiques de confinement des unités de chargement;
- emballage et conditionnement;
- sécurité de la chaîne d'approvisionnement des articles à transporter; et
- quantité et répartition des marchandises dangereuses à transporter.

L'exploitant doit établir des politiques et des procédures sur les articles à transporter dans les compartiments de fret. Ces politiques et ces procédures doivent donner une certitude raisonnable qu'un incendie des articles en question pourra être détecté et éteint ou suffisamment maîtrisé par les éléments de conception de l'avion associés à la protection incendie des compartiments de fret, jusqu'à ce que l'avion effectue un atterrissage en sécurité.

Note : Des systèmes de détection d'incendie approuvés sont requis pour les compartiments de fret des classes B, C, E et F, et pour la classe D lorsqu'il y a une ventilation. Ces systèmes doivent être capables de détecter un incendie à une température nettement inférieure à celle à laquelle l'intégrité structurelle de l'avion serait sensiblement diminuée. Le système de détection doit fournir une indication visuelle à l'équipage de conduite dans un délai déterminé (une minute en général) après le début d'un incendie. Ceci est généralement démontré par des essais en vol avec l'utilisation d'une source de fumée simulée représentant le stade précoce d'un incendie, lorsqu'il couve ou avant qu'il ne soit dangereux pour l'avion. Il doit exister un moyen permettant à l'équipage de vérifier le bon fonctionnement de chaque circuit de détecteur d'incendie pendant le vol. En outre, l'efficacité du système de détection doit être démontrée pour toutes les configurations et conditions d'exploitation approuvées.

Si un extincteur intégré est prévu, l'agent extincteur susceptible de pénétrer dans les compartiments du personnel ne doit pas être dangereux pour les occupants, et la décharge de l'extincteur ne doit pas causer de dommages structurels. La capacité de chaque système d'extinction d'incendie intégré requis doit être suffisante pour tout incendie susceptible de se produire dans le compartiment, compte tenu du volume et du taux de ventilation du compartiment. La capacité de chaque système doit permettre d'éteindre l'incendie ou d'étouffer le feu en tout point du compartiment pendant une durée correspondant à la capacité d'extinction du système.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 71 sur 80

A.9. MARCHANDISES DANGEREUSES ET ARMES.

NB : L'exploitant qui désire transporter les marchandises dangereuses doit suivre les indications du guide de certification relatif aux marchandises dangereuses.

RANT 06 PART OPS1/3.B.065, RANT 06 PART OPS1/3.B.070, RANT 06 PART OPS1/3.B.080, RANT 06 PART OPS1/3.D.270, Sous-partie R dont RANT 06 PART OPS1/3.R.025 et IEM associée, RANT 06 PART OPS1/3.R.075 et IEM associée. S'agissant du transport des armes, voir aussi le manuel de sûreté OACI

- 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 y compris les procédures en vol adéquates pour une intervention d'urgence en cas d'incidents d'aéronef 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 ;
- 9.1(f) exemptions relatives aux passagers ;
- 9.1(g) politique et procédures pour ne pas transporter des pièces de rechange à des fins d'entretien qui devraient être classées comme des marchandises dangereuses (matériel de l'exploitant [COMAT]) ;
- 9.1(h) sensibilisation des passagers sur les types de marchandises dangereuses qu'il leur est interdit de transporter à bord d'un aéronef ;
- 9.1(i) les procédures pour fournir les renseignements au service d'urgence et aux autorités compétentes en cas d'accident ou incident lorsque des marchandises dangereuses sont transportées y compris les procédures pour le compte rendu d'incident impliquant des marchandises dangereuses non déclarées doivent être établies.
- 9.2 : Conditions de transport d'armes et munitions de guerre et de sport.

- RANT 06 PART OPS1.R.020: autorisation de transport de marchandises dangereuses ;
- RANT 06 PART OPS1.R.080: programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (voir partie D du manex).

Acceptations/approbations particulières :

- **RANT 06 PART OPS1.B.065: conditions spéciales de transport des munitions de guerre (sûreté + marchandises dangereuses) ;**
- **RANT 06 PART OPS1.B.070: autres procédures de rangement si les armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (sûreté +marchandises dangereuses).**

A.10. SÛRETÉ

Chapitre S, RANT 06 PART OPS1.S.005

A.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

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 72 sur 80

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.

A.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.

A.10.3. L'exploitant aérien doit posséder à bord de tous ses aéronefs une liste de vérification des procédures à suivre pour :

- a) la recherche d'une bombe ;
- b) l'inspection d'un aéronef à la recherche d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux dissimulés;
- c) appliquer la bonne marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect.

A.10.4 La description du programme de sûreté est considérée comme partie intégrante du manuel d'exploitation. Les points suivants doivent notamment être correctement traités :

- ❖ nomination d'un responsable sûreté ;
- ❖ définition de la sûreté et ses objectifs (4.2.a), politique sûreté de l'exploitant (4.2.b) 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 (4.2.f) ;
- ❖ organisation de la :
- ❖ sûreté au sein de l'entreprise (4.2.d) :
 - 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 nature 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 au commandant de bord et chefs d'escales).
- ❖ maîtrise de l'information :
 - références réglementaires (4.2.e). L'exploitant connaît-il les mesures de sûreté à mettre en œuvre au départ de chaque escale desservie ?
 - 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) ;

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'ANAC soit sur leur propre initiative ;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION <p style="text-align: center;">-----</p> PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 73 sur 80

- gestion de la confidentialité des informations relatives aux mesures à appliquer (4.2.c) (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 (4.2.g), compte-rendu des incidents de sûreté (4.2.h et RANT 06 PART OPS1.S.015) adressé au responsable sûreté, et en cas de détournement, rapport d'événement adressé à l'Autorité.
- ❖ plans d'actions en urgence (4.3) 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 (4.2.g) (ex contrat IATA)

A.10.5. Chacun des domaines suivants doivent être traités par l'exploitant:

- a) la protection des aéronefs (5.1) dont :
 - l'accès aux aéronefs en stationnement pendant les escales courtes, longues et de nuit, et
 - les visites de sûreté de l'aéronef (RANT 06 PART OPS1.S.020).
- b) orientations permettant à l'équipage de conduite d'assurer la sûreté du poste de pilotage au RANT 06 OPS-1, qui, au minimum :
 1. décrivent le fonctionnement des portes verrouillables du poste de pilotage ;
 2. le cas échéant, décrivent le fonctionnement de la porte du poste de pilotage renforcée.
 Cette porte:
 - doit être fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées;
 - un moyen (CCTV) sera prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.
 3. précisent la politique et les procédures d'accès (entrée et sortie) au poste de pilotage, compte tenu des types de portes de poste de pilotage installés. L'aspect coordination entre l'équipage de conduite et l'équipage de cabine, y compris les exposés verbaux avant le vol, en ce qui concerne les questions de sûreté (p. ex. sûreté/accès au poste de pilotage) doit être pris en compte.

Lorsque la porte est dotée d'une porte du poste de pilotage renforcée, l'usage de CCTV est obligatoire avant d'accorder la permission d'accès au poste de pilotage.

Lorsque l'aéronef n'est pas doté d'un CCTV, les procédures alternatives doivent être décrites notamment l'usage entre autres du dispositif de l'œil de bœuf. Ces procédures alternatives doivent refuser l'entrée au poste de pilotage durant les phases critiques de vol ;

4. définissent les conditions qui exigent la fermeture ou le verrouillage de la porte du poste de pilotage;
5. définissent le personnel autorisé à accéder au poste de pilotage (p. ex. occupants de strapontins, surnuméraires);

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 74 sur 80

6. décrivent comment identifier le personnel autorisé qui demande à entrer dans le poste de pilotage;
7. décrivent comment empêcher l'accès au poste de pilotage du personnel non autorisé;
8. décrivent la politique et les procédures permettant au personnel de cabine de communiquer discrètement avec l'équipage de conduite d'activités suspectes ou d'atteintes à la sécurité dans la cabine. L'aspect coordination entre l'équipage de conduite et l'équipage de cabine, y compris les exposés verbaux avant le vol, en ce qui concerne les questions de sûreté (en cas de failles de sûreté dans la cabine) doit être pris en compte ;
9. décrivent les politiques et/ou procédures complémentaires de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine à utiliser quand une porte verrouillable du poste de pilotage est installée.

Note 1 : Les politiques et/ou procédures relatives à la sûreté du poste de pilotage peuvent être considérées comme des informations sensibles et ne doivent être communiquées au personnel concerné que d'une manière qui protège le contenu de toute divulgation inutile (c'est-à-dire qu'elles ne sont communiquées qu'aux personnes qui en ont besoin).

Note 2 : Des orientations sur les mécanismes de verrouillage et les moyens de surveiller la zone située à l'extérieur des portes du compartiment de l'équipage de conduite figurent dans le Manuel sur la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 6 relatives à la sûreté (Doc 9811 — Diffusion restreinte), chapitre 1, et dans le Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité (Doc 10002).

- c) le traitement des passagers (5.2) dont la concordance documentaire du passager, le transport de personnes d'escorte armées et de diplomates ;
- d) le traitement des bagages de soute (5.3) 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 ;
- e) le traitement du fret, du courrier et des colis express (5.4). L'exploitant doit mentionner la conformité du programme, et les liens avec les programmes de marchandises dangereuses ;
- f) le traitement du commissariat de bord ;
- g) 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:

- **RANT 06 PART OPS1.S.010: programme de formation à la sûreté**

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 75 sur 80

Approbations/acceptations particulières:

- **RANT 06 PART OPS1.B.065: conditions spéciales de transport des armes (sûreté)**
- **RANT 06 PART OPS1.B.070: 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

RANT 06 PART OPS1/3.B.050, RANT 06 PART OPS1/3.B.055, RANT 06 PART OPS1/3.B.085, RANT 06 PART OPS1/3.B.155, RANT 06 PART OPS1/3.D.270, RANT 06 PART OPS1/3.R.085

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

- a) les définitions des événements et les responsabilités correspondantes de toutes les personnes impliquées;
- b) les illustrations des formulaires utilisés pour le compte-rendu de tous types d'évènements y compris les comptes rendus en vol (AIREP) (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;
- c) 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;
- d) 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;
- e) les procédures de transmission de compte-rendu écrit relatifs aux incidents de circulation aérienne, aux avis de résolution ACAS (RA), aux collisions avec oiseaux, et aux comportements illicites;
- f) les procédures de compte-rendu pour assurer la conformité aux paragraphes RANT 06 PART OPS1.B.085 et RANT 06 PART OPS1.D.270 ;
- g) des instructions relatives à la conservation des enregistrements des enregistreurs de bord et, s'il y a lieu, des enregistreurs de bord en cause, dans la mesure du possible, en cas d'accident ou d'incident survenant à l'avion tels que spécifiées à l'OPS-1.B.155 ;

L'exploitant d'un avion équipé d'un enregistreur de bord précisera qu'à la suite d'un accident ou incident, il doit préserver les enregistrements originaux relatifs à cet accident ou incident dans un lieu sûr, tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur, pendant une période d'au moins 60 jours sauf indications contraires de l'Autorité chargée de l'enquête ;

À la suite d'un incident devant obligatoirement faire l'objet d'un compte rendu, l'exploitant d'un avion équipé d'un enregistreur de vol doit, dans la mesure du possible, préserver les enregistrements originaux relatifs à cet incident dans un lieu sûr, tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur, pendant une période d'au moins 60 jours, sauf indication contraire de l'Autorité de l'aviation civile.

- h) la politique et procédures afin que les équipages de conduite enregistrent et transmettent à l'ATC les observations relatives à :

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 76 sur 80

- des observations météorologiques régulières d'aéronef, pendant les phases de montée initiale et de croisière du vol;
- des observations spéciales d'aéronef et autres observations non régulières, pendant n'importe quelle phase du vol ;
- une activité volcanique.

h1) : observations régulières d'aéronef : Lorsqu'une liaison de données air-sol est utilisée et que la surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C) ou le radar secondaire de surveillance (SSR) mode S est appliqué, des observations régulières automatiques devraient être effectuées toutes les quinze (15) minutes pendant la phase de croisière du vol, et toutes les trente (30) secondes lors de la phase de montée initiale, pendant les dix (10) premières minutes du vol.

Pour les vols d'hélicoptères à destination et en provenance d'aérodromes situés sur des plates-formes en mer, des observations régulières devraient être effectuées à partir des hélicoptères, aux points et heures fixés par accord entre l'administration météorologique et les exploitants d'hélicoptères intéressés.

h2): exemption : Les aéronefs non équipés d'une liaison de données air-sol sont exemptés d'effectuer des observations régulières.

h3): observations spéciales : Des observations spéciales doivent être effectuées par les équipages de conduite chaque fois qu'ils rencontreront ou observeront l'une ou l'autre des conditions suivantes:

- turbulence modérée ou forte;
- givrage modéré ou fort;
- onde orographique forte;
- orage, sans grêle, qui est obscurci, noyé ou étendu ou qui forme une ligne de grains;
- orage, avec grêle, qui est obscurci, noyé ou étendu ou qui forme une ligne de grains;
- forte tempête de poussière ou de sable;
- nuage de cendres volcaniques;
- activité volcanique prééruptive ou éruption volcanique; ou
- l'efficacité du freinage constatée n'est pas aussi bonne que ne l'indiquent les comptes rendus.

Note.— Dans le présent contexte, on entend par activité volcanique prééruptive une activité volcanique inhabituelle et/ou croissante qui pourrait présager une éruption volcanique.

h4): en cas de rencontre d'autres conditions météorologiques qui ne sont pas énumérées au § h3), par exemple un cisaillement du vent, et qui, de l'avis du pilote commandant de bord, peuvent compromettre la sécurité ou nuire sensiblement à l'efficacité de l'exploitation d'autres aéronefs, le pilote commandant de bord devra informer dès que possible l'organisme ATS approprié.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 77 sur 80

Note.— Le givrage, la turbulence et, dans une large mesure, le cisaillement du vent sont des éléments qui ne peuvent à l'heure actuelle être observés de manière satisfaisante à partir du sol et dont l'existence n'est connue, dans la plupart des cas, que par des observations d'aéronef.

h5) : les observations spéciales d'aéronef relatives à une activité volcanique prééruptive, à une éruption volcanique ou à un nuage de cendres volcaniques doivent être enregistrées sur l'imprimé de compte rendu spécial d'activité volcanique. Un exemplaire de cet imprimé doit être joint à la documentation procurée aux vols empruntant des routes qui, de l'avis de l'administration météorologique concernée, pourraient passer à proximité de nuages de cendres volcaniques.

- i) les procédures pour que le pilote commandant de bord notifie promptement tout cas présumé de maladie transmissible aux autorités de contrôle de la circulation aérienne (ATC), en transmettant les renseignements suivants :
- 1) identification de l'aéronef; 2) aérodrome de départ; 3) aérodrome de destination; 4) heure d'arrivée prévue; 5) nombre de personnes à bord; 6) nombre de cas présumés à bord; 7) nature du risque pour la santé publique, s'il est connu.

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 RANT 06 PART OPS1.D.270 de 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.

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'événements 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 RANT 06 PART OPS1.D.270 dont notamment :
- le compte rendu par le CDB à l'ANAC dans les 72 heures de tout accident/incident (RANT 06 PART OPS1.D.270) de préférence au moyen du 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 l'organisme de circulation aérienne ATC Airprox (RANT 06 PART OPS1.D.270) ;
 - le rapport circonstancié par l'exploitant à l'ANAC 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 (RANT 06 PART OPS1.R.085) ;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 78 sur 80

- le rapport à l'autorité locale désignée et à l'ANAC par le CDB de toute intrusion illicite (RANT 06 PART OPS1.D.270) ;
- 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'ANAC (RANT 06 PART OPS1.S.015).

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 OPS le cas échéant (transmission de la liste de matériel de sécurité-sauvetage RANT 06 PART OPS1.B.055, 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 (RANT 06 PART OPS1.B.085) ;
 - ❖ le rôle du CDB pour la mise à jour du compte rendu matériel (RANT 06 PART OPS1.D.270) ;
 - ❖ 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'ANAC.
- Lorsque l'accident intervient dans la juridiction de l'Etat :
 - 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 au BTEA par l'exploitant de l'aéronef.
 - Lorsque l'accident intervient en dehors de la juridiction de l'Etat, la déclaration est effectuée par l'exploitant sans retard à l'ANAC.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 79 sur 80

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 (RANT 06 PART OPS1.D.270) :
- 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 (RANT 06 PART OPS1.S.015).
- 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 (RANT 06 PART OPS1.B.085 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 (RANT 06 PART OPS1.B.040).

A.12. REGLES DE L'AIR

(Appendice 1 au RANT 06 PART OPS 1.P.010 Contenu du manuel d'exploitation)

Les règles de l'air y compris :

- a) les règles de vol à vue et aux instruments;
- b) l'application territoriale des règles de l'air;
- c) les procédures de communication, y compris les procédures en cas de panne des dispositifs de communication;
- d) les informations et consignes afférentes à l'interception des avions civils;
- e) les circonstances dans lesquelles une veille radio doit être maintenue;
- f) les signaux;
- g) le système horaire utilisé en exploitation;
- h) les clairances du contrôle de la circulation aérienne, la conformité au plan de vol et les comptes rendus de position;
- i) 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;
- j) les procédures à appliquer par les pilotes témoins d'un accident ou recevant un message de détresse;
- k) les codes visuels sol-air réservés à l'usage des survivants, la description et l'utilisation des aides à la signalisation;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE A	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie A Page 80 sur 80

l) 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

A.13. LOCATION

RANT 06 PART OPS1.B.160

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 AOC) ;
- mise en location coque nue (la compagnie donne un aéronef coque nue en location et le retire de son AOC) ;
- 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) ;
- prise ou mise en location avec équipage partiel. Dans le cas d'une location avec équipage partiel, les membres d'équipage de cabine fournis par le preneur devront recevoir une formation supplémentaire, dans le cadre du programme de formation approuvé du donneur, pour qu'ils se familiarisent avec les fonctions qui peuvent être les leurs en cas d'urgence à bord de l'aéronef dont il s'agit. En outre, il se peut que les membres de l'équipage de cabine ignorent totalement les normes de l'Autorité de l'aviation civile ou de l'État du donneur en ce qui concerne les limites de temps de vol et de service et les périodes de repos ainsi que la manière d'exercer leurs fonctions et responsabilités à bord de cet aéronef. Le donneur/preneur doit tenir compte également de ces aspects.

Et selon la nationalité de l'exploitant avec lequel le contrat est passé :

- National ;
- Communautaire ;
- Extracommunautaire.

Ces procédures décriront précisément les cas où l'autorité doit donner son approbation comme requis au paragraphe RANT 06 PART OPS1.B.160, 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.



MANUEL DE PROCEDURES OPS
GUIDE DE REDACTION DU
MANUEL D'EXPLOITATION

PARTIE B

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

EDITION N° 02 -03/01/2025
REVISION N° 00-03/01/2025
Partie B Page 1 sur 25

CHAPITRE 03 : ORIENTATIONS POUR L'EXAMEN DE
LA PARTIE B - UTILISATION DE L'AERONEF

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie B Page 2 sur 25

PARTIE B – UTILISATION DE L'AERONEF

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.

