



# GUIDE DE REDACTION D'UN MANUEL D'EXPLOITATION

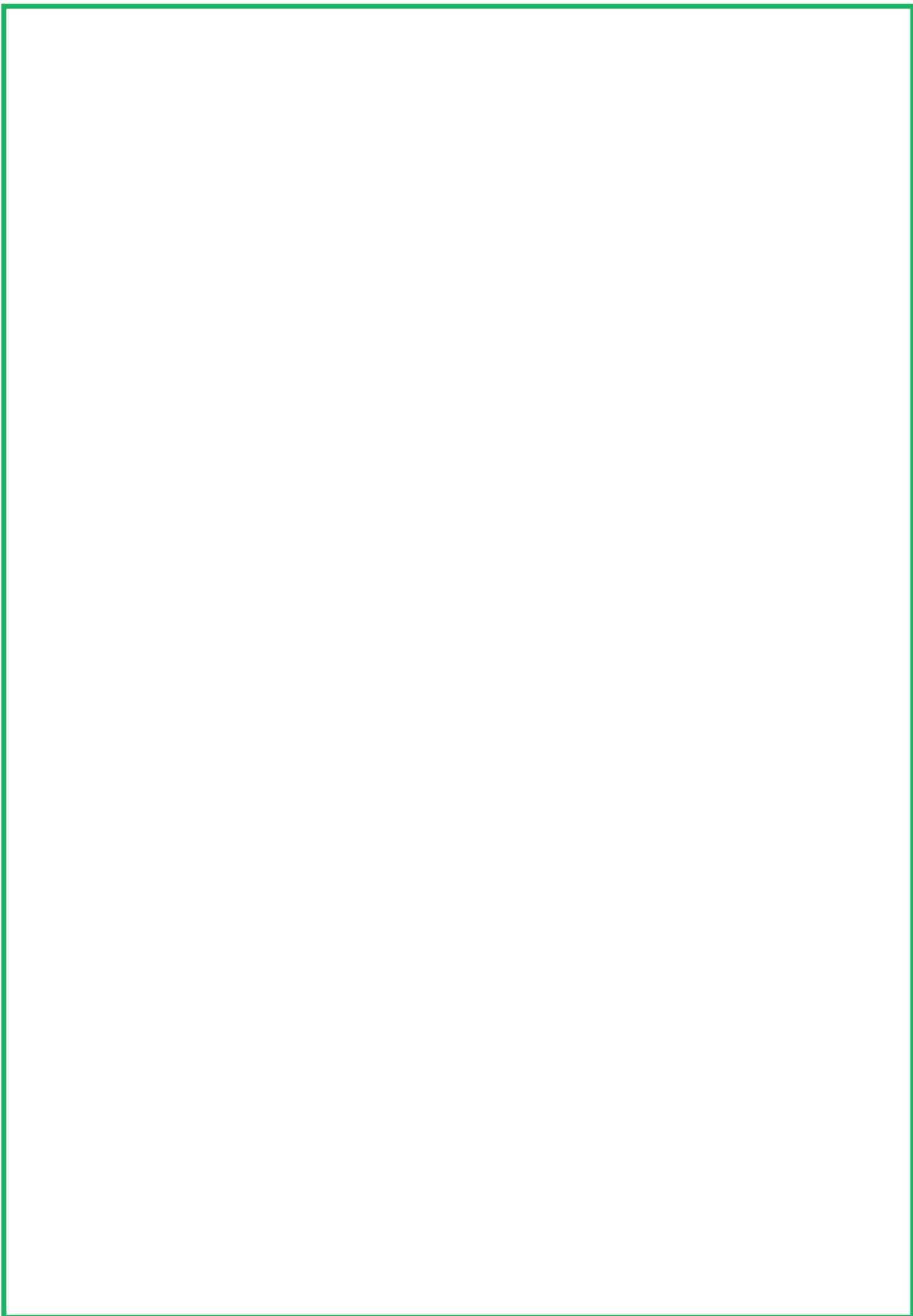
## EXPLOITANT D'AVION

---

PARTIE C – CONSIGNES ET INFORMATIONS SUR LES ROUTES ET AERODROMES

RAG OPS

Avril 2012





## Maîtrise du document

## Révisions

Indice de révision	Date de révision	Motif de la révision
00	Avril 2012	Création du Guide

## Validation

	Nom	Fonction	Validation	
			Date	Visa
Rédaction	M. SABOGA	I-OPS		
Vérification	A. NKOUMOU DELAUNAY	DG-B		
	J.J OGUIAMAH	I-AIR		
	S. THOMAS EBENDJE	I-OPS		
	C. MAKOUNBOU	DN-D		
	J.P. MATSOUNGOU	DS-D		
Qualité	E. HOCHE-N'GUEMA-BITEGHE	DG-AQ		
Approbation	D. OYINAMONO	DG-D		

GUIDE DE REDACTION  
ADOPTÉ PAR DECISION  
N°040/ANAC/2012 DU  
07 AOUT 2012

## Diffusion

Date	Destinataires
	Exploitant titulaire d'un CTA en cours de validité
	Postulant à un CTA
	Inspecteurs OPS et AIR

GUIDE DE REDACTION  
ADOPTÉ PAR DECISION  
N°040/ANAC/2012 DU  
07 AOUT 2012



## Table des matières

MAITRISE DU DOCUMENT.....	3
Révisions .....	3
Validation.....	3
Diffusion .....	3
TABLE DES MATIERES .....	4
REFERENCES REGLEMENTAIRES.....	5
ABREVIATIONS ET DEFINITIONS.....	5
C. 1. POUR CHAQUE AERODROME DEVANT ETRE UTILISE DE MANIERE REPETITIVE: .....	6
C. 2. POUR TOUT AERODROME DEVANT ETRE UTILISE : .....	6
C. 3. POUR LES ROUTES DEVANT ETRE UTILISEES DE MANIERE REPETITIVE : .....	6



## Références réglementaires

## Abréviations et définitions

RAG OPS1 :

JAR :

FAR :

## 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 :

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

a) fiches de terrain décrivant :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### C. 2. Pour tout aérodrome devant être utilisé :

i) 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 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.

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

a) altitude ou niveau de vol minimum ;

b) moyens de communication et aides à la navigation ;

c) procédures de communication et de navigation en route ;

d) procédures en cas de panne des moyens de communication ;



- e) moyens de recherche et de sauvetage lorsque la zone que l'avion doit survoler présente des particularités;
- f) une description des cartes aéronautiques devant être à bord eu égard à la nature du vol et à la route à suivre;
- g) disponibilité des services d'information aéronautiques et météorologiques ;
- h) Toutes limitations liées à une particularité de la route ou de la zone survolée (ex : zones MNPS, RVSM, zone polaire, emport d'oxygène supplémentaire pour le survol d'un relief élevé, etc...), ou à une particularité d'exploitation (ex : aérodrome isolé, route ETOPS, etc...). Certains de ces éléments peuvent figurer en partie A.

Les informations demandées en (a) et (b) sont en général fournis 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.