L'exploitant devra utiliser entre autre, les sections « Procédures », « Performances » et « Limitations » du manuel de vol (AFM) du constructeur pour rédiger la partie B de son manuel d'exploitation. Ainsi, l'ANAC doit s'assurer que l'exploitant a établi des procédures pour s'assurer que le manuel de vol (AFM) soit mis à jour régulièrement en y apportant les changements rendus obligatoires ou approuvés par l'État d'immatriculation.

La procédure liée à la mise à jour régulière y compris les révisions obligatoires au manuel d'utilisation de l'aéronef par rapport aux manuels constructeur et la description du système de révision du manuel, peut être décrite dans la partie A0, dans la partie B du manuel d'exploitation ou dans un manuel séparé.

L'organisation du manuel d'exploitation partie B doit être définie. Dans ce cadre, cette partie doit prévoir l'architecture des chapitres (table des matières, sommaire ou autres + éventuellement commentaires).

B.1. LIMITATIONS

(RANT 06 PART OPS1 – Chapitres F, G, H et I – Classes de performances)

L'ANAC s'attachera à vérifier :

- la cohérence de cette partie avec les autres parties du manuel ;
- la présence de toutes les rubriques détaillées dans le Règlement OPS.

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.

La vérification faite par l'ANAC portera sur les considérations opérationnelles plutôt que sur celles reprises par la compagnie dans le manuel de vol. En effet, l'ANAC vérifiera la compatibilité entre les types d'exploitation approuvés et ceux notés dans cette partie et approuvera la configuration maximale en siège passagers lorsqu'elle est différente de celle figurant au manuel de vol.

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

- a) les bases de certification (annexe 16 de l'OACI, etc.) et les restrictions relatives à la certification et à l'exploitation, tel qu'indiqué dans l'AOC et les spécifications d'exploitation;
- b) la disposition des sièges passagers pour chaque type d'avion avec schéma;
- c) les types d'exploitation approuvée (IFR/VFR, Cat II / III, type de RNP, vols en conditions givrantes connues, etc.);
- d) la composition de l'équipage;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 -03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025 Partie B Page 3 sur 25

- e) la masse et le centrage;
- f) les limitations de vitesses;
- g) le domaine de vol;
- h) les limitations de vents y compris les exploitations sur pistes contaminées;
- i) les limitations de performances en fonction de la configuration applicable;
- j) la pente de la piste;
- k) les limitations sur pistes mouillées ou contaminées;
- l) la contamination de la cellule;
- m) 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 :

- version du JAR ou de la FAR utilisée pour la 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:

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 -03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025 Partie B Page 4 sur 25

- 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 :

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie B Page 5 sur 25

- 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 :

- limitations 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:

RANT 06 PART OPS1.F.015 .a.6: Configuration maximale en siège passagers

B.2. PROCEDURES NORMALES

B.2.1 Procédures normales et tâches assignées à l'équipage, coordination et attribution des tâches assignées à l'équipage de conduite y compris celles relatives aux approbations particulières (PBN, LVO, EFB etc.) méthode d'utilisation (coordination et attribution des tâches des équipages) des listes de vérification, et instructions relatives aux procédures de coordination nécessaires entre équipages de conduite et de cabine. Les procédures normales pour chaque phase de vol et tâches décrites ci-après doivent être incluses :

- a) pré vol;
- b) avant départ;
- c) calage et contrôle altimétriques;
- d) roulage, décollage et montée;
- e) procédures antibruit;
- f) croisière et descente;
- g) approche, préparation et briefing pour l'atterrissage;
- h) approche à vue;
- i) approche aux instruments;
- j) approche à vue et indirecte;
- k) approche interrompue;
- l) atterrissage normal;
- m) après atterrissage;
- n) exploitation sur pistes mouillées et contaminées.

❖ préambule définissant :

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie B Page 6 sur 25

- les consignes associées aux procédures correspondant à toutes les phases de vol (y compris pendant la préparation du vol, le pré vol, le transit) en précisant les principes généraux de répartition des tâches (PF/PM/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/PM/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.

- ❖ coordination et attribution/répartition des tâches qui doit être précisée item par item au niveau des procédures développées. Cette répartition et coordination des tâches doivent prendre en compte également les approbations particulières détenues par l'exploitant notamment le PBN, RVSM, ETOPS/EDTO etc. Cependant, si les principes de répartition des tâches sont décrits de façon précise (PF/PM/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.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie B Page 7 sur 25

NB : Pour que ces objectifs soient atteints, les SOP devraient indiquer sans ambiguïté :

- a) la nature de la tâche ;*
- b) quand la tâche doit être exécutée (moment et séquence) ;*
- c) qui doit exécuter la tâche ;*
- d) comment exécuter la tâche (actions) ;*
- e) en quoi consiste la séquence d'actions ;*
- f) quel type de retour d'information doit être donné à la suite des actions (énoncé verbal, indication d'instrument, position d'interrupteur, etc.).*

- ❖ 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 de 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.

Ces listes de vérifications décrivent les actions relatives à des phases spécifiques du vol (mise en marche des moteurs, circulation au sol, décollage, etc.) que les équipages de conduite doivent exécuter et qui ont trait à la sécurité de l'exploitation. Les listes de vérifications devraient aussi constituer un cadre pour la vérification de la configuration de l'aéronef et des systèmes qui assurent une protection contre les vulnérabilités dans la performance humaine.

Les listes de vérifications normales devraient aider les équipages de conduite à configurer l'aéronef et ses systèmes:

- a) en indiquant des séquences logiques de vérifications sur les tableaux du poste de pilotage;
- b) en indiquant des séquences logiques d'actions répondant aux impératifs opérationnels internes et externes du poste de pilotage;
- c) en permettant une surveillance mutuelle entre les membres de l'équipage de conduite, afin de maintenir chacun d'eux dans la boucle d'information;
- d) en facilitant la coordination dans l'équipage, au moyen d'une répartition logique des tâches du poste de pilotage.

B.2.2 Instructions relatives à la bonne conscience de maintien de l'altitude et à l'emploi d'annonces de l'altitude générées automatiquement ou prononcées par un membre de l'équipage.

B.2.3 L'exploitant doit établir des exposés verbaux pour les différentes phases (avant le vol, le départ, l'approche, etc.) à l'usage des équipages, qui font partie intégrante des procédures d'exploitation normalisées (SOP). Des briefings supplémentaires devraient être tenus sous réserve du scénario opérationnel:

- briefing croisière : nécessaire lorsque des menaces opérationnelles particulières sont prévues pour la phase de croisière (p. ex. relief en route élevé ou évitement de phénomènes météorologiques) ou le vol dans des zones visées par des règles

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie B Page 8 sur 25

opérationnelles spéciales [p. ex. espace aérien supérieur Atlantique Nord (NAT HLA)];

- briefing repos de l'équipage : nécessaire lors du remplacement de membres de l'équipage de conduite lors de vols avec équipage renforcé.

Les sources des éléments du briefing sont les activités de préparation avant le vol, les modalités d'utilisation de l'aéronef ainsi que les connaissances et l'expérience de tous les membres d'équipage participant au vol. Le briefing porte sur :

- a) les menaces;
- b) les mesures d'atténuation;
- c) le plan opérationnel;
- d) les différences par rapport à un vol normal;
- e) un résumé des points principaux.

Note.— Un briefing ne devrait porter sur des procédures ou des techniques en cas de situation anormale que si l'équipage dispose d'informations indiquant que l'application de telles procédures ou techniques est probable pour atténuer une menace telle que le cisaillement du vent signalé par l'ATIS.

Le briefing devrait porter sur les différences ou écarts significatifs par rapport à un vol de routine et sur la façon de les gérer. Chaque briefing devrait se terminer par une récapitulation des points principaux.

Note : Les objectifs, conception et application des procédures d'exploitation normalisés (SOP), des listes de vérification et le briefing des équipages sont indiqués dans le Doc 8168 volume III de l'OACI.

B.2.4 Procédure d'approche stabilisée.

Les paramètres de l'approche stabilisée seront définis par les procédures d'utilisation normalisées (SOP) de l'exploitant. Ils figureront dans le manuel d'exploitation de celui-ci et comprendront au minimum les renseignements suivants:

- a) la plage de vitesses spécifique à chaque type d'aéronef;
- b) les régimes de puissance minimale spécifiques à chaque type d'aéronef;
- c) la plage d'assiettes spécifique à chaque type d'aéronef;
- d) les tolérances d'écart d'altitude de franchissement;
- e) les configurations spécifiques à chaque type d'aéronef;
- f) le taux maximal de descente;
- g) l'exécution des listes de vérifications et briefing des équipages.

Les éléments de l'approche stabilisée ci-dessus seront indiqués dans les SOP de l'exploitant. Ils devraient préciser au moins tous les vols:

- a) effectués en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) seront stabilisés à une hauteur non inférieure à 300 m (1 000 ft) au-dessus du seuil;
- b) de quelque genre que ce soit, seront stabilisés à une hauteur non inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du seuil.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie B Page 9 sur 25

La politique de remise de gaz devrait préciser que si l'approche n'est pas stabilisée conformément aux paramètres ci-dessus ou est ensuite déstabilisée à quelque stade que ce soit au cours de l'approche, il faut effectuer une remise des gaz.

Approbations/acceptations opérationnelles:

RANT 06 PART OPS1.E.015, Appendice 1 au RANT 06 PART OPS1.E.015 et IEM à l'appendice 1 au RANT 06 PART OPS1.E.005: Opérations par faible visibilité
- Règles opérationnelles générales

B.3. PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE

B.3.1 Procédures anormales, d'urgence et coordination et attribution des tâches assignées à l'équipage, de conduite y compris celles relatives aux approbations particulières (PBN, LVO, EFB etc.), 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 pour chaque phase de vol et tâches décrites ci-après doivent être incluses :

- a) incapacité de l'équipage;
- b) procédures feu et fumée;
- c) vol non pressurisé et partiellement pressurisé;
- d) dépassement des limitations structurelles tel qu'un atterrissage en surcharge;
- e) dépassement des limites de radiations cosmiques;
- f) foudroiement;
- g) messages de détresse et alerte du contrôle de la circulation aérienne en cas d'urgences;
- h) pannes moteur;
- i) pannes des systèmes;
- j) conduite pour un déroutement en cas de défaillance technique grave;
- k) alarme de proximité du sol;
- l) alarme TCAS;
- m) cisaillement de vent;
- n) 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. Les listes de vérifications à utiliser en cas de situation anormale ou d'urgence devraient aider les équipages de conduite à faire face aux dysfonctionnements de systèmes de bord et aux urgences. Elles devraient aussi protéger contre les vulnérabilités dans la performance humaine pendant les situations à charge de travail élevée:



- 1) en répartissant d'une façon claire les tâches entre les membres de l'équipage de conduite;
- 2) en guidant l'équipage de conduite dans le diagnostic, la prise de décisions et la solution de problèmes (indication de séquences de mesures ou d'actions) ;
- 3) en assurant que les actions critiques soient exécutées sans tarder et dans une séquence appropriée.

Note : Seuls les points critiques pour la sécurité du vol devraient figurer dans les listes de vérification. Les points critiques devraient être vérifiés par plus d'un membre de l'équipage de conduite.

- 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:
 - 1) en identifiant les procédures à effectuer de mémoire, celles à effectuer avec un support (papier ou ECAM/EICAS) ;
 - 2) 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 ;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 -03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025 Partie B Page 11 sur 25

- 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 spécifiques 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.
- ❖ L'exploitant doit établir des exposés verbaux pour les équipages, qui font partie intégrante des procédures d'exploitation normalisées (SOP).

Approbations/acceptations opérationnelles :

RANT 06 PART OPS1.E.015, Appendice 1 au RANT 06 PART OPS1.E005 et IEM à l'appendice 1 au RANT 06 PART OPS1.E.005: Opérations par faible visibilité - Règles opérationnelles générales

B.4. PERFORMANCES

(RANT 06 PART OPS1 partie F, G, H, I)

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

B.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 :

- a) les limitations de montée au décollage - masse, altitude, température;
- b) la longueur de piste au décollage (sèche, mouillée, contaminée);
- c) la trajectoire nette de vol pour le calcul du passage des obstacles ou le cas échéant, la trajectoire de vol au décollage;
- d) les pertes de pente lors de montées en virages;
- e) les limitations de pente en route;
- f) les limitations de pente en approche;
- g) les limitations de pente à l'atterrissage;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 -03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025 Partie B Page 12 sur 25

- h) 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;
- i) les limitations dues aux énergies de freinage;
- j) 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'Autorité 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 :

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

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 certaines 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, va à l'encontre de l'esprit de l'Appendice 1 au RANT 06 PART OPS1.P.010 et IEM RANT 06 PART OPS1.P.010.

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 ;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie B Page 13 sur 25

- 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 telle que définie dans le RANT 06 PART OPS1.F.005.

❖ **1) 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.

❖ **2) 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 figurant dans le RANT 06 PART OPS1, 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 relatives:
 - * 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 (V_1 , V_r , V_2 , V_3 ,... V_{REF}), 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 ou acceptées par l'Autorité.
- ❖ **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 ;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 -03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025 Partie B Page 15 sur 25

- 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.

Approbations/acceptations particulières :

- **RANT 06 PART OPS1.F.005, RANT 06 PART OPS1.D.G.005, RANT 06 PART OPS1.I.005: acceptation dans le manuel d'exploitation de données supplémentaires relatives aux performances non disponibles dans le manuel de vol**
- **RANT 06 PART OPS1.G.005, RANT 06 PART OPS1.G.040: données « équivalentes » relatives aux performances, en classe de performance A, sur pistes mouillées et contaminées**
- **RANT 06 PART OPS1.G.015, Appendice 1 au RANT 06 PART OPS1.G.015(c)(3) : utilisation, en classe de performance A, des angles d'inclinaison latérale élevés pour le franchissement d'obstacles au décollage**
- **RANT 06 PART OPS1.G.030 et IEM RANT 06 PART OPS1.G.030 : utilisation d'une méthode alternative de vérification de la masse approche en classe de performance A**
- **Appendice 1 RANT 06 PART OPS1.G.035: conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d'approche à forte pente sur pistes sèches**
- **RANT 06 PART OPS1.G.035, IEM RANT 06 PART OPS1.G.030 et IEM RANT 06 PART OPS1.G.035: 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)**
- **RANT 06 PART OPS1.H.010, RANT 06 PART OPS1.I.010 : décollages en classe de performance B et C, des facteurs de correction pour des pistes de pente supérieure à 2%**
- **RANT 06 PART OPS1.H.035, IEM OPS 1.H.030 et IEM OPS 1.H.035: 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 50ft)**
- **RANT 06 PART OPS1.H.040, RANT 06 PART OPS1.I.045: données 'équivalentes' relatives aux performances, en classe de performance B et C, sur pistes mouillées et contaminées**

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie B Page 16 sur 25

B.5. PREPARATION DU VOL

B.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 aérodrome adéquate déterminée conformément au paragraphe RANT 06 PART OPS1.D.065) et les vols vers un aérodrome isolé doivent être incluses.

B.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 s'il utilise des masses forfaitaires. 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/EDTO (A8.5) ;
- informations sur l'attente, de préférence sous une forme simple. Ces informations présentent normalement le débit de carburant et la vitesse en fonction de la masse, de l'altitude et de la température (B2, B3) ;
- renseignements consultatifs afin d'éviter les problèmes liés aux freins chauds. Les renseignements consultatifs devraient être basés sur le freinage maximal. Il faut tenir compte de tous les décollages interrompus et de tous les atterrissages pour lesquels le poids maximum de virage rapide a été dépassé ((B2, B3) ;
- informations relatives aux configurations non normales et aux défaillances en vol de systèmes qui affectent la performance de l'aéronef à l'atterrissage (B2, B3).

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).

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie B Page 17 sur 25

B.6. MASSE ET CENTRAGE

(RANT 06 PART OPS1 sous-partie J)

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

- a) système de calcul (par exemple système d'index);
- b) informations et consignes d'établissement des documents de masse et centrage, y compris ceux de type manuel et informatique;
- c) 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;
- d) 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 :

- **RANT 06 PART OPS1/3.J.005 et appendice 1 au RANT 06 PART OPS1/3.J.005: Utilisation de masses forfaitaires spéciales pour la charge marchande**
- **RANT 06 PART OPS1/3.J.005 et appendice 1 au RANT 06 PART OPS1/3.J.005: Marges de centrage et procédures opérationnelles associées**
- **RANT 06 PART OPS1/3.J.020 : Autres masses forfaitaires de l'équipage pour le calcul du centrage**
- **RANT 06 PART OPS1/3.J.025: Valeurs forfaitaires de masses passagers et bagages définies par l'exploitant**
- **RANT 06 PART OPS1/3.J.030 et appendice 1 au RANT 06 PART OPS1/3.J.030 : Omission de certaines informations sur le document de masse et centrage**
- **RANT 06 PART OPS1/3.J.030 et appendice 1 au RANT 06 PART OPS1/3.J.030 : Utilisation de systèmes embarqués de masse et d'établissement de valeurs forfaitaires révisées de masse des passagers et des bagages centrage**

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 -03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025 Partie B Page 18 sur 25

- **RANT 06 PART OPS1/3.J.030: Utilisation d'une procédure alternative d'établissement de masse et centrage**

B.7. CONSIGNES DE CHARGEMENT

(RANT 06 PART OPS1/3.D.085 au RANT 06 PART OPS1/3.D.110, RANT 06 PART OPS1/3.D.165, RANT 06 PART OPS1/3 sous-partie J)

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.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie B Page 19 sur 25

B.8. LISTE DES DEVIATIONS TOLEREES PAR RAPPORT A LA CONFIGURATION TYPE RANT 06 PART OPS1.B.030

Se référer au guide d'approbation de la Liste Minimale d'Equipements (MEL) et de la Liste de Déviation de configuration (CDL).

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 ;
- la conformité de la CDL à toute CN ;
- l'adéquation entre la CDL et les avions (n° de série, modèle, Services Bulletins, équipements...) ;
- les types d'exploitation envisagés ;
- le mode d'amendement de la CDL. Un amendement doit être effectué en cas de:
 - application de CN, de SB ou de modifications ;
 - révision de la CDL du constructeur, dans un délai de 90 jours ;
 - évolution de la réglementation (opérationnelle, ATC...).
- 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 :

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 -03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025 Partie B Page 20 sur 25

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 RANT 06 PART OPS1.B.030

Se référer au guide d'approbation de la Liste Minimale d'Equipements (MEL) et de la Liste de Déviation de configuration (CDL).

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.

Acceptations/approbations fondamentales :

- **RANT 06 PART OPS1.B.030 : approbation de la liste minimale d'équipements**

Acceptations/approbations délivrées par l'ANAC :

- **RANT 06 PART OPS1.B.030 : approbation ou acceptation de la liste minimale d'équipement de référence**

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie B Page 21 sur 25

B.10. EQUIPEMENT DE SECURITE SAUVETAGE, OXYGENE COMPRIS

(RANT 06 PART OPS1.D.110, RANT 06 PART OPS1.D.115, RANT 06 PART OPS1.D.155, RANT 06 PART OPS1.D.160, RANT 06 PART OPS1.D.165, RANT 06 PART OPS1.D.170, RANT 06 PART OPS1.D.175, RANT 06 PART OPS1.D.220; RANT 06 PART OPS1 partie K.)

B.10.1. Une liste des équipements de survie

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.

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).

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie B Page 22 sur 25

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).

B.10.2. 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. etc.), le calcul doit systématiquement se baser sur des données du manuel de vol. Lorsque le manuel de vol présente des données FAR, il est nécessaire de les transformer pour obtenir la quantité requis par le JAR. 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 délimitation 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 :

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie B Page 23 sur 25

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 percussion.

B.11 PROCEDURES D'EVACUATION D'URGENCE

RANT 06 PART OPS1/3.D.110, RANT 06 PART OPS1/3.D.115, RANT 06 PART OPS1/3.D.150, RANT 06 PART OPS1/3.D.155, RANT 06 PART OPS1/3.D.160, RANT 06 PART OPS1/3.D.165, RANT 06 PART OPS1/3.D.170, RANT 06 PART OPS1/3.D.220, RANT 06 PART OPS1/3.K.180, RANT 06 PART OPS1/3.K.205, RANT 06 PART OPS1/3.K.210, RANT 06 PART OPS1/3.K.215

11.1 Consignes de préparation à une évacuation d'urgence incluant les procédures spécifiques au type d'avion, la coordination et l'attribution des tâches des équipages 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 incluant les procédures spécifiques 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.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE B	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie B Page 24 sur 25

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

RANT 06 PART OPS1.D.K.010 à RANT 06 PART OPS1.D.K.020, RANT 06 PART OPS1.D.K.030 à RANT 06 PART OPS1.D.K.110, RANT 06 PART OPS1.D.K.125, RANT 06 PART OPS1.D.K.140 à RANT 06 PART OPS1.D.K.150, RANT 06 PART OPS1.D.K.195, RANT 06 PART OPS1.D.L.010 à RANT 06 PART OPS1.D.L.040, RANT 06 PART OPS1.D.E.015

Description des systèmes avion y compris les systèmes de bord, commandes et indications associées et de leurs procédures d'utilisation (Appendice 1 au RANT 06 PART OPS1.P.010 et IEM RANT 06 PART OPS1.D.P.010).

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 constructeur qui doit se trouver à bord de l'avion.

Les éléments du système de protection incendie approuvés par l'État de conception ou d'immatriculation pour les compartiments de fret et un résumé des normes par rapport auxquelles la protection incendie des compartiments a été certifiée doivent figurer dans le manuel de vol de l'avion ou dans une autre documentation appuyant l'utilisation de l'avion.

Acceptation/approbations particulières :

- Appendice RANT 06 PART OPS1.D.E.030. Note 2 : autres systèmes de guidage pour les opérations tout temps

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION <p style="text-align: center;">-----</p> PARTIE B	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie B Page 25 sur 25

- RANT 06 PART OPS1.D.K.055: approbation pour remplacer l'équipement radar météo par un autre système pour les avions de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5,7 t et de configuration maximale approuvée en siège passagers supérieure à 9.



MANUEL DE PROCEDURES OPS

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

**GUIDE DE REDACTION DU MANUEL
D'EXPLOITATION**

PARTIE C

EDITION N° 02 -03/01/2025
REVISION N° 00-03/01/2025
Partie C Page 1 sur 6

**CHAPITRE 04 : ORIENTATIONS POUR L'EXAMEN DE
LA PARTIE C - CONSIGNES ET INFORMATIONS SUR
LES ROUTES ET AERODROMES**

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE C	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie C Page 2 sur 6

PARTIE 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 informations de base sur l'aérodrome (disposition, installations et services disponibles) ;
- 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 aux instruments applicables au vol y compris les procédures de réduction de bruit.

b) description des moyens/installations de communication, aides à la navigation et de surveillance disponibles dans l'aérodrome :

b1) les services et besoins de télécommunications : le manuel d'exploitation traitera des éléments suivants :

- ATS :
 - ✓ équipement nécessaire;
 - ✓ installations et procédures de communication normales et d'exception;
 - ✓ exigences de communication fondées sur les performances;
 - ✓ procédures en cas d'interruption des communications.
- Centre d'opérations aériennes : informations sur l'organisation interne de l'exploitant, par exemple fréquences de communication de la compagnie, agents d'assistance au sol aux aérodromes, etc.

b2) les services et exigences de navigation : le manuel d'exploitation traitera des éléments suivants :

- NAVAID disponibles;
- exigences en matière de performance de navigation;

Note.— Les spécifications de navigation figurent dans le Doc 9613 de l'OACI.

- données relatives au terrain et aux obstacles :
 - ✓ altitudes minimales de vol pour chaque zone/route à parcourir;
 - ✓ procédures en cas de défaillance moteur;
 - ✓ procédures en cas de chute de pression.
- procédures de départ aux instruments;
- procédures d'arrivée aux instruments;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE C	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie C Page 3 sur 6

- procédures d'attente;
- procédures d'approche aux instruments;
- considérations relatives à l'EDTO, le cas échéant.

Note.— Des orientations sur l'EDTO figurent dans le Manuel relatif aux vols à temps de déroutement prolongé (EDTO) (Doc 10085) de l'OACI.

- 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) :

1. Limitations de performances au décollage : Des informations sur les performances des pistes doivent être données pour chaque piste dont l'utilisation est autorisée aux aérodromes normaux et de décollage. Les pistes à partir desquelles tout décollage est interdit devraient être clairement identifiées.

Le manuel d'exploitation devrait également fournir une altitude-pression de référence et une méthode de correction pour les basses pressions. Le cas échéant, les données devraient être présentées pour une gamme de réglages admissibles des volets de décollage. Les fiches de performances de chaque piste devraient également inclure des détails sur les distances déclarées de la piste (distance d'accélération/arrêt disponible, distance de décollage disponible, distance de roulement disponible au décollage), la pente de la piste et la présence d'éventuels obstacles.

Les informations sur les obstacles figurent normalement sur les cartes OACI de type A. Quand de telles cartes ne sont pas disponibles, l'exploitant est tenu de vérifier la présence d'obstacles limitatifs, non seulement dans la zone de couverture de la carte OACI de type A, mais aussi d'obstacles éloignés qui pourraient être limitatifs tout au long de la montée.

L'itinéraire de départ de chaque piste devrait également être pris en compte afin de s'assurer que la trajectoire de vol nette tous moteurs en fonctionnement respecte la pente de montée minimale quand elle est spécifiée ou permet de franchir tous les obstacles sur l'itinéraire. Si l'avion ne peut atteindre le niveau de performance requis, l'exploitant devrait spécifier un itinéraire alternatif en collaboration avec l'ATS ou limiter la masse de l'avion pour garantir la marge minimale spécifiée.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE C	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie C Page 4 sur 6

2. Limitations de performances à l'atterrissage : Il convient de publier des informations sur les performances d'atterrissage pour chaque piste, tant pour les aérodromes de destination que pour les aérodromes de dégagement.

Le manuel d'exploitation devrait décrire la manière dont les données d'atterrissage seront utilisées et préciser les facteurs qui ont été pris en compte. Les informations relatives aux données d'atterrissage doivent être présentées dans un format aisément utilisable, car ce matériel doit être utilisé dans le poste de pilotage pendant le vol.

L'exploitant présente des informations sur chaque piste autorisée pour l'atterrissage par la compagnie. Les pistes peuvent être décrites comme suit :

- (A) sans restriction: dans une gamme spécifiée de conditions de vent, de température et d'altitude-pression, l'avion peut se poser à la masse structurelle maximale à l'atterrissage;
- (B) restreintes: la masse autorisée à l'atterrissage doit être calculée en fonction des conditions ambiantes;
- (C) interdites: les pistes sur lesquelles les atterrissages ne sont pas autorisés.

- h) procédures opérationnelles particulières (telles que procédures de dégivrage, ...) :
- i) les services et exigences de gestion du trafic aérien, le manuel d'exploitation traitera des éléments suivants:
 - plan de vol ATS;
 - SAR;
 - MET :
 - ✓ informations sur la façon dont les données MET sont traitées et accessibles;
 - ✓ informations sur les installations et services météorologiques, exigences en matière d'observations et de comptes rendus en vol (voir le RANT 03).

2. Pour tout aérodrome devant être utilisé :

- a) 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 à priori.

Le manuel d'exploitation devrait définir une méthode de catégorisation des aérodromes ainsi que les exigences nécessaires à chacune de ces catégories. Si les aérodromes les moins exigeants sont de catégorie A, les catégories B et C devraient être appliquées à des aérodromes de plus en plus exigeants. Le manuel d'exploitation devrait déterminer les paramètres qui qualifient un aérodrome devant être considéré comme de catégorie A et fournir ensuite une liste des aérodromes entrant dans les catégories B ou C.

L'ensemble des aérodromes vers lesquels un exploitant opère devrait entrer dans l'une de ces trois catégories.

(A) Catégorie A : Un aérodrome qui remplit les conditions suivantes:

- (1) une procédure approuvée d'approche aux instruments;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE C	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie C Page 5 sur 6

(2) au moins une piste permettant des procédures de décollage et/ou d'atterrissage sans limitation de performances;

(3) minima d'approche indirecte publiés n'excédant pas une hauteur de 1.000 pieds au-dessus de l'aérodrome; et

(4) aptitude aux opérations de nuit.

(B) Catégorie B : Un aérodrome qui ne remplit pas les conditions de la catégorie A ou qui demande des considérations supplémentaires telles que:

(1) aides d'approche et/ou circuits d'approche non standards; ou

(2) conditions météorologiques locales inhabituelles; ou

(3) caractéristiques inhabituelles ou limitations de performance; ou

(4) toutes autres considérations significatives incluant les obstacles, l'agencement physique, l'éclairage, etc.

(C) Catégorie C : Un aérodrome qui exige des considérations supplémentaires à celles d'un aérodrome de catégorie B.

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 ou en partie A.

Le manuel d'exploitation devrait également inclure des informations sur les services et exigences liés aux aérodromes, comme:

- ❖ les instructions pour déterminer les minimums opérationnels d'aérodrome pour les approches aux instruments à l'aide d'une visualisation tête haute (HUD), d'un système de vision améliorée (EVS) ou d'autres moyens techniques;
- ❖ l'augmentation des minimums opérationnels d'aérodrome en cas de dégradation des installations d'approche ou d'aérodrome;
- ❖ les informations nécessaires au respect de tous les profils de vol exigés par la réglementation, y compris, sans s'y limiter, le calcul:
 - des exigences en matière de longueur de piste de décollage pour des conditions sèches, humides et contaminées, y compris celles dictées par des défaillances de systèmes qui affectent la distance de décollage;
 - des limites de montée au décollage, des procédures de départ et d'exception, des procédures de vol à moindre bruit;
 - des limites de montée en route;
 - des limitations de montée à l'approche et des limites de montée à l'atterrissage, des procédures d'approche aux instruments et d'exception;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE C	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie C Page 6 sur 6

- des exigences en matière de longueur de piste d'atterrissage pour des conditions sèches, humides et contaminées, y compris les défaillances de systèmes qui affectent la distance d'atterrissage;
 - ❖ les limites spéciales de l'aérodrome ou du site d'exploitation (limites de performance et procédures d'exploitation, etc.):
 - services de sauvetage et de lutte contre l'incendie;
 - installations de dégivrage/antigivrage.
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, de navigation en route et de surveillance;
 - 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. Le manuel d'exploitation doit décrire les cartes à transporter à bord et la méthode de vérification de leur validité. Les cartes sont sujettes à de fréquentes modifications et il est nécessaire de mettre en place un système permettant de s'assurer de disposer des cartes les plus récentes. Pour ce faire, soit un membre du personnel d'exploitation est désigné pour tenir à jour les cartes du guide routier, soit une liste des cartes actuelles est affichée afin que les membres de l'équipage de conduite puissent déterminer s'ils disposent des cartes appropriées. Normalement, ces listes servent également de liste de vérification afin de s'assurer que toutes les cartes requises figurent dans le guide routier ;
 - 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.
4. Informations complémentaires : Le manuel d'exploitation partie C doit prévoir:
- les procédures à suivre pour les pilotes qui notent un accident ou interceptent une communication de détresse (voir le RANT 12 — *Recherches et sauvetage*);
 - les procédures d'interception (voir le RANT 02 — *Règles de l'air*, et le RANT 06 PART OPS-1).



MANUEL DE PROCEDURES OPS
GUIDE DE REDACTION DU
MANUEL D'EXPLOITATION

PARTIE D

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

EDITION N° 02 -03/01/2025
REVISION N° 00-03/01/2025
Partie D Page 1 sur 45

**CHAPITRE 05 : ORIENTATIONS POUR L'EXAMEN DE
LA PARTIE D - FORMATION**

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE D	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie D Page 2 sur 45

PARTIE D – FORMATION

Le contenu des différents chapitres de la partie D doit être traité par des responsables de l'exploitation. Les éléments qui concernent les équipages doivent être traités sous la supervision du responsable désigné formation.

Les éléments suivants doivent être suffisamment détaillés et couvrir l'ensemble de la formation dans la partie D du manuel d'exploitation :

- a) les politiques et directives de formation;
- b) le soutien administratif de l'exploitant;
- c) des programmes de formation détaillés, y compris les plans de cours pour la formation approuvée;
- d) des procédures pour la conduite des examens et tolérances de manœuvre;
- e) un processus pour obtenir l'approbation de l'ANAC pour les modifications ultérieures au manuel de formation.

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.

Le guide d'approbation et d'inspection des programmes de formation sera utilisé pour approuver les différents programmes de formation soumis par l'exploitant.

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 celle 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 CONTROLE

Dans les paragraphes 2.1 à 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...).

Note : L'exploitant d'une compagnie non-autorisée au transport de marchandises dangereuses doit décrire la formation aux marchandises dangereuses fournie à son personnel comme précisé au paragraphe RANT 06 PART OPS1.R.080. D'autre part, la description de la formation des navigants aux marchandises dangereuses ou à la sûreté peut figurer en 2.1 ou en 2.3.

L'exploitant doit prévoir des moyens de formation au sol et en vol, des simulateurs et/ou des dispositifs de bord pour l'entraînement aux procédures de vol (simulateur à base fixe, formation assistée par ordinateur, etc.) ainsi que le matériel didactique. Le simulateur (FSTD devrait reproduire l'aéronef utilisé par l'exploitant dans la mesure du possible. Les différences entre le FSTD et l'aéronef doivent être décrites et traitées dans le cadre d'un exposé verbal ou lors d'un entraînement. Le manuel d'exploitation doit détailler les FSTD approuvés/acceptés. Il doit également décrire le processus assurant un suivi adéquat des modifications apportées aux FSTD et garantissant que ces modifications n'affectent pas l'adéquation des programmes de formation.

Dans le cas où la formation est accomplie à l'aide d'installations d'un autre exploitant, il sera nécessaire de spécifier un système de contrôle démontrant que l'entraînement, tant au sol qu'en vol, est compatible avec les exigences propres de l'exploitant et au niveau requis, et que l'entraînement donné dans d'autres installations doit répondre aux exigences de l'État de l'exploitant. Un contrôle physique devrait démontrer que les éventuelles différences entre le simulateur de vol et l'avion de l'exploitant ne sont pas significatives sur le plan opérationnel. En cas de recours à du personnel d'instruction de l'autre exploitant, une approbation de l'Autorité de l'aviation civile est nécessaire.



L'exploitant peut décider de sous-traiter certaines activités à des organismes externes, mais il en conservera la responsabilité, comme spécifié dans l'OPS-1/3 du RANT 06. Par conséquent, un accord écrit devrait exister entre l'exploitant et l'organisme contracté qui définit clairement les activités contractuelles et les exigences applicables. Les activités contractées liées à la sécurité et pertinentes pour le contrat doivent être incluses dans les programmes de gestion de la sécurité et de contrôle de la conformité de l'exploitant. L'exploitant devrait veiller à ce que l'organisme contracté ait reçu l'autorisation/l'agrément nécessaire, le cas échéant, et dispose des ressources et des compétences pour se charger de la tâche.

Le guide d'approbation et d'inspection des programmes de formation sera utilisé pour approuver les différents programmes de formation soumis par l'exploitant.

D.2.1. POUR L'EQUIPAGE DE CONDUITE

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 (et chapitre E pour avions).

L'exploitant doit énoncer, dans ses programmes de formation, non seulement les détails de la formation initiale et périodique des équipages de conduite mais également la formation de transition (conversion), de requalification, de mise à niveau, d'expérience récente, de familiarisation, de différences et autre formation spécialisée, selon le cas :

- Endoctrinement Compagnie (OCC);
- Formation sur l'utilisation pour les procédures d'exploitation normalisées (SOP) notamment les listes de vérification ;
- Entraînement en ligne ;
- Entraînement en contrôle périodiques (sur simulateur de vol) ;
- Contrôle en ligne ;
- Stage Commandant de bord ;
- Formation Pilote de Relève en vol ;
- Formations liées aux spécifications opérationnelles (RNAV/RNP/PBN; RVSM ; EFB, etc ..) ;
- Qualification pour exercer de l'un ou de l'autre siège pilote ;
- Formation spécifique aux routes et terrains particuliers ;
- Formation aux différences/variantes ;
- Formation de requalification ;
- Formation de familiarisation ;
- Formation de mise à niveau ;
- Formation d'expérience récente ;
- Formation spécialisée.

A. Stage d'adaptation et contrôle

RANT 06 PART OPS1.N.015, IEM OPS1.N.015



- Expérience minimum ;
- Organisation et responsabilité ;
- Contenu du stage de formation:
Un programme comprenant l'ensemble des thèmes identifiés doivent être couverts et documentés dans l'OMD, et les moyens et outils pédagogiques utilisés dans ce cadre doivent être appropriés.

Un OCC doit être entrepris par chaque pilote (CDB ou pilote):

- OPL arrivée chez son premier exploitant (OCC initial) ;
- CDB ou OPL intégrant la compagnie déjà qualifiée sur le type ;
- CDB ou OPL de la compagnie changeant de type ;
- CDB ou OPL intégrant la compagnie sans QT sur le type ;
- Command Course (première accession commandant de bord).

Les exploitants employant des personnels navigants saisonniers pourront dimensionner les OCC en fonction de la durée des interruptions des vacances et de l'activité récente de ces personnels. Le programme OCC doit contenir, dans l'ordre :

1. Cours au sol et contrôles ;
2. Formation sur simulateur de vol (formation hors ligne) ;
3. Contrôle hors ligne (OPC) ;
4. Vol sous supervision (LIFUS) ;
5. Contrôle en ligne.

Note 1 : Pour les avions de classe de performance A, une fois la formation pratique (Flight Training) de l'OCC commencée, le membre d'équipage de conduite ne doit pas être affecté en vol sur un autre type ou classe d'aéronef avant que l'OCC ne soit terminé ou arrêté définitivement.

Note 2 : Les exigences de chronologie de la formation OCC devront être respectées y compris pour les pilotes ayant obtenu leurs Types Ratings dans le cadre ZFTT.

Note 3 : Le stage de qualification de type, lorsqu'il est requis, peut être mené indépendamment ou comme faisant partie du stage d'adaptation. Lorsque le stage de qualification de type fait partie du stage d'adaptation, le programme devrait inclure toutes les exigences de la réglementation relative aux licences.

1. Cours au sol et contrôles :

1.1 Les cours au sol comprennent les systèmes avion, procédures normales, anormales et d'urgence), y compris :

- Lois, réglementations et procédures applicables – Responsabilités d'un exploitant RANT 06 PART OPS1.1/3. B.020 ;
- Formation sur l'utilisation des procédures d'exploitation normalisées (SOP) y compris les listes de vérification ;
- Formation aux responsabilités de commandement (le cas échéant) ;
- Différences entre variantes éventuelles ;
- MEL ;



- Procédures et règlements liés à la totalité des approbations opérationnelles de l'exploitant (PBN, MNPS, RVSM, LVO, ETOPS, DG, EFB, Steep approach, Short landing);
- Procédures d'utilisation par temps froid (pluie, neige, etc.) ;
- Formation sur le dispositif d'avertisseur de proximité du sol (GPWS) ;
- Formation sur le système anticollision embarqué (ACAS);
- Formation sur l'impact sans perte de contrôle (CFIT);
- Formation et contrôle de sécurité-sauvetage, (à effectuer avant le début de la formation sur aéronef) (Voir IEM RANT 06 PART OPS1.N.015 (c)) ;
- Formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM);
- Flight Path Management ;
- Formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (UPRT) ;
- Formation et contrôle sur les équipements de sécurité et d'urgence ;
- Formation aux marchandises dangereuses (le contenu de cette formation peut être décrite en 2.3) ;
- Formation au système de gestion de la sécurité ;
- Formation au système qualité ;
- Formation initiale à la sûreté (le contenu de cette formation peut être décrite en 2.3) ;
- Formation au compte rendu mondial de communication de l'état de surface de piste (GRF).

Remarque : il est rappelé que les procédures concernent celles décrites dans le manuel d'exploitation partie A (OMA), partie B (OMB) et partie C (OMC).

Note : en cas d'OCC combiné avec le Type Rating (TR), la révision des systèmes avion et des procédures normales, anormales et d'urgence est couverte durant le TR.

1.2 Les contrôles de connaissances : Les cours au sol de l'OCC doivent être sanctionnés par des contrôles. Les conditions de réalisation de ceux-ci doivent être décrites. L'utilisation de la documentation de bord est encouragée lors des contrôles de connaissances pour en favoriser sa maîtrise. Le résultat minimum requis et le traitement de l'échec devraient être déterminés et précisés dans l'OMD.

2. Formation sur aéronef ou simulateur de vol et contrôle hors ligne associé

La formation au simulateur doit contenir l'entraînement au vol orienté ligne (LOFT) et des exercices permettant :

- Le développement du CRM ;
- L'évaluation et le développement des compétences techniques et non techniques ; et
- De s'exercer au traitement de l'incapacité pilote.

Il doit intégrer des exercices relatifs à l'UPRT.

Les contenus et volumes de formation devraient rester équilibrés entre les copilotes et les CDB et fonctions PF et PM.



MANUEL DE PROCEDURES OPS
GUIDE DE REDACTION DU
MANUEL D'EXPLOITATION

PARTIE D

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

EDITION N° 02 –03/01/2025
REVISION N° 00–03/01/2025
Partie D Page 7 sur 45

Les exigences suivantes doivent être prises en compte :

- Si le programme de qualification de type n'a pas été effectué sur un simulateur approprié, approuvé pour une qualification à temps de vol zéro, une formation comprenant au moins 3 décollages et 3 atterrissages sur l'avion, devient obligatoire ;
 - les pilotes qui se sont vu délivrer une qualification de type reposant sur une formation à temps de vol zéro (ZFTT) ; effectuent six (06) décollages et atterrissages dans un FSTD au plus tard 21 jours après avoir accompli l'examen pratique sous la supervision d'un instructeur de qualification de type pour les avions [«TRI(A)»] occupant l'autre siège de pilote. Si lesdits décollages et atterrissages n'ont pas été effectués dans les 21 jours, l'exploitant prévoit un stage de remise à niveau dont le contenu est décrit dans cette partie D.
- 3. Contrôles hors ligne :** l'OPC inclut généralement l'évaluation d'un champ plus étendu de compétences et l'aptitude à exercer ces compétences dans le respect des méthodes, procédures et consignes propres à l'exploitant comme par exemple:
- La politique d'utilisation des automatismes ;
 - Le respect des méthodes de travail, des procédures et la coordination équipage (répartition des tâches, annonces techniques, check-lists, etc.) ;
 - La mise en œuvre du TEM et l'utilisation efficiente des principes du CRM ;
 - Le traitement structuré des situations opérationnelles, incluant l'emploi d'une méthodologie pour la prise de décision et des aptitudes managériales permettant la gestion efficace des situations normales, anormales et d'urgence notamment :
 - (A) accélération-arrêt lorsqu'un simulateur de vol représentant le type d'avion spécifique est disponible, sinon exercice gestuel uniquement;
 - (B) décollage avec panne de moteur entre V1 et V2 lorsqu'un simulateur de vol est disponible ou sur avion dès que les conditions de sécurité le permettent;
 - (C) approche de précision aux instruments jusqu'aux minima, avec un moteur en panne dans le cas d'avions multimoteurs;
 - (D) approche classique jusqu'aux minima;
 - (E) approche aux instruments interrompue à partir des minima, avec un moteur en panne dans le cas d'avions multimoteurs; et
 - (F) atterrissage avec un moteur en panne.

Sur avion monomoteur un exercice d'atterrissage forcé est requis.

- Les connaissances et le savoir-faire liés aux autorisations spécifiques de l'exploitant (PBN, NAT HLA, RVSM, LVO, ETOPS, EFB et les applications installées) le cas échéant.

4. Vol sous supervision (LIFUS) :

Le manuel d'exploitation doit indiquer que l'objectif principal de l'entraînement LIFUS est de familiariser le membre d'équipage de conduite au réseau spécifique de l'exploitant dans des conditions d'exploitation quotidienne de l'aéronef, de la préparation du vol à la fin du vol au



poste de stationnement. Les LIFUS permettent de développer des compétences, en particulier la conscience de la situation, la résolution de problèmes et la prise de décision;

L'élaboration des programmes de formation de l'exploitant doit inclure une série de vols effectués sous la supervision d'un LTC (Line Training Captain) ou TRI. On distingue les cas suivants :

- premier OCC ;
- OCC faisant suite à un changement d'exploitant ;
- OCC dans le cadre d'un changement de type avion au sein d'un même exploitant ;
- Command Course (première accession commandant de bord) ;
- certains cas de perte d'expérience récente ;
- certains cas jugés nécessaires par l'exploitant (dépassement d'échéance, traitement de l'échec, reprise d'activité, etc.).

L'OMD doit contenir les éléments pertinents couvrant à minima:

- la définition des objectifs, programme de formation et livret stagiaire ;
- la gestion de la progression ;
- les critères de présentation au contrôle en ligne ;
- le traitement de l'échec ;
- les aérodromes appropriés [performance, trafic, relief, évitement du bruit, sauvetage et lutte contre l'incendie (SLI), etc.];
- les conditions et prévisions météorologiques minimales;
- les politiques spécifiques en matière de carburant;
- le contenu de l'exposé verbal de sécurité (ATC, panne réelle, posé-décollé, hauteur minimale, etc.);
- les critères de stabilisation de l'approche;
- la composition de l'équipage (pilote de sécurité, le cas échéant);
- les éventuelles limitations spécifiques en termes de temps de vol.
- les détails des mesures de précautions et procédures de sécurité en vol, (Exemples : briefings LTC associés, safety pilot, simulation d'évènements, cas de la panne réelle, maintien de l'intégrité avion, veille radio, TEM, etc.).

Les valeurs minimales du nombre d'étapes/d'heures doivent être stipulées dans le manuel d'exploitation et déterminées en fonction des éléments suivants :

- (i) expérience antérieure du membre d'équipage de conduite;
- (ii) complexité de l'avion; et
- (iii) type et zone d'exploitation.

Les chiffres minimums détaillés ci-après, relatifs au vol en ligne sous supervision et applicables aux avions à réaction sont des indications à utiliser par les exploitants lorsqu'ils veulent établir leurs propres exigences.

- **Premier OCC (initial)** ; Copilote subissant le premier stage d'adaptation : Avoir effectué un minimum de 100 heures de vol ou un minimum de 40 étapes.



- **OCC faisant suite à un changement d'exploitant:** L'exploitant définit le nombre d'étapes ou d'heures de vol selon les standards de qualification et d'expérience définis dans l'OM.D, en prenant en compte les qualifications et l'expérience du PNT.
- **OCC changement de type avion au sein d'un même exploitant :**
 - minimum de 20 étapes en cas d'adaptation à un nouveau type ;
 - minimum de 10 étapes lorsqu'il est déjà qualifié sur le type d'avion.
- **Stage commandant de bord:**
 - 10 étapes si le PNT est déjà qualifié sur le type ;
 - 20 étapes si le PNT n'est pas qualifié sur le type.

La partie ZFTT du LIFUS : phase comprenant les 4 premiers décollages et atterrissages en PF sous la supervision d'un AEL ou d'un TRI. Ces étapes sont comprises dans le décompte du nombre total d'étapes faisant suite à la qualification de type. Le manuel de formation devrait également préciser que l'objectif de la formation ZFTT est de former et d'évaluer les compétences du pilote, en particulier pour le contrôle manuel de la trajectoire de vol, l'application des procédures et la conscience de la situation.

Si l'exploitant est LVO, NAT-HLA, ETOPS, RVSM etc, le LIFUS doit couvrir ces différentes approbations.

NB :

- si l'exploitant détient certaines autorisations spécifiques pour le type avion considéré, les modules correspondants de formations prévues au point D doivent être intégrés dans le stage d'adaptation.
- d'autre part, il convient d'apporter une attention particulière aux formations sur ACAS II, CFIT et GPWS au cours des stages d'adaptation.

5. Contrôle en ligne.

Après achèvement du vol en ligne sous supervision, un contrôle en ligne doit être effectué. Le contrôle en ligne permet de s'assurer que les pilotes démontrent sa capacité à mettre en œuvre les procédures normales d'utilisation en ligne décrites dans le manuel d'exploitation. Les contrôles en ligne sont effectués par un TRI, pilote chargé des contrôles en ligne (CEL). Les contrôles en ligne sont effectués sur au moins deux étapes et le pilote est évalué dans sa fonction PM et PF.

Les aspects qui sont évalués au cours d'un contrôle en ligne doivent être décrits dans le manuel d'exploitation.

Le contrôleur doit occuper le siège observateur sur tout aéronef qui en est équipé. Le siège observateur est un jumpseat ou siège de structure approuvé possédant les éléments de sécurité appropriés. Le siège observateur est un jumpseat ou siège de structure approuvé possédant les éléments de sécurité appropriés comme un harnais de sécurité, un masque à oxygène si requis et permettant une observation claire de l'équipage et l'intercommunication avec ce dernier.

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE D	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie D Page 10 sur 45

Dans le cas où il n'existe pas de siège observateur: lorsque le contrôleur en ligne occupe l'un des sièges pilotes, dans le cas des avions où il n'existe pas de siège observateur, ceci ne dispense pas d'évaluer le CRM.

B. Formation aux différences et formation de familiarisation

RANT 06 OPS.1/3.N.006, RANT 06 PART OPS.1/3.N.020, PEL 1.F.235

L'exploitant doit établir un programme de formation pour les membres d'équipage de conduite dans les cas suivants :

(1) une formation aux différences, lorsque:

- (i) le passage sur une variante d'un avion de même type ou sur un autre type d'avion de la même classe que celui sur lequel il vole actuellement; ou
- (ii) un changement d'équipement ou de procédures intervenant sur des types ou des variantes d'avion sur lesquels il vole actuellement, nécessite des connaissances supplémentaires et une formation dispensée sur un dispositif de formation approprié pour l'avion concerné ;

Une formation aux différences comprend des connaissances additionnelles et une formation pratique sur un système d'entraînement au vol approprié ou sur avion.

L'accomplissement d'une formation aux différences devra être porté sur le carnet de vol du pilote ou sur un document équivalent et signés par un TRI, un CRI, un SFI ou un FI selon le cas.

La formation aux différences doit tenir compte de l'expérience antérieure du membre d'équipage et de sa formation antérieure documentée dans ses dossiers de formation.

(2) une formation de familiarisation lorsque :

- (i) le passage sur un autre avion de même type ou variante; ou
- (ii) un changement d'équipement ou de procédures intervenant sur des types ou variantes sur lesquels il vole actuellement, nécessite l'acquisition de connaissances supplémentaires.

Un cours de familiarisation a pour objet l'acquisition de connaissances additionnelles.

L'exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation les circonstances dans lesquelles il est nécessaire de suivre une formation aux différences ou une formation de familiarisation.

L'exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation des procédures appropriées et/ou des restrictions opérationnelles qui s'appliquent à l'exercice sur plus d'un type ou variante et qui concernent:

- (1) le niveau d'expérience minimum des membres de l'équipage de conduite;
- (2) le niveau d'expérience minimum sur un type ou une variante avant de pouvoir commencer l'entraînement ou de pouvoir effectivement voler sur un autre type ou variante d'avion;
- (3) le processus d'entraînement et de qualification des membres d'équipage de conduite qualifiés pour exercer sur un type ou une variante afin d'exercer sur un autre type ou variante;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE D	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie D Page 11 sur 45

(4) toutes les exigences d'expérience récente applicables pour chaque type ou variante.

Dans tous les cas, l'exploitant doit limiter le nombre maximal de type ou variante sur lequel un membre d'équipage de conduite peut exercer à la fois à trois (03) conformément à la réglementation en vigueur.

C. Désignation commandant de bord

RANT 06 PART OPS.1.N.025 et Appendice 1 RANT 06 PART OPS1.N.005

Suppléance en vol de l'équipage de conduite.

Le stage de commandement est obligatoire pour une première accession à la fonction commandant de bord sur avion en opération multipilote. Conformément à l'OPS-1 N.025, le stage doit comprendre au minimum les éléments suivants:

- un entraînement dans un entraîneur synthétique de vol (STD, y compris l'entraînement type vol en ligne) et/ou entraînement en vol;
 - un contrôle hors ligne dans la fonction de commandant de bord;
 - une formation sur les responsabilités du commandant de bord;
 - une adaptation en ligne en tant que commandant de bord sous supervision.
- Un minimum de 10 étapes est requis pour les pilotes déjà qualifiés sur le type d'avion concerné (voir IEM OPS-1.N.015);*
- un contrôle en ligne en tant que commandant de bord, comme requis au OPS-1.N.035(c) ainsi que la qualification de compétence de route et d'aérodrome requise au OPS-1.N.050; et
 - des éléments de gestion des ressources de l'équipage.

Le manuel d'exploitation spécifie un niveau minimum d'expérience défini pour les pilotes accédant à la fonction de commandant de bord ou pour les pilotes engagés comme commandants de bord.

Il doit tenir compte des cas suivants :

- Première accession à la fonction CDB sur avion multi pilote, stage d'accession à la fonction CDB ;
- Autres, ...

D. Qualification d'un pilote pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilote

RANT 06 PART OPS.1/3.N.040 et Appendice 1 RANT 06 PART OPS 1/3.N.040

- (a) L'entraînement doit inclure au moins les exercices complémentaires suivants effectués dans les conditions spécifiées au (b) (1) (i) de l'appendice 1 à l'OPS-1/3.N.035:
- (1) une panne moteur au décollage;
 - (2) une approche et une remise des gaz un moteur en panne; et
 - (3) un atterrissage avec un moteur en panne.
- (b) Lorsque des exercices de panne moteur sont effectués sur avion, la panne moteur doit être simulée ;



(c) Pour exercer à partir du siège de droite, les commandants de bord doivent avoir satisfait aux contrôles prescrits pour exercer à partir du siège de gauche.

E. Qualification à la compétence de route et d'aérodrome RANT 06 PART OPS1/3.N.050

Le programme de formation de la qualification à la compétence de route et d'aérodrome doit contenir les aspects suivants:

- (1) la route à parcourir et des aérodromes à utiliser; ces connaissances devront porter sur:
 - (i) le relief et les altitudes minimales de sécurité;
 - (ii) les conditions météorologiques saisonnières;
 - (iii) les installations, services et procédures de météorologie, de télécommunications et de la circulation aérienne;
 - (iv) les procédures de recherche et de sauvetage;
 - (iv) les installations et procédures de navigation, y compris les procédures éventuelles de navigation sur de grandes distances, pour la route sur laquelle le vol doit être effectué;
 - (v) retour d'information de l'exploitant par le biais du système de gestion de la sécurité (SGS) (compte rendu de sécurité aérienne, compte rendu de pilote, etc.).
- (2) des procédures applicables au survol des zones à population dense et à forte densité de circulation, aux obstacles, à la topographie, au balisage lumineux et aux aides d'approche ainsi que des procédures d'arrivée, de départ, d'attente, des procédures d'approche aux instruments et des minimums d'utilisation applicables.
- (3) La pratique normale consiste à faire subir à chaque pilote un contrôle « général » de la route ou de la ligne au moins tous les 12 mois civils à compter de la fin :
 - du mois de la qualification; ou
 - du mois du dernier vol sur la route ou vers l'aérodrome concerné.

Ce contrôle permet de qualifier les pilotes sur les aérodromes qui font partie de l'exploitation normale.

Note :

- 1) *la catégorisation des aérodromes est faite dans la partie A ou C ;*
- 2) *Pour acquérir les compétences d'aérodrome de catégorie B, le commandant de bord devrait suivre une instruction ou se former lui-même au moyen d'une instruction programmée, sur le(s) aérodrome(s) de catégorie B concerné(s) et devrait attester qu'il a bien effectué ces instructions ;*
- 3) *Avant de pouvoir utiliser un aérodrome de catégorie C, le commandant de bord devrait suivre une instruction et pratiquer l'aérodrome comme observateur et/ou suivre une instruction à l'aide d'un simulateur de vol. Cette instruction devrait être certifiée par l'exploitant.*

(4) La qualification de compétence de route et d'aérodrome est renouvelée en volant sur la route ou vers l'aérodrome concernés pendant la période de validité prévue au § 1).



(5) Si plus de 12 mois se sont écoulés sans que le pilote commandant de bord ait fait un tel voyage sur une route passant à proximité immédiate et au-dessus d'une zone de relief analogue, dans une région, sur une route ou à un aéroport ainsi spécifié, et s'il ne s'est pas exercé à exécuter les procédures en question sur un appareil de formation satisfaisant à cette fin, il devra de nouveau, avant de reprendre ses fonctions de pilote commandant de bord dans cette région ou sur cette route, se qualifier de nouveau conformément au RANT 06 OPS-1/3 N.050.

F. Qualification de vols aux instruments

L'exploitant doit définir des instructions sur la manière dont les tests de qualification de vols aux instruments doivent être effectués, sur les personnes qualifiées pour conduire ces tests et sur la période de validité de la qualification. Le contrôle de la qualification de vol aux instruments peut intervenir dans le cadre du contrôle de compétence périodique.

Chaque contrôle doit être conservé afin de garantir que l'ensemble des conditions de vol aux instruments et des procédures d'approche aux instruments ont été soit simulées, soit réellement expérimentées.

L'exploitant doit mettre en place des procédures quand la qualification de vol aux instruments n'a pas été à nouveau validée pendant la période de validité et la qualification de vol aux instruments doit être renouvelée.

Les connaissances faisant l'objet du cours au sol et de rafraîchissement doivent être contrôlées au moyen d'un questionnaire ou de tout autre moyen adéquat.

Chaque membre de l'équipage de conduite effectue un cours de rafraîchissement au sol au moins tous les 12 mois.

G. Entraînements et contrôles périodiques

RANT 06 PART OPS1/3.N.035

- Cours au sol périodique. 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 ;
 - incapacité d'un des pilotes (IEM à l'appendice 1 du RANT 06 PART OPS1.N.035)
 - bilan des accidents, incidents et événements (périodicité 1 an).

Les connaissances faisant l'objet du cours au sol et de rafraîchissement doivent être contrôlées au moyen d'un questionnaire ou de tout autre moyen adéquat.

Chaque membre de l'équipage de conduite effectue un cours de rafraîchissement au sol au moins tous les 12 mois.



- 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). Chaque membre d'équipage de conduite effectue un entraînement sur avion / entraîneur synthétique de vol au moins tous les 12 mois calendaires.
 - Sécurité sauvetage, sûreté et marchandises dangereuses:
 - sécurité sauvetage (Appendice 1 RANT 06 PART OPS1/3.N.035) :
Le programme de formation récurrente inclura des aspects spécifiques de la formation; par exemple, les procédures de préparation d'un poste de pilotage en vue d'un amerrissage seront si possible pratiquées en simulateur. Les items suivants doivent être couverts :
 - Tous les ans, le programme d'entraînement de sécurité-sauvetage doit couvrir ce qui suit:
 - ✚ si l'avion en est équipé, le port effectif d'un gilet de sauvetage;
 - ✚ la mise effective d'un équipement de protection respiratoire;
 - ✚ le maniement effectif des extincteurs;
 - ✚ l'instruction sur l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage à bord de l'avion;
 - ✚ l'instruction sur l'emplacement et l'utilisation de tous les types d'issues; et
 - ✚ les procédures de sûreté.
 - Tous les trois (03) ans, le programme d'entraînement doit couvrir ce qui suit :
 - ✚ le maniement effectif de tous les types d'issues;
 - ✚ si l'avion en est équipé, la démonstration de la méthode utilisée pour déployer correctement un toboggan ;
 - ✚ un exercice de lutte anti-feu effective réalisé sur un feu réel, à l'aide d'équipements représentatifs de ceux de l'avion. Cependant, dans le cas d'extincteurs au halon, un autre agent extincteur acceptable par l'Autorité de l'aviation civile peut être utilisé;
 - ✚ les effets de la fumée en espace confiné et l'utilisation effective de tous les équipements appropriés, dans un environnement simulé rempli de fumée;
 - ✚ si l'avion en est équipé, le maniement effectif de la pyrotechnie, réelle ou simulée;
 - ✚ si l'avion en est équipé, la démonstration de l'utilisation du canot de sauvetage.
 - Rafraîchissement des connaissances sûreté RANT 06 PART OPS1.N.035 et RANT 06 PART OPS1.S.010 (formation qui peut être décrite au § 2.3) ;
 - Maintien des compétences marchandises dangereuses. RANT 06 PART OPS1.R.080 (c) : Le programme de formation correspondant à la fonction 7.7 doit être décrit.
-
-

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE D	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie D Page 15 sur 45

- Un programme de formation CRM doit couvrir:
 - (1) des éléments relatifs à la gestion des ressources de l'équipage intégrés dans toutes les phases appropriées des entraînements périodiques, et
 - (2) chaque membre d'équipage de conduite suit des modules de formation spécifiques à la gestion des ressources de l'équipage CRM. Tous les principaux sujets de la formation à la gestion des ressources de l'équipage doivent être couverts sur une période maximum de 3 ans comme suit :
 - ✚ Erreur humaine et fiabilité, chaîne d'erreur, prévention et détection de l'erreur;
 - ✚ Culture de la sécurité dans l'entreprise, Procédures Opérationnelles Standards (SOP), facteurs organisationnels;
 - ✚ Stress, gestion du stress, fatigue et vigilance;
 - ✚ Acquisition et traitement de l'information, prise de conscience de la situation, gestion de la charge de travail;
 - ✚ Prise de décision;
 - ✚ Communication et coordination à l'intérieur et à l'extérieur du cockpit;
 - ✚ Exercice du commandement et comportement en équipe, synergie;
 - ✚ Automatisation et philosophie de l'utilisation des automatismes (si approprié au type);
 - ✚ Différences spécifiques à un type;
 - ✚ Études de cas;
 - ✚ Autres domaines justifiant une attention particulière, tels qu'identifiés par le programme de prévention des accidents et de sécurité des vols.
 - (3) L'exploitant doit décrire le programme de formation initiale à la gestion des ressources de l'équipage (CRM) détaillé dans le manuel d'exploitation. Cette formation doit inclure entre autres, les performances humaines y compris la gestion des menaces et des erreurs.
 - (4) L'exploitant doit décrire les procédures de mise à jour de leurs programmes de maintien des compétences en CRM. La révision du programme couvre une période n'excédant pas trois ans. La révision du programme tient compte des résultats anonymes des évaluations CRM des équipages et des informations désignées par le programme de prévention des accidents et de sécurité des vols.
 - (5) Le programme de formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM) ainsi que la méthodologie et la terminologie en la matière doit figurer dans le manuel d'exploitation.
- Contrôle hors ligne RANT 06 PART OPS1.N.035 : L'exploitant doit prendre en compte les exigences suivantes:
 - tout membre d'équipage de conduite doit subir les contrôles hors ligne de l'exploitant pour démontrer sa capacité à exécuter les procédures normales, anormales et d'urgence;
 - contrôle s'effectue sans références visuelles extérieures, lorsque le membre de l'équipage de conduite est appelé à exercer en IFR;
 - chaque membre d'équipage de conduite doit subir les contrôles hors ligne de l'exploitant, en équipage normalement constitué ;
 - la période de validité d'un contrôle hors ligne est de six (06) mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement.



Les items qui doivent être couverts au cours des contrôles hors ligne doivent être décrits dans le manuel d'exploitation et doivent comprendre les manœuvres suivants :

(i) Les contrôles hors ligne d'un exploitant doivent comprendre, lorsque cela est applicable, les manœuvres suivantes :

- (A) accélération-arrêt lorsqu'un simulateur de vol représentant le type d'avion spécifique est disponible, sinon exercice gestuel uniquement;
- (B) décollage avec panne de moteur entre V1 et V2 lorsqu'un simulateur de vol est disponible ou sur avion dès que les conditions de sécurité le permettent;
- (C) approche de précision aux instruments jusqu'aux minima, avec un moteur en panne dans le cas d'avions multimoteurs;
- (D) approche classique jusqu'aux minima;
- (E) approche aux instruments interrompue à partir des minima, avec un moteur en panne dans le cas d'avions multimoteurs; et
- (F) atterrissage avec un moteur en panne. Sur avion monomoteur un exercice d'atterrissage forcé est requis.

(ii) Lorsque des exercices de panne moteur sont effectués sur avion, la panne moteur doit être simulée ;

(iii) En plus des contrôles prescrits aux § (i) (A) à (F) ci-dessus, les exigences applicables à la prorogation ou au renouvellement des qualifications de type ou de classe doivent être satisfaites tous les 12 mois et peuvent être combinées avec le contrôle hors ligne d'un exploitant ;

(iv) Dans le cas d'un pilote exerçant en VFR uniquement, les contrôles prescrits aux § (i) (C) à (E) ci-dessus peuvent être omis, à l'exception d'une approche et d'une remise de gaz sur multimoteur avec un moteur en panne ;

(v) Les contrôles hors ligne d'un exploitant doivent être effectués par un examinateur de qualification de type ou de classe selon le cas.

- **Contrôle en ligne :** L'exploitant doit s'assurer que tout membre d'équipage de conduite subit un contrôle en ligne sur avion, afin de démontrer sa capacité à mettre en œuvre les procédures normales d'utilisation en ligne décrites dans le manuel d'exploitation. La période de validité d'un contrôle en ligne est de douze mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement.

Les items qui doivent être couverts au cours des contrôles en ligne doivent être décrits dans le manuel d'exploitation :

(i) Les contrôles en ligne doivent confirmer l'aptitude à effectuer de façon satisfaisante un vol complet en ligne (y compris les procédures pré-vol et post vol et l'utilisation des équipements fournis, telles que spécifiées au manuel d'exploitation) ;

(ii) L'équipage de conduite doit être évalué sur son aptitude à la gestion des ressources de l'équipage conformément à une méthodologie acceptable par l'Autorité de l'aviation civile et publiée au manuel d'exploitation. Le but de cette évaluation est :

- (A) de fournir un retour d'information à l'équipage de façon collective et individuelle et de permettre d'identifier les domaines où un réentraînement est nécessaire ; et
- (B) d'être utilisée afin d'améliorer le système de formation à la gestion des ressources de l'équipage.



- (iii) L'évaluation CRM ne constitue pas à elle seule un motif suffisant pour justifier l'échec du contrôle en ligne ;
- (iv) Les pilotes doivent être contrôlés sur l'ensemble des tâches qu'ils sont amenés à exercer ;
- (v) Les contrôles en ligne doivent être effectués sur avion ;
- (vi) Les contrôles en ligne doivent être effectués par des examinateurs de qualification de type ou de classe selon le cas, ou par des commandants de bord expérimentés proposés par l'exploitant et agréés par l'Autorité de l'aviation civile. La personne qui effectue les contrôles en ligne, telle que décrite au § (ii), doit être formée aux concepts relatifs à la gestion des ressources de l'équipage et à l'évaluation des aptitudes à la gestion des ressources de l'équipage, et doit occuper un siège observateur s'il existe.

Note : il convient d'apporter une attention particulière aux formations sur TCAS, CFIT et GPWS au cours des entraînements et contrôles périodiques.

Approbations/acceptations fondamentale :

- système qualité RANT 06 PART OPS1.B.035 ;
- programme de stage d'adaptation de l'exploitant RANT 06 PART OPS1.N.015 ;
- programme d'entraînement et de contrôle périodique des équipages de conduite RANT 06 PART OPS1.N.035.

Approbations/ acceptation opérationnelles :

- MNPS / RVSM RANT 06 PART OPS1.D.055 et RANT 06 PART OPS1.D.060 ;
- RNAV / RNP RANT 06 PART OPS1.D.060;
- ETOPS RANT 06 PART OPS1.D.065 et RANT 06 PART OPS1.D.070 ;
- CAT II / CAT III et utilisation de minima de décollage en dessous des minima de décollage en dessous des minima spécifiés RANT 06 PART OPS1.E.015 ;
- programme d'entraînement et e contrôle aux opérations par mauvaise visibilité RANT 06 PART OPS1.E.025.

D'une manière générale, il convient d'apporter une attention particulière aux formations sur le TCAS, CFIT et GPWS/EGPWS/TAWS.

Approbations / acceptations particulières :

- **formation abrégé aux opérations par mauvaise visibilité RANT 06 PART OPS1.E.025**
- **formation sur avion (hélicoptère) pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR inférieur 150/200 m) lorsqu'aucun simulateur n'existe RANT 06 PART OPS1.E.025**
- **programme d'entraînement et de contrôle pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes RANT 06 PART OPS1.N.040**

H. Expérience récente :

L'exploitant doit définir dans le manuel d'exploitation des exigences appropriées en matière d'expérience récente pour garantir que de la capacité du pilote à effectuer une approche et un



atterrissage en toute sécurité. Le manuel d'exploitation doit tenir compte des exigences suivantes :

(1) un pilote n'est pas affecté à l'exploitation d'un avion au sein de l'équipage minimum certifié en tant que pilote aux commandes ou copilote, s'il n'a pas effectué, dans les 90 jours qui précèdent, trois décollages et trois atterrissages en tant que pilote aux commandes, à bord d'un avion ou dans un simulateur de vol du même type ou de la même classe;

(2) un pilote qui n'est pas titulaire d'une qualification de vol aux instruments valide n'est pas affecté à l'exploitation de nuit d'un avion en tant que commandant de bord, s'il n'a pas effectué au moins un atterrissage de nuit dans les 90 jours qui précèdent en tant que pilote aux commandes à bord d'un avion ou dans un simulateur de vol du même type ou de la même classe ;

(3) Un mécanicien navigant ne peut assurer ses fonctions que s'il a exercé ces mêmes fonctions dans les 90 jours qui précèdent à bord d'un avion du même type ou sur un simulateur du type d'avion sur lequel il exerce, qualifié et approuvé à cet effet ;

(4) un pilote de relève en croisière n'est pas affecté à l'exploitation d'un avion un sur un type ou une variante de type d'avion si, dans les 90 jours précédents, ce pilote :

a) n'a pas rempli les fonctions de pilote commandant de bord, de copilote ou de pilote de relève en croisière sur le même type d'avion; ou

(b) n'a pas reçu de formation de recyclage en pilotage comprenant des procédures normales, anormales et d'urgence propres au vol en croisière sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet, et s'il ne s'est pas exercé à exécuter des procédures d'approche et d'atterrissage, exercice qu'il peut avoir fait en qualité de pilote qui n'est pas aux commandes.

(5) La période de 90 jours visée aux §(1), (2) et (3) ci-dessus peut être étendue à 120 jours maximum pour un membre d'équipage de conduite volant en ligne sous supervision d'un instructeur/examineur de qualification de type. Pour des périodes supérieures à 120 jours, l'exigence d'expérience récente est satisfaite si le pilote a effectué un vol d'entraînement sur un avion ou sur simulateur de vol du même type d'avion approuvé.

I. Formation de requalification

L'exploitant doit définir une formation de requalification en cas d'absence d'un membre d'équipage sur le type d'aéronef pour une longue durée (supérieur à 90 jours). En fonction de la durée, les formations de requalification doivent prévoir des cours au sol le cas échéant, des formations au simulateur le cas échéant, des LIFUS, des contrôles en ligne le cas échéant. Dans certains cas d'absence, l'exploitant peut amener le pilote à effectuer un stage d'adaptation complet.

J. Formation de conversion (transition)

L'exploitant doit définir dans le manuel d'exploitation un programme de formation pour le(s) type(s) exploité(s). Le manuel d'exploitation doit définir les prérequis des stagiaires, les

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE D	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie D Page 19 sur 45

qualifications des instructeurs qui feront ladite formation, le contenu des leçons et les types de simulateurs pour la réalisation de la formation. La formation de conversion (transition) doit prendre en compte les exigences des constructeurs.

K. Formation de mise à niveau

L'exploitant doit décrire dans le manuel d'exploitation, les programmes de formation pour les prorogations des qualifications :

L. Qualification à temps de vol zéro : ZFTT (Zero Flight Time Training)

Une Qualification de Type (TR) réalisée par un ATO en ZFTT est basée sur un partenariat étroit entre l'ATO et une compagnie aérienne. L'objectif étant de valider le TR en remplaçant la séance classique de décollage/atterrissage en vol (Base Training) par :

- une séance spécifique sur simulateur FFS et,
- 4 décollages et atterrissages réalisés en ligne en tant que PF au sein de la compagnie partenaire. Cette partie de l'adaptation en ligne est désignée LIFUS ZFTT.

Il est recommandé que l'ATO et l'exploitant identifient bien les responsabilités qui les concernent: la responsabilité globale de la formation ZFTT est du domaine de l'ATO qui forme à la Qualification de Type mais la compagnie aérienne reste directement responsable de toute l'activité aérienne qui lui incombe. Celle-ci doit, en particulier, organiser préalablement au 1^{er} vol LIFUS ZFTT, le stage d'adaptation de l'exploitant (OCC) (qui peut être en partie combiné à la Qualification de Type).

Les éléments suivants doivent être pris en compte dans le cadre de l'approbation du programme de qualification à temps de vol zéro (ZFTT) :

- Le simulateur de vol utilisé doit être homologué et son utilisation à cet effet approuvée par l'Autorité. L'approbation n'est donnée que si le simulateur est représentatif de l'avion utilisé par l'exploitant ;
- Le simulateur de vol approuvé pour la formation ZFTT doit être opérationnel conformément aux critères de système qualité de l'organisme de formation ;
- Dans le cas d'avions, les pilotes qui se sont vu délivrer une qualification de type reposant sur une formation à temps de vol zéro (ZFTT):
 - (i) commencent à effectuer des vols de ligne sous supervision au plus tard 21 jours après avoir accompli l'examen pratique ou après avoir suivi la formation correspondante dispensée par l'exploitant. Le contenu d'un tel stage est décrit dans le manuel d'exploitation;
 - (ii) effectuent six décollages et atterrissages dans un FSTD au plus tard 21 jours après avoir accompli l'examen pratique sous la supervision d'un instructeur de qualification de type pour les avions [«TRI(A)»] occupant l'autre siège de pilote. Si lesdits décollages et atterrissages n'ont pas été effectués dans les 21 jours, l'exploitant prévoit un stage de remise à niveau dont le contenu est décrit dans le manuel d'exploitation;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE D	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie D Page 20 sur 45

(iii) effectuent les quatre premiers décollages et atterrissages du LIFUS dans un avion sous la supervision d'un TRI(A) occupant l'autre siège de pilote.

M. Programme “Pilot In Command Under Supervision (PICUS)”

L'objectif est de définir les critères permettant de valider les heures de vol effectuées par un copilote en tant que commandant de bord sous supervision (PICUS), dans une entreprise de transport aérien en exploitation multipilote. Ces heures permettent d'atteindre le quota minimum d'heures CPT pour répondre aux prérequis du RANT 01 PEL 1.G.280 en vue de la présentation à l'ATPL. Le manuel d'exploitation doit prendre en compte les éléments suivants :

1. Définir l'objectif de réalisation des heures de PICUS :

Ce point doit préciser l'aspect réglementaire et le but de la réalisation de ces heures chez l'exploitant.

2. Définir le contexte dans lequel les heures PICUS doivent être effectuées :

Pour être recevables, les heures de PICUS devront être effectuées dans le cadre d'une entreprise de transport aérien multipilote. Le copilote devra agir en tant que commandant de bord et gérer la totalité de la préparation et de la conduite du vol (hors aspects commerciaux) sous la supervision d'un commandant de bord autorisé à cet effet par l'exploitant.

3. Définir le profil des commandants de bord autorisés pour la supervision :

Les commandants de bord autorisés ne sont pas obligatoirement des LTC. Ils devraient recevoir, une formation ou une information incluant:

- la réglementation définissant ces heures sous supervision ;
- des consignes sur les critères de faisabilité du vol considéré dans le cadre du programme PICUS (complexité opérationnelle, conditions du jour, etc.) ;
- la nécessité de réaliser un briefing spécifique préalable au vol ;
- des consignes de vigilance liées aux tâches sous surveillance comme la préparation du vol ou la conduite du vol ;
- les tâches qui restent à la charge des commandants de bord comme par exemple la gestion des escales, la coordination avec les PNC, ainsi que la responsabilité globale du vol qui lui incombe ; et
- la prise en compte de l'aspect CRM de ces vols sous supervision.

4. Liste des commandants de bord autorisés pour la supervision :

Les commandants de bord désignés par l'exploitant aérien pour la supervision des F/O sont autorisés au cas par cas par l'ANAC.

5. Définir les critères de validation et d'enregistrement des heures réalisées :

Des critères de validation devront être définis pour permettre au commandant de bord autorisé de valider les heures réalisées. Ils devront porter sur la latitude laissée au F/O pour qu'il mène à bien son vol (préparation, conduite du vol). En



effet certaines interférences opérationnelles ou commerciales peuvent faire que la supervision n'a pu être menée correctement.

Une fois le vol effectué et les critères de validation respectés, le commandant de bord appliquera la procédure de validation définie (signature carnet de vol, ...) qui permettra au F/O de tenir à jour son décompte d'heures sous supervision.

Cette validation doit se baser uniquement sur les critères définis. Il ne s'agit pas d'un acte d'instruction où la performance du F/O entre en jeu dans le processus de validation.

N. Programme de pilote de relève en croisière

Dans le cadre des opérations CAT en opération multipilote, un pilote peut être amené à relever, en vol, un autre membre d'équipage de conduite sous réserve du respect des exigences réglementaires.

Afin de garantir la sécurité de l'exploitation des avions multi-pilotes utilisant des membres supplémentaires d'équipage, l'exploitant doit:

- définir des critères d'expérience minimum (Heures de vol sur type, aptitude au commandement, etc.);
- s'assurer que les pilotes de relève en croisière soient correctement formés et qualifiés pour exploiter en toute sécurité un avion multi-pilotes pendant la croisière ;
- sensibiliser le commandant de bord sur l'importance de l'organisation des relèves avec prise en compte des risques associés au vol (Environnement, météorologie, complexité du vol...), et le respect des exigences en termes de prise de repos,
- développer un briefing de relève axé sur :
 - o la continuité du vol, en intégrant les principes du TEM ;
 - o les informations essentielles sur la délégation de commandement et la répartition des tâches associées;
 - o les consignes NAV/COM/WXR du vol et, plus particulièrement les clairances océaniques ou conditionnelles, les block-levels, contingency, etc. ; et
 - o toutes autres spécificités.

L'exploitant peut définir les exigences supplémentaires en matière de formation CRM pour le pilote de relève en croisière. A cet effet, l'exploitant peut, s'il le souhaite, développer les éléments suivants, spécifiques à la fonction du pilote de relève en croisière:

- prévention et détection des erreurs ;
- connaissance partagée de la situation, acquisition et traitement partagés de l'information ;
- gestion de la charge de travail ;
- communication et coordination efficaces (Equipage de conduite, Equipage de cabine, ATC, pilote en cours de repos...);
- leadership, coopération, synergie, délégation, prise de décision, actions ; et
- intégration du SMS et retour d'expérience exploitants.



MANUEL DE PROCEDURES OPS
GUIDE DE REDACTION DU
MANUEL D'EXPLOITATION

PARTIE D

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

EDITION N° 02-03/01/2025
REVISION N° 00-03/01/2025
Partie D Page 22 sur 45

En fonction du type d'avion et d'exploitation, l'exploitant doit définir le programme de formation et contrôle initiaux et récurrents pour les pilotes de relève en croisière et devrait couvrir celles relatives à la partie « Recovery » de l'UPRT.

A noter que, pour répondre à l'éventualité de telles pannes, le pilote relevant le commandant de bord doit être formé et contrôlé à cet effet et doit démontrer lors des OPC son aptitude à pratiquer les exercices et à appeler et appliquer les procédures qui ne relèvent normalement pas de sa responsabilité habituelle.

Note : pour les types d'aéronefs où certains cas de panne amènent à utiliser la seule planche de gauche ou éventuellement les instruments de secours, le pilote qui peut être amené à occuper cette place devra être entraîné et contrôlé régulièrement sur les exercices correspondants.

Le niveau de redondance concernant les informations de pilotage disponibles dans les différents cas de panne devrait être identifié par l'exploitant qui devrait établir des règles précises de relève du pilote commandant de bord pour les opérations au-dessus du FL 200. Le programme et les conditions de réalisation du contrôle à réaliser pour le pilote susceptible de relever le pilote commandant de bord doit être établi en fonction et inclus dans les formations et contrôle périodique.

NB : Il est recommandé, que le PF occupe le siège dans lequel il exerce habituellement sa fonction.

O. Formations spécifiques :

1. Formation ACAS

Le programme de formation ACAS doit prendre en compte toutes les exigences de l'IEM RANT 06 PART OPS1 N.006 (c)(5)).

Le programme de formation ACAS comprend 4 volets :

- ✚ formation théorique ;
- ✚ formation aux manœuvres ;
- ✚ évaluation initiale ;
- ✚ formation périodique.

En ce qui concerne le volet théorique, la matière est répartie en éléments jugés indispensables et éléments jugés souhaitables. Les éléments jugés indispensables sont obligatoires pour tout utilisateur d'ACAS. Tout le volet « formation aux manœuvres » est considéré indispensable.

Tous les pilotes appelés à utiliser l'ACAS doivent recevoir la formation ACAS décrite ci-après.

- ✚ formation théorique en ACAS:
 - théorie du fonctionnement* :



- ❖ fonctionnement du système (surveillance, évitement des abordages) ;
 - ❖ seuils d'émission des avis : Le pilote doit démontrer qu'il comprend les modalités et les critères généraux d'émission de TA et de RA figurant au § 2.2.1.2 de l'IEM RANT 06 PART OPS1 N.006 (c)(5) ;
 - ❖ limites de l'ACAS ;
 - ❖ neutralisation de fonctions ACAS.
 - procédures d'utilisation*:
 - ❖ emploi des commandes ;
 - ❖ interprétation de l'affichage ;
 - ❖ emploi du mode « TA seulement » ;
 - ❖ coordination de l'équipage ;
 - ❖ obligations de compte rendu.
 - éléments souhaitables (Seuils d'émission des avis) : Le pilote doit démontrer qu'il comprend les modalités et les critères généraux d'émission des TA et des RA figurant au § 2.3 de l'IEM RANT 06 PART OPS1 N.006 (c)(5).
 - ✚ formation aux manœuvres ACAS :
 - Réaction aux TA ;
 - Réaction aux RA.
 - ✚ évaluation initiale des connaissances en ACAS :
 - formation théorique devrait être évaluée au moyen d'une épreuve écrite ou d'une FAO interactive qui enregistre les réponses à des questions ;
 - formation aux manœuvres devrait être évaluée sur un simulateur doté d'un affichage et de commandes ACAS semblables, par leur apparence et leur fonctionnement, à ceux qui existent à bord de l'aéronef qu'il est appelé à piloter, et les résultats devraient être évalués par un pilote instructeur, inspecteur ou vérificateur qualifié. La gamme des scénarios devrait comprendre: RA initiaux exigeant de modifier la vitesse verticale, RA initiaux n'exigeant pas de modifier la vitesse verticale ; RA à maintien de taux de variation ; RA à franchissement d'altitude ; RA à augmentation de taux de variation ; inversion de RA ; atténuation de RA ; RA émis quand l'aéronef est à l'altitude maximale, et rencontre entre plusieurs aéronefs ;
 - si l'exploitant n'a pas accès à un simulateur équipé ACAS, l'évaluation ACAS initiale devrait être effectuée au moyen d'une formation assistée par ordinateur (FAO) interactive, avec affichage et commandes ACAS semblables, par leur apparence et leur fonctionnement, à ceux de l'aéronef que le pilote utilisera.
 - ✚ formation périodique en ACAS :
-
-



- la formation périodique devrait comprendre une formation théorique et un entraînement aux manœuvres, et porter sur toutes les questions importantes mises au jour par l'expérience en exploitation, sur les modifications apportées aux systèmes ou aux procédures, sur les aspects particuliers tels que l'introduction de nouveaux systèmes/affichages de bord, et sur les opérations en espace aérien où le nombre de TA et de RA a été signalé comme étant élevé ;
- la formation périodique théorique et pratique sur simulateur portent sur les questions techniques et opérationnelles liées à l'utilisation et au fonctionnement de l'ACAS publiées par les programmes de suivi de l'utilisation de l'ACAS ;
- les pilotes devraient voler dans tous les scénarios une fois tous les quatre ans ;
- les pilotes devraient voler dans tous les scénarios une fois tous les deux ans si la formation est donnée au moyen d'une FAO.

NB : () Eléments indispensables pour la formation ACAS.*

2. Prévention des pertes de contrôle et manœuvres de rétablissement (UPRT) pour éviter le LOC-I

RANT 06 N.006 (c)(4) et IEMs RANT 06 PART OPS1 N.006

L'exigence d'un programme de formation des équipages de conduite qui inclut une formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (UPRT) est mentionnée dans les RANT 06 OPS1/3 N.006 détaillée dans les IEM RANT 06 PART OPS1 N.006 (c)(4), PANS-TRG (Doc 9868), et appuyée par le Manuel sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (Doc 10011 de l'OACI) et le document Airplane Upset Prevention and Recovery Training Aid (AUPRTA) Révision 3.0. Le manuel d'exploitation devrait fournir des détails sur un programme UPRT conforme aux orientations fournies dans les PANS-TRG (Doc 9868).

La présentation de la formation le manuel d'exploitation doit tenir compte de :

- la politique générale de l'exploitant en matière de formation UPRT ;
- les moyens utilisés, y compris les instructeurs et leur formation/standardisation ;
- le contenu des formations théoriques ;
- les types d'exercices pratiques envisagés ;
- les sujets retenus pour les différents OCC ;
- la ventilation triennale de la totalité des sujets au titre des formations périodiques.

Les formations UPRT portent principalement sur la Prévention mais aussi le Recovery et devraient être envisagées sous les aspects théoriques et pratiques, incluant les Facteurs Humains.

2.1. Formation théorique



La connaissance approfondie des facteurs environnementaux, des principes de l'aérodynamique, de la technique du vol, de la conception des aéronefs et des facteurs humains est indispensable pour une prévention efficace de l'upset. La formation théorique est donc fondamentale dans la réussite des programmes UPRT.

Cette formation théorique pourrait précéder la formation pratique dans un intervalle aussi court que possible. Les interventions en briefing avant séance ne peuvent être considérées que comme un rappel de cette formation théorique.

En cas de sous-traitance de la formation théorique UPRT, l'exploitant devrait s'assurer que celle-ci prend bien en compte ses facteurs spécifiques (type avion, environnement de l'exploitation et Facteurs Humains).

Le contenu des formations théoriques conforme à l'IEM 1 RANT 06 PART OPS1 N.006 (c)(4) ou à l'IEM 2 RANT 06 PART OPS1 N.006 (c)(4).

2.2. Formation pratique

Le contenu des formations théoriques conforme à l'IEM 1 RANT 06 PART OPS1 N.006 (c)(4) ou à l'IEM 2 RANT 06 PART OPS1 N.006 (c)(4).

2.2.1 Aspect prévention

L'aspect prévention pourrait être couvert en utilisant le « Scenario-Based-Training » et de « Manoeuvre-Training ».

Les formations « Scenario Based » concernent des enchainements d'évènements durant lesquels l'équipage devrait démontrer sa capacité à identifier la menace et à mettre en œuvre les mesures adaptées pour les prévenir (démarche TEM). Elles concernent typiquement les risques liés à une mauvaise gestion du domaine de vol et/ou à une mauvaise prise en compte de l'évolution des facteurs environnementaux.

L'aspect Prévention pourrait donner lieu également à des exercices isolés (Manœuvre Training) permettant d'entraîner au pilotage aux limites du domaine de vol, à la reconnaissance précoce et à l'évitement du développement des situations d'upset.

Dans le cadre de la prévention à l'upset, le programme pourrait également intégrer la réalisation d'approches interrompues à partir de différentes altitudes avec tous moteurs en fonctionnement prenant en compte les points suivants :

- exposition de l'équipage à l'effet de surprise ;
- réalisation à différentes masses et configurations ; et
- atterrissages interrompus.

2.2.2 Aspect « recovery »

Les exercices d'upset recovery pourraient être conduits en tant qu'exercices isolés (Manoeuvre-Training). Ils pourraient permettre à l'équipage d'utiliser ses compétences en pilotage et une

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE D	EDITION N° 02-03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025 Partie D Page 26 sur 45

stratégie adaptée de sortie pour passer d'une position d'upset à une trajectoire stabilisée, tout en utilisant les principes du CRM (rôle du PM, effet de surprise, etc.).

L'aspect Recovery ne concerne formellement que les exercices de STALL, de Nose High, et de Nose Low.

2.3 Facteurs humains

Toutes les phases de la formation pourraient inclure des éléments pertinents de facteurs humains (désorientation spatiale et illusions sensorielles, limites cognitives et dégradation de la performance en situation de stress, etc.).

Il est d'une extrême importance que les limites de représentativité des moyens utilisés soient systématiquement soulignées avant réalisation des phases pratiques de formation.

2.4 Compétences et standardisation des instructeurs

Les instructeurs de l'UPRT doivent bénéficier d'une formation spécifique. Tous les instructeurs chargés de dispenser une formation dans le cadre d'un programme UPRT devraient suivre avec succès un cours de qualification d'instructeur UPRT approuvé par l'ANAC. Le programme formation du cours de qualification d'instructeur UPRT doit être décrit.

Les exploitants doivent s'assurer des connaissances et compétences de leurs formateurs en matière d'UPRT, et compléter leur formation en vue d'acquérir et de maintenir leur capacité à la délivrance de ces programmes et d'éviter tout risque de « negative training ». Pour les instructeurs impliqués dans les formations pratiques, une parfaite connaissance des programmes pratiques de l'Exploitant et une standardisation à leur dispenser.

Les programmes de formation de l'IEM 3 OPS-1.N.006 (c)(4) doivent pris en compte.

3. Formation au dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS)

Les aspects suivants doivent être pris en compte :

3.1. Formation académique au système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) :

(i) cette formation se déroule généralement dans un environnement de classe. Les démonstrations de connaissances spécifiées dans cette section peuvent être réalisées grâce au succès en complétant des tests écrits ou en fournissant des réponses correctes à des questions de formation informatisée (CBT) en temps différé.

(ii) théorie du fonctionnement. Le pilote doit démontrer une compréhension du fonctionnement du TAWS et des critères utilisés pour émettre des avertissements et des avertissements. Cette formation devrait aborder le fonctionnement du système. Le pilote doit démontrer une compréhension des fonctions suivantes :

- (A) Surveillance ;
- (B) Évitement du terrain ;



(C) Seuils d'alerte. Le pilote doit être en mesure de démontrer une compréhension de la méthodologie utilisée par un TAWS pour émettre des avertissements et des alertes ainsi que des critères généraux d'émission de ces alertes, notamment :

(a) modes d'alerte GPWS de base spécifiés dans la norme de l'OACI :

- Mode 1 : taux de chute excessif;
 - Mode 2 : taux de fermeture du terrain excessif;
 - Mode 3 : descente après décollage ou remise des gaz;
 - Mode 4 : proximité dangereuse du terrain ;
 - Mode 5 : descente sous la pente de descente ILS (prudence uniquement) ;
- et

(b) un mode d'alerte supplémentaire et facultatif — Mode 6 : annonce radio d'altitude (information uniquement) ; Avertissements et avertissements TAWS qui alertent l'équipage de conduite des obstacles et du relief devant l'avion, alignés ou adjacents à sa trajectoire de vol projetée (fonctions d'évitement de terrain explorant vers l'avant (FLTA) et d'alerte de descente excessive (PDA)).

(D) Limites du TAWS ;

(E) Inhibition du TAWS.

3.2 Procédures opérationnelles. Cette formation devra aborder les thèmes suivants:

(i) utilisation des contrôles. Le pilote doit démontrer l'utilisation appropriée des commandes, y compris les moyens suivants par lesquels :

- (A) avant le vol, toutes les fonctions d'auto-test de l'équipement peuvent être lancées ;
- (B) les informations TAWS peuvent être sélectionnées pour l'affichage ; et
- (C) toutes les inhibitions TAWS peuvent être utilisées et les annonces qui en résultent concerne la perte de fonctionnalité.

(ii) affichage de l'interprétation. Les aspects suivants doivent être pris en compte:

- (A) connaissance de toutes les indications visuelles et auditives pouvant être vues ou entendues ;
- (B) réponse requise à la réception d'un avertissement ;
- (C) réponse requise à la réception d'un avertissement ; et
- (D) réponse requise à la réception d'une notification indiquant qu'une défaillance partielle ou totale du TAWS s'est produite (y compris une annonce indiquant que la position actuelle de l'avion est de faible précision).

(iii) utilisation du GPWS de base ou utilisation de la fonction FLTA uniquement. Les éléments suivants doivent être couverts :

- (A) perte incontrôlée de la fonction GPWS, ou comment isoler cette fonction et comment reconnaître le niveau de protection restante contre les impacts sans perte de contrôle (CFIT) (essentiellement, il s'agit de la fonction FLTA) ; et
- (B) perte involontaire de la fonction FLTA, ou comment isoler cette fonction et comment reconnaître le niveau de protection CFIT restant (essentiellement, il s'agit du GPWS de base).

(iv) coordination de l'équipage. Les éléments suivants doivent être couverts :



(A) les mesures à prendre et par qui, dans le cas où un avertissement et/ou un avertissement TAWS serait émis ; et

(B) comment les écrans multifonctions seront utilisés pour afficher les informations TAWS au décollage, en croisière et pour la descente, l'approche, l'atterrissage (et toute remise des gaz).

(v) règles de notification. Les éléments suivants doivent être couverts:

(A) quand, après le rétablissement d'une alerte ou d'un avertissement TAWS, une transmission d'informations devrait être effectuée à l'unité ATC appropriée ; et

(B) le type de rapport écrit requis, la manière dont il doit être compilé et si des références croisées doivent être faites dans la « technical logbook »;

(vi) seuils d'alerte. Les éléments suivants doivent être couverts:

(A) les modes associés au GPWS de base, y compris les données d'entrée associées à chacun ; et

(B) les annonces visuelles et sonores qui peuvent être émises par TAWS et comment identifier lesquelles sont des avertissements.

3.3 Entraînement aux manœuvres (réponse aux avertissements) TAWS.

3.4 Évaluation initiale TAWS :

(i) la compréhension par le membre de l'équipage de conduite des éléments de formation académique devrait être évaluée au moyen d'un test écrit ;

(ii) la compréhension par le membre de l'équipage de conduite des éléments de formation aux manœuvres doit être évaluée dans un FSTD équipé d'affichages visuels et sonores TAWS et de sélecteurs d'inhibition similaires en apparence et en fonctionnement à ceux de l'avion que le pilote pilotera. Les résultats doivent être évalués par un instructeur de vol synthétique, un examinateur de vol synthétique, un instructeur de qualification de type ou un examinateur de qualification de type ;

(iii) la gamme de scénarios doit être conçue de manière à garantir que des réponses appropriées et opportunes aux avertissements et avertissements TAWS permettront à l'avion d'éviter un accident CFIT ;

(iv) une fois que le pilote a démontré sa compétence, un enregistrement doit être établi des scénarios qui ont été pratiqués ;

3.5 Formation récurrente TAWS :

(i) la formation périodique TAWS garantit que les pilotes maintiennent les connaissances et compétences TAWS appropriées ;

(ii) un élément essentiel de la formation récurrente est la discussion de tous les problèmes importants et préoccupations opérationnelles identifiés par l'exploitant. La formation périodique devrait également porter sur les changements apportés à la logique, aux paramètres ou aux procédures du TAWS ainsi que sur toute caractéristique unique du TAWS dont les pilotes devraient être conscients.



4. **Formation Control Flight Into terrain (CFIT) :** Un programme de formation CFIT doit être décrit dans le manuel d'exploitation. Cette formation doit être théorique et pratique :
 - techniques d'évitement des CFIT ;
 - techniques de récupération CFIT et maximisation des performances des avions ;
 - alertes et avertissements GPWS ;
 - études de cas ou scénarios CFIT.
5. **RVSM (RANT 06 PART OPS1.1.D.055/ D.056 et L.040):** L'exploitant doit décrire un programme de formation relatif aux opérations RVSM (Voir le guide d'autorisation RVSM).
6. **MNPS (NAT-HLA) (RANT 06 PART OPS1.D.060/ D.061 et RANT 06 PART OPS1.L.035):** L'exploitant doit décrire un programme de formation relatif aux opérations MNPS (Voir le guide d'autorisation MNPS).
7. **LVO :** L'exploitant doit décrire un programme de formation relatif aux opérations LVO (Voir le guide d'autorisation LVO).
 - Opération par faible visibilité - formation et qualifications RANT 06 PART OPS1.E.025, Appendice 1 au RANT 06 PART OPS1.E.025 :
 - i. Formation initiales LVP ;
 - ii. Formation additionnelles LVP.
8. **ETOPS/EDTO (ETOPS RANT 06 PART OPS1.D.065 et RANT 06 PART OPS1.1.D.070):** L'exploitant doit décrire un programme de formation relatif aux opérations ETOPS (Voir le guide d'autorisation ETOPS).
9. **EFB :** L'exploitant doit décrire un programme de formation relatif aux opérations EFB (Voir le guide d'autorisation EFB).
10. **Formation PBN :** L'exploitant doit décrire un programme de formation relatif aux opérations PBN (Voir la procédure d'approbation PBN).
11. **Programmes de formation sur le format de compte rendu mondial pour l'évaluation et la communication de l'état de la surface des pistes (GRF : Global Reporting Format).**

Les équipages de conduite et les agents techniques d'exploitation doivent recevoir une formation appropriée sur l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes, ainsi que de l'incidence sur les données de performance des avions.

La durée totale de la formation initiale sur le format de compte rendu mondial (GRF) ne devrait pas être inférieure à 1,5 heures et comprendre en plus de l'auto-apprentissage, des interactions avec un instructeur en présentiel ou en ligne.

Le programme et le plan de formation des équipages de conduite et des agents techniques d'exploitation doivent prendre en compte au minimum les éléments indiqués ci-après :

- a) l'historique des comptes rendus d'état de la surface des pistes ;
- b) l'objectif des nouveaux comptes rendus d'état de la surface des pistes ;
- c) fondements de la matrice RCAM et les actions connexes des équipages



MANUEL DE PROCEDURES OPS
GUIDE DE REDACTION DU
MANUEL D'EXPLOITATION

PARTIE D

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

EDITION N° 02 –03/01/2025
REVISION N° 00–03/01/2025
Partie D Page 30 sur 45

de conduite ;

d) types de contamination des pistes et leurs effets ;

d) performances des avions ;

e) considérations de sécurité par rapport aux types d'erreurs possibles, malentendu terminologique, rapidité de la communication, rapports contradictoires entre les pilotes et les aérodromes, Préjugé opérationnel ;

g) Documentation et archivage.

NB : Les éléments détaillés relatifs au programme de formation GRF figurent dans le Doc 10064 de l'OACI : Manuel sur les performances des avions.

P. Formation des AEL/CEL/TRI/TRE/Instructeur CRM

Le programme de formation des instructeurs/contrôleurs type d'instructeur/contrôleur (TRI, TRE, CRI, CRE, SFI, GI, CDB agréé AEL/CEL, contrôleur agréé PNC, formateur sûreté, etc....) habilités à effectuer les formations et les contrôles associés à la formation doit être écrit. Ces programmes doivent prendre en compte les exigences des RANT 06 et RANT 01 applicables.

D.2.2. POUR L'EQUIPAGE DE CABINE

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

2.2.1 PROGRAMME DE FORMATION INITIALE :

Le programme de formation initiale doit contenir les éléments suivants :

- connaissance générale et théorique de l'aviation et de la réglementation aéronautique couvrant tous les éléments applicables aux tâches et/ou responsabilités exigées d'un équipage de cabine ;
- instructions de base relatives aux différents rôles, fonctions et responsabilités des membres d'équipage de cabine ;
- attributions, coordination et communication bilatérale des membres d'équipage de cabine ;
- formation des équipages de cabine à l'utilisation des SOP (procédures d'exploitation normale; procédures anormales et d'urgence) y compris les listes de vérification;
- communication ;
- cours d'initiation aux facteurs humains (HF) en aéronautique et à la gestion des ressources d'équipage (CRM) ;
- prise en charge des passagers et surveillance de la cabine ;
- aspects aéromédicaux et premiers secours en cabine;
- connaissances et aptitudes relatives aux marchandises dangereuses conformément aux instructions techniques de l'OACI applicables ;
- aspects sécuritaires généraux en aéronautique ;



- évacuation d'urgence de l'aéronef, équipement de sécurité et renseignements aux passagers ;
- formation à la lutte contre le feu et la fumée ;
- formation à la survie ;
- la formation aux types d'aéronef (introduction aux systèmes de bord et leurs limitations);
- les devoirs, responsabilités et procédures de sûreté en matière de sûreté de l'aviation.

2.2.2 FORMATION AU TYPE D'AERONEF :

La formation au type d'aéronef est requise pour obtenir une qualification correspondant au modèle d'aéronef à bord duquel le membre de l'équipage de cabine sera affecté (par ex. : un Boeing B737 ou un Airbus A330).

Cette formation et la vérification connexe devraient être effectuées en salle de classe, par formation assistée par ordinateur et dans le cadre d'exercices pratiques et de simulation avec un outil de formation représentatif capable de reproduire les caractéristiques de l'environnement/des équipements de travail appropriés, ou à bord d'un véritable aéronef.

Cette formation devrait inclure, sans s'y limiter, les éléments ci-après, s'ils sont applicables au type d'aéronef visé:

- a) description de l'aéronef;
- b) configuration de la cabine (nombre et attribution des sièges réservés aux membres de l'équipage de cabine et nombre de sièges destinés aux passagers);
- c) aménagement de la cabine (architecture intérieure, compartiments de rangement supérieurs, placards, etc.);
- d) offices;
- e) toilettes;
- f) familiarisation avec le poste de pilotage et les portes de sortie;
- g) aires de repos de l'équipage (sorties normales et sorties d'urgence) et autres aires isolées;
- h) issues (type, nombre, emplacement et fonctionnement);
- i) moyens d'assistance à l'évacuation (toboggan, toboggan-radeau, radeau de sauvetage, corde, etc.);
- j) équipements de sécurité et de secours (emplacement et fonctionnement);
- k) systèmes de bord liés aux tâches de l'équipage de cabine:
 - 1) systèmes de climatisation, de ventilation et de pressurisation;
 - 2) systèmes de communication et panneaux de signalisation connexes;
 - 3) panneaux de commande;
 - 4) systèmes électriques (office, toilettes, système de divertissement de bord, système électrique de siège, panneaux de disjoncteurs, etc.);
 - 5) système d'alarme d'évacuation;
 - 6) systèmes d'extinction d'incendie ou de lutte contre l'incendie;
 - 7) systèmes d'éclairage (intérieur, extérieur et d'urgence/de secours);
 - 8) systèmes d'oxygène (cabine et poste de pilotage);
 - 9) systèmes de détection de fumée;
 - 10) circuits d'eau et circuits d'eaux usées.
- l) procédures normales et exercices pratiques et/ou exercices de simulation connexes;



- m) procédures de situation anormale et procédures d'urgence et exercices pratiques et/ou exercices de simulation connexes;
- n) éléments liés à l'aménagement susceptibles d'influer sur les procédures normales et/ou d'urgence (escaliers, écran de cantonnement, aires sociales, sièges de passager face à l'arrière, zones de fret accessibles de la cabine des passagers durant le vol, etc.) ;
- (o) formation CRM spécifique au type d'avion.

2.2.3 FORMATION AUX DIFFÉRENCES :

La formation aux différences est requise pour acquérir les compétences nécessaires avant que le membre de l'équipage de cabine ne soit affecté à bord d'un aéronef présentant des différences par rapport aux modèles ou aux séries pour lesquels il est qualifié. Exemples de modèles différents : un Airbus A320 par rapport à un A340, ou un Boeing B737 par rapport à un B777. Exemples de séries différentes : un B777-200 par rapport à un B777-300, ou un A330-200 par rapport à un A330-300 :

La formation devrait porter au minimum sur les éléments suivants, selon l'appareil étudié:

- a) issues (type, nombre, emplacement et fonctionnement);
- b) moyens d'assistance à l'évacuation (toboggan, toboggan-radeau, radeau de sauvetage, corde, etc.);

NB : une nouvelle évacuation par toboggan est effectuée par tout membre d'équipage qui obtient une qualification pour voler sur un type d'appareil dont la hauteur du seuil de la porte du pont principal est sensiblement différente de celle de tout type d'avion sur lequel il a volé précédemment.

- c) équipements de sécurité et de secours (emplacement et fonctionnement);
- d) systèmes de bord liés aux tâches de l'équipage de cabine;
- e) procédures normales et exercices pratiques et/ou exercices de simulation connexes;
- f) procédures de situation anormale et procédures d'urgence et exercices pratiques et/ou exercices de simulation connexes ;
- g) les éléments liés à l'aménagement susceptibles d'influer sur les procédures normales et/ou d'urgence (escaliers, écran de cantonnement, aires sociales, sièges de passager face à l'arrière, zones de fret accessibles depuis la cabine des passagers durant le vol, etc.).

Cette formation et la vérification connexe devraient être effectuées en salle de classe, par formation assistée par ordinateur et dans le cadre d'exercices pratiques et de simulation avec un outil de formation représentatif capable de reproduire les caractéristiques appropriées de l'environnement/des équipements de travail, ou à bord d'un véritable aéronef.

2.2.4 VISITE D'UN AÉRONEF :

La visite devrait donner aux stagiaires une vue d'ensemble de l'extérieur de l'aéronef, de son intérieur et des systèmes de bord, dont les éléments suivants, mais sans s'y limiter, en fonction de l'aéronef visité:

- a) postes de l'équipage de cabine;



- b) aménagement de la cabine (architecture intérieure, compartiments de rangement supérieurs, placards, etc.);
- c) offices;
- d) toilettes;
- e) familiarisation avec le poste de pilotage et les portes de sortie;
- f) aires de repos de l'équipage et autres aires isolées;
- g) équipements de sécurité et de secours;
- h) issues (emplacement et environnement);
- i) moyens d'assistance à l'évacuation (emplacement et espace de rangement);
- j) systèmes de bord liés aux tâches de l'équipage de cabine:
 - 1) systèmes de communication et panneaux de signalisation connexes;
 - 2) panneaux de commande;
 - 3) systèmes électriques (office, toilettes, système de divertissement de bord, système électrique de siège, panneaux de disjoncteurs, etc.);
 - 4) système d'alarme d'évacuation;
 - 5) systèmes d'extinction d'incendie et de lutte contre l'incendie;
 - 6) systèmes d'éclairage (intérieur, extérieur et d'urgence);
 - 7) systèmes d'oxygène (cabine et poste de pilotage);
 - 8) système de détection de fumée;
 - 9) circuits d'eau et circuits d'eaux usées.
- k) zones de fret accessibles depuis la cabine des passagers durant le vol.

2.2.5 VOL DE FAMILIARISATION

Un vol de familiarisation devrait inclure au moins:

- a) les tâches de l'équipage de cabine définies par l'exploitant, notamment, sans s'y limiter:
 - 1) des tâches avant et après le vol (par ex. : la participation à des briefings, la réalisation de vérifications avant le vol, l'examen de la documentation);
 - 2) un examen des situations anormales et d'urgence, des procédures connexes et des équipements de sécurité et de secours;
 - 3) les procédures liées à la sécurité et à la sûreté durant les opérations normales.
- b) les postes de l'équipage de cabine pour le décollage et l'atterrissage (c'est-à-dire l'attribution des sièges) pour les personnes effectuant le vol de familiarisation et pour les stagiaires d'équipage de cabine;
- c) les procédures de communication de l'équipage (notamment l'utilisation de l'interphone et du système d'annonces publiques).

L'exploitant doit définir les situations pouvant provoquer la cessation d'un vol de familiarisation. Ces situations incluent:

- a) toute situation anormale ou d'urgence;
 - b) toute situation associée à des actes d'intervention illicite;
 - c) une incapacité de la personne qui dirige le vol de familiarisation;
 - d) toute autre situation empêchant le stagiaire d'équipage de cabine de terminer le vol de familiarisation.
-
-

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE D	EDITION N° 02-03/01/2025 REVISION N° 00-03/01/2025 Partie D Page 34 sur 45

2.2.6 STAGE D'ADAPTATION

Un stage d'adaptation doit être effectué par chaque membre d'équipage avant:

- (i) une première affectation par l'exploitant à la fonction de membre d'équipage de cabine; ou
- (ii) une affectation sur un autre type d'avion.

Le programme de la formation doit contenir les éléments suivants :

- ❖ instructions de base relatives aux différents rôles, fonctions et responsabilités des membres d'équipage de cabine ;
- ❖ formation à la lutte contre le feu et la fumée :
 - l'extinction par chaque membre d'équipage de cabine d'un des feux ayant les caractéristiques d'un feu à bord, sauf qu'en cas d'extincteurs au Halon il est possible d'utiliser un autre agent extincteur ; et
 - la mise en œuvre et l'utilisation par chaque membre d'équipage de cabine de l'équipement de protection respiratoire dans un espace clos rempli de fumée simulée.
- ❖ attributions, coordination et communication bilatérale des membres d'équipage de cabine ;
- ❖ formation des équipages de cabine à l'utilisation des SOP (procédures d'exploitation normale; procédures anormales et d'urgence) y compris les listes de vérification;
- ❖ manoeuvre des portes et issues :
 - manœuvre et ouverture réellement de tous les types d'issues normales et de secours utilisables pour l'évacuation des passagers sur avion ou sur matériel d'instruction représentatif ;
 - démonstration du fonctionnement de toutes les autres issues telles que les issues de secours du poste de pilotage ;
 - démonstration du fonctionnement de toutes les autres issues telles que les issues de secours du poste de pilotage.
- ❖ entraînement à l'évacuation par toboggan : évacuation au moyen d'un toboggan depuis une hauteur représentative de celle du seuil du pont principal de l'avion ;
- ❖ procédures d'évacuation et situations d'urgence de l'aéronef :
 - formation aux procédures d'évacuation d'urgence incluant l'analyse des évacuations prévues ou non prévues, sur terre ou sur l'eau. La formation doit permettre de juger si les issues sont inutilisables ou si les moyens d'évacuation sont hors service ;
 - formation permettant de faire face à:
 - ✚ un feu en vol, en insistant plus particulièrement sur l'importance de l'identification du véritable foyer du feu;
 - ✚ des turbulences graves;
 - ✚ une dépressurisation rapide avec mise en place de l'équipement d'oxygène portatif par chaque membre d'équipage de cabine;
 - ✚ d'autres situations d'urgence en vol.
- ❖ contrôle de la foule ;
- ❖ incapacité d'un pilote ;
 - Cette formation doit comprendre les démonstrations suivantes:



- ✚ le mécanisme de réglage du siège pilote;
- ✚ la fixation et l'enlèvement du harnais du pilote;
- ✚ l'utilisation de l'équipement d'oxygène du pilote;
- ✚ la lecture des listes de vérification du pilote.

NB : La formation concernant l'utilisation du système d'oxygène pour les membres de l'équipage de conduite ainsi que de leurs listes de vérification, si les SOP de l'exploitant l'exigent, est faite au moyen d'une démonstration pratique.

❖ équipements de sécurité.

La formation réaliste et une démonstration de la localisation et l'utilisation des équipements de sécurité comprenant:

- les toboggans d'évacuation et lorsqu'un toboggan non gonflable est embarqué, l'utilisation de cordes associées;
- les canots de sauvetage et les toboggans convertibles, y compris l'équipement attaché ou transporté; avant d'exercer pour la première fois sur un avion disposant de canots de sauvetage, une formation doit être dispensée sur l'utilisation de ces équipements et un exercice pratique dans l'eau doit être effectué;
- le déclenchement des balises de détresse;
- les gilets de sauvetage, pour adultes et pour enfants et les berceaux;
- le système de présentation automatique de masques à oxygène;
- les extincteurs;
- les haches d'incendie et pieds de biche;
- les éclairages de secours, y compris les lampes torches;
- l'oxygène de premier secours;
- les systèmes de communication, y compris les mégaphones;
- les lots de survie et leur contenu;
- les équipements pyrotechniques (réels ou matériels représentatifs);
- les trousse de premier secours, leur contenu et l'équipement médical d'urgence, et
- les autres systèmes ou équipements de secours en cabine, lorsqu'ils existent.

- ❖ annonces/renseignements aux passagers – Démonstrations de sécurité : Formation sur la préparation des passagers en situation normale et en situation d'urgence, conformément aux prescriptions de l'OPS 1/3.D.115 ;
- ❖ l'utilisation de tous les équipements d'urgence et de survie et toutes les procédures d'urgence applicables au type ou à la variante, et comportent une formation et une partie pratiques, à l'aide de matériel d'instruction représentatif ou à bord de l'avion ;
- ❖ la formation aux aspects médicaux (trousse de premiers secours, trousse de prévention universelle) ;
- ❖ la formation aux types d'aéronef (introduction aux systèmes de bord et leurs limitations);
- ❖ les devoirs, responsabilités et procédures de sûreté en matière de sûreté de l'aviation.
- ❖ la formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM) couvrant les éléments figurant dans la colonne (a) du tableau 1 de l'appendice 2 aux OPS-1.O.025, 030 et 040.



MANUEL DE PROCEDURES OPS
GUIDE DE REDACTION DU
MANUEL D'EXPLOITATION

PARTIE D

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

EDITION N° 02-03/01/2025
REVISION N° 00-03/01/2025
Partie D Page 36 sur 45

NB : L'exploitant doit déterminer le contenu du stage d'adaptation en tenant compte de la formation précédemment suivie par le membre d'équipage de cabine.

2.2.7 FORMATION PERIODIQUE

Le programme de formation périodique annuelle doit inclure, au minimum, les éléments suivants:

- a) fonctions en matière de sécurité attribuées aux membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence ou de situation appelant une évacuation d'urgence ;
- b) issues (type, nombre, emplacement et fonctionnement);
- c) moyens d'assistance à l'évacuation (toboggan, toboggan-radeau, radeau de sauvetage, corde, etc.);
- d) l'emplacement et le maniement des équipements de sécurité et de secours (gilets de sauvetage, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxygène, les trousse de premiers soins et de prévention universelle et les défibrillateurs externes automatisés);
- e) systèmes de bord liés aux tâches de l'équipage de cabine;
- f) procédures normales et exercices pratiques et/ou exercices de simulation connexes;
- g) procédures de situation anormale et procédures d'urgence et exercices pratiques et/ou exercices de simulation connexes, notamment:
 - 1) lutte contre l'incendie (incluant un exercice de lutte contre l'incendie en temps réel);
 - 2) émanations « smoke events »;
 - 3) décompression;
 - 4) évacuation sur terre et sur mer;
 - 5) incapacité de membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine;
 - 6) coordination entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine.
- h) gestion des ressources en équipe (tous les items doivent être couverts suivants un cycle de 3 ans) ; Les items sont indiqués à l'appendice 2 aux OPS-1.O.25, OPS-1.O.30 et OPS-1.O.40;
- i) des performances humaines intéressant les fonctions remplies en cabine qui sont liées à la sécurité, y compris en ce qui concerne la coordination entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine;
- j) matériel d'embarquement et de débarquement des passagers et contrôle des foules;
- k) sûreté de l'aviation;
- l) premiers soins;
- m) marchandises dangereuses (connaissance des types de marchandises dangereuses qu'il est permis, et ceux qu'il est interdit, de transporter dans une cabine de passagers);
- (n) connaissance des attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions ;



- (o) si elle est en service dans des avions volant au-dessus de 3 000 m (10 000 ft), connaisse les effets de l'hypoxémie et, dans le cas des avions pressurisés, les phénomènes physiologiques qui accompagnent une décompression ;
- p) étude d'incidents et/ou d'accidents récents pertinents pour l'exploitant;
- q) mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes.

La formation périodique triennale doit inclure, au minimum, les éléments suivants:

- a) manœuvre et ouverture réellement chaque type ou variante d'issue ordinaire et d'issue de secours en mode normal et en mode d'urgence, y compris les systèmes auxiliaires en cas de panne d'électricité, si l'avion en est équipé. Cette vérification comprend les mesures et les forces nécessaires pour manœuvrer et déployer les toboggans d'évacuation. Cette formation est assurée dans un avion ou dans un appareil d'instruction représentatif;
 - b) la démonstration de l'utilisation de toutes les autres issues telles que les issues de secours du poste de pilotage;
 - c) une formation réaliste et pratique à l'utilisation de tous les équipements de lutte contre le feu y compris des vêtements de protection représentatifs. Cette formation doit comporter:
 - ❖ l'extinction d'un feu ayant les caractéristiques d'un feu à bord de l'avion, sauf qu'en cas d'extincteurs au Halon il est possible d'utiliser un autre agent extincteur, et
 - ❖ la mise et l'utilisation de l'équipement de protection respiratoire dans un espace clos empli de fumée simulée.
 - d) l'utilisation des équipements pyrotechniques (réels ou matériels représentatifs);
 - e) lorsque l'avion en est équipé, la démonstration de l'utilisation des canots de sauvetage et des toboggans convertibles ;
 - f) la procédure à appliquer en cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite et qu'il manœuvre les mécanismes des sièges et des harnais ;
 - g) la formation concernant l'utilisation du système d'oxygène pour les membres d'équipage de conduite ainsi que leurs listes de vérification, si les SOP de l'exploitant l'exigent, est faite au moyen d'une démonstration pratique.
- ❖ formation périodique des membres d'équipage de cabine qui sont responsables des tâches d'instructeurs ou d'examineurs (essai au sol et en vol).

En plus des formations ci-dessus, les aspects suivants doivent être couverts :

- A. Lois, réglementations et procédures – Responsabilités d'un exploitant RANT 06 PART OPS1.B.020
- B. Système qualité RANT 06 PART OPS1.B.035
- C. Sécurité – sauvetage, sûreté, type avion, secourisme

Un stage par période de référence de 12 mois identique d'une année sur l'autre. La formation à la sûreté peut être décrite en 2.3

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION ----- PARTIE D	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie D Page 38 sur 45

D. Programmes de formation RANT 06 PART OPS1.R.080

Intervalles de temps n'excédant pas 2 ans. Cette formation peut être décrite en partie 2.3. Chaque année, les membres d'équipage de cabine doivent suivre des formations sur les types de marchandises dangereuses qu'il est permis, et ceux qu'il est interdit, de transporter dans une cabine de passagers;

E. Actualisation des compétences

Les autres formations des membres d'équipage de cabine sont :

- ❖ formation périodique des membres d'équipage de cabine qui sont responsables des tâches d'instructeurs ou d'examineurs (essai au sol et en vol).
- ❖ formation à la requalification
 Un programme de formation de requalification doit être établi pour les membres d'équipage de cabine dont les qualifications ont expiré pour quelque raison que ce soit (par ex. : une absence prolongée des services aériens), dans le cadre d'un processus de requalification permettant à l'intéressé de reprendre les tâches requises. Les conditions sont déterminées sur la base de la période de validité applicable, c'est-à-dire la durée écoulée depuis la dernière session de formation requise du membre d'équipage de cabine. Ce dernier pourrait devoir suivre une série d'étapes spécifiques pour être requalifié.

Ce programme de formation doit contenir les éléments suivants :

- les procédures d'urgence, y compris l'incapacité d'un pilote;
- les procédures d'évacuation, y compris les techniques de contrôle de la foule;
- la manœuvre et l'ouverture effective de chaque type ou variante d'issue ordinaire et d'issue de secours en mode normal et en mode d'urgence, y compris les systèmes auxiliaires en cas de panne d'électricité, si l'avion en est équipé. Cette vérification comprend les mesures et les forces nécessaires pour manœuvrer et déployer les toboggans d'évacuation. Cette formation est assurée dans un avion ou dans un appareil d'instruction représentatif;
- la démonstration de l'utilisation de toutes les autres issues telles que les issues de secours du poste de pilotage;
- l'emplacement et le maniement des équipements d'urgence, y compris les systèmes d'oxygène, la mise des gilets de sauvetage, de l'équipement d'oxygène portatif et de l'équipement de protection respiratoire.
- ❖ formation sur l'exploitation avec un seul membre d'équipage de cabine
- ❖ formation à la fonction de Chef de cabine

Le programme de formation des chefs de cabine doit comprendre:

- (1) briefing avant le vol;
- (2) fonctions de l'équipage;
- (3) attributions des sièges aux membres d'équipage de cabine et rappel des responsabilités;
- (4) examen des particularités du vol à venir;



MANUEL DE PROCEDURES OPS
GUIDE DE REDACTION DU
MANUEL D'EXPLOITATION

PARTIE D

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

EDITION N° 02 –03/01/2025
REVISION N° 00–03/01/2025
Partie D Page 39 sur 45

- (A) type d'avion et équipement;
- (B) type d'opérations incluant éventuellement l'EDTO, et
- (C) les catégories de passagers en particulier les handicapés, les enfants et les personnes à problèmes.
- (5) coordination au sein de l'équipage:
 - (A) discipline, responsabilités et chaîne de commandement;
 - (B) importance de la coordination et de la communication, et
 - (C) incapacité éventuelle d'un pilote.
- (c) rappel des consignes de l'exploitant et de la réglementation:
 - (1) consignes aux passagers;
 - (2) notices de sécurité;
 - (3) rangement des galleys;
 - (4) rangement des bagages;
 - (5) équipements électroniques;
 - (6) procédures d'avitaillement avec passagers à bord;
 - (7) turbulences, et
 - (8) documentation.
- (d) facteurs humains et gestion des ressources de l'équipage.
- (e) compte rendus d'accidents et d'incidents.
- (f) limitations des temps de vol.

❖ formation SMS

❖ formation Instructeur

❖ formation CRM

Approbation / acceptation fondamentale :

- système qualité RANT 06 PART OPS1.B.035
- méthode d'entraînement des PNC

D.2.3. POUR TOUS LE PERSONNEL D'EXPLOITATION (MEMBRES D'EQUIPAGE)

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

- (1) tous les points pertinents prescrits par la réglementation relative aux marchandises dangereuses ; et
- (2) tous les points pertinents prescrits par la réglementation relative à la sûreté.

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

- (A) Programmes de formation (sûreté) RANT 06 PART OPS1.S.010 :
 - formation initiale ;

	MANUEL DE PROCEDURES OPS	ANAC-TOGO/OPS/GUID 001
	GUIDE DE REDACTION DU MANUEL D'EXPLOITATION PARTIE D	EDITION N° 02 –03/01/2025 REVISION N° 00–03/01/2025 Partie D Page 40 sur 45

- rafraîchissement des connaissances.

L'exploitant doit établir, mettre à jour et mener les programmes de formation approuvés permettant à ses personnels de prendre les actions appropriées à la prévention des actes illicites telles que le sabotage ou la saisie illicite de l'avion et minimiser les conséquences de telles actions si elles devaient survenir.

Le programme de formation du personnel d'exploitation doit tenir compte des exigences définies dans le Programme Nationale de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC).

Les programmes de formation initiale et récurrente en sûreté des équipages de conduite et de cabine doivent prendre en compte les aspects suivants en plus des programmes de formation définis dans le PNSAC :

- a) sûreté du poste de pilotage;
- b) liste type des opérations de fouille de l'avion;
- c) détermination de la gravité de tout événement;
- d) communication et coordination entre les membres d'équipage;
- e) ripostes appropriées de légitime défense;
- f) utilisation d'équipements de protection non létaux autorisés par l'État de l'exploitant, fournis aux membres d'équipage;
- g) compréhension du comportement des terroristes;
- h) exercices pratiques situationnels pour diverses conditions de menace;
- i) traitement/soins à l'équipage après le vol.

B. Programmes de formation en marchandises dangereuses RANT 06 PART OPS1.R.080, IEM OPS 1.R.080 :

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

Les programmes de formation correspondant à la fonction de chaque personnel doivent être définis conformément aux orientations du Doc 10147 de l'OACI. Les lignes directrices sur des programmes de formation et l'évaluation des marchandises dangereuses fondées sur les compétences figurent dans le Doc 9284, Doc 10147 de l'OACI et dans la circulaire N°03/23/ANAC/DG/DCSV/OPS du 06 janvier 2023.

L'objectif d'une formation et d'une évaluation fondées sur la compétence concernant les marchandises dangereuses est de fournir un personnel compétent pour le transport aérien efficace et en toute sécurité de marchandises dangereuses. Les éléments suivants sont essentiels pour atteindre cet objectif:

- une spécification de formation qui décrit l'objectif de la formation, la liste des tâches et les exigences à respecter dans la conception de la formation;
- un modèle de compétence adapté du cadre de compétence OACI pour un rôle donné;
- un plan d'évaluation qui prévoit le processus et les outils pour réunir des constatations valides et fiables à différentes étapes de la formation;



- un plan de formation qui décrit la formation requise pour atteindre les compétences. Il se compose, sans s'y limiter, d'un plan de cours (comprenant les connaissances, habiletés et attitudes, les étapes, les plans de leçon et les calendriers);
- le matériel de formation et d'évaluation (ressources humaines, matérielles et organisationnelles) nécessaire pour mettre en œuvre les plans de formation et d'évaluation.

Les programmes de formations spécifiques aux différentes fonctions doivent être décrits.

Approbation/acceptations fondamentales :

- programmes de formation (sûreté) RANT 06 PART OPS1.S.010

Approbation/acceptations opérationnelles :

- programme de formation au transport aérien de marchandises dangereuses RANT 06 PART OPS1.R.080, IEM OPS 1.R.080

D.2.4. POUR LE PERSONNEL D'EXPLOITATION AUTRES QUE L'EQUIPAGE

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. Lois, réglementations et procédures – Responsabilités d'un exploitant RANT 06 PART OPS1.B.020
- B. Système qualité RANT 06 PART OPS1.B.035 (Approbation/acceptation fondamentale)
- C. Compétence du personnel d'exploitation
RANT 06 PART OPS1.D.015/ OPS-1.T.015/OPS-1.T.020

Les programmes de formations des agents d'opérations (trafic, passage et piste) d'assistance en escale doivent être élaborés. Ces programmes doivent tenir compte des programmes/modules détaillés définis dans l'AHM 1110 de l'IATA.

Les programmes de formation des agents Fret doivent être élaborés et tenir compte des modules définis dans l'ICHM de l'IATA.

Les programmes de formation des agents d'opérations/agents techniques d'exploitation (dispatchers) doit prendre en compte les éléments suivants:

- a) droit et règlements aériens civils;
- b) familiarisation à l'aéronautique;
- c) utilisation du manuel d'exploitation;
- d) performances de l'aéronef;
- e) navigation;
- f) préparation et suivi des vols;
- g) règles de l'air, communications et gestion du trafic aérien;
- h) météorologie;
- i) contrôle de la masse et du centrage;



- j) utilisation de la liste minimale d'équipements (LME) et la liste d'écarts de configuration (LEC);
- k) transport aérien des marchandises dangereuses;
- l) procédures de sûreté;
- m) plan d'intervention en cas d'urgence;
- n) observations en vol;
- o) programme de formation périodique.

Les programmes de stage doivent indiquer la durée réservée à chaque partie du programme. *(Voir Doc 7192 — Manuel de formation Partie D-3 — Agent technique d'exploitation). Lorsque les programmes de formation sont basés sur le CBTA, ce programme doit suivre les orientations du Doc 10106 de l'OACI.*

Tout exploitant doit s'assurer que chaque agent technique d'exploitation suit un stage de maintien de compétence suivant un programme de formation périodique sanctionné par une évaluation. Le programme de formation périodique doit couvrir les modules ci-dessus du programme de formation initiale.

Conformément à l'OPS-1 T.020, la période de validité de ce stage doit être de 24 mois calendaires à compter de la fin du mois de sa réalisation.

Le programme de formation doit prendre en compte la réalisation d'au moins un vol de qualification chaque douze (12) mois, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols.

- D. Givre et autres contaminants - Procédures au sol RANT 06 PART OPS1.D.185 (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)
- E. Programme de formation sur le suivi des aéronefs : L'exploitant doit mettre en place et documenter un programme de formation sur la politique et les procédures en matière de suivi des aéronefs, à l'intention des agents techniques d'exploitation, ou d'autres membres de son personnel chargés du contrôle et de la supervision des vols.
- F. Programme de formation sur la localisation d'un aéronef en détresse : L'exploitant doit mettre en place et documenter un programme de formation sur l'utilisation des services et des fonctionnalités du système de suivi autonome en cas de détresse (ADT), à l'intention des agents techniques d'exploitation, ou d'autres membres de son personnel chargés du contrôle et de la supervision des vols.

D.3. PROCEDURES

D.3.1. PROCEDURES DE FORMATION ET DE CONTROLE

L'exploitant doit donner dans cette rubrique :



- a) un rappel du principe des validités et de l'anticipation des contrôles ;
- b) les exigences d'expérience récente RANT 06 PART OPS1.N.045, IEM OPS 1.N.045 ;
- c) l'architecture de l'année programme : descriptif d'une année type d'entraînements et contrôles périodiques d'un PNT ;
- d) dans le cas où un organisme de formation distinct et/ou externe est approuvé aux fins de formation des équipages de conduite d'un exploitant, la formation offerte et les documents de vol utilisés doivent correspondre au système de documents sur la sécurité des vols de l'exploitant ;
- e) des procédures exigeant que les membres d'équipage de conduite aient reçu la formation appropriée et subi des examens sur les conditions anormales et d'urgence ;
- f) des procédures pour la conduite des examens et tolérances de manœuvre ;
- g) une liste des instructeurs et des pilotes inspecteurs désignés. Le manuel de formation doit énumérer nominativement le personnel d'instruction approuvé.

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

Des procédures pour la formation de rattrapage et l'examen ultérieur des membres d'équipage de conduite qui n'ont pas atteint ou maintenu les normes requises.

D.3.3. Procédures pour s'assurer que les situations anormales ou d'urgence nécessitant l'application, totale ou partielle, des procédures anormales ou d'urgence et la simulation de l'IMC par des moyens artificiels, NE SONT PAS SIMULEES PENDANT LES VOLS de transport aérien public.

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

Description des documents devant être archivés et des durées d'archivage (RANT 06 PART OPS1/3.N.065; RANT 06 PART OPS1/3.P.030 et Appendice RANT 06 PART OPS1/3.P.030)

Tableau 1 - Dossiers de l'équipage de conduite

Dossiers de l'équipage de conduite	
Temps de vol, de service et de repos	24 mois
Licence	Aussi longtemps que l'équipage exerce les privilèges de sa licence pour un exploitant
Stage d'adaptation et contrôle associé	3 ans



MANUEL DE PROCEDURES OPS
GUIDE DE REDACTION DU
MANUEL D'EXPLOITATION

PARTIE D

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

EDITION N° 02 -03/01/2025
REVISION N° 00-03/01/2025
Partie D Page 44 sur 45

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
Attestation de compétence de route et d'aérodrome	3 ans
Attestation de formation et de compétence pour des exploitations spécifiques (ex. EDTO, CAT. II/III)	3 ans
Formation marchandises dangereuses si nécessaire	3 ans

Tableau 2 - Dossiers de l'équipage de cabine

Dossiers de l'équipage de cabine	
Temps de service, de vol et repos	24 mois
Licence	3 ans après que le PNC a quitté l'exploitant
Formation initiale et adaptation et formation aux différences (contrôles compris)	3 ans
Maintien de compétences et remise à niveau (contrôles compris)	3 ans
Formation aux marchandises dangereuses si nécessaire	3 ans

Tableau 3 – Dossiers des autres personnels d'exploitation

Dossiers des autres personnels d'exploitation
--



MANUEL DE PROCEDURES OPS

ANAC-TOGO/OPS/GUID 001

**GUIDE DE REDACTION DU
MANUEL D'EXPLOITATION**

EDITION N° 02-03/01/2025
REVISION N° 00-03/01/2025
Partie D Page 45 sur 45

PARTIE D

Relevés de formation et de qualification des autres membres du personnel pour lesquels un programme de formation approuvé est exigé

2 derniers rapports de formation