



**Rabat , Le 26 Juillet 2002**

## **CIRCULAIRE**

### **1. – Objet :**

L'objet de cette circulaire est de spécifier la procédure de délivrance et de renouvellement du certificat technique d'exploitation (C.T.E.) en application des dispositions de l'arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 544-00 du 02 Novembre 2002 fixant les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation de services aériens de transport public et de travail aérien.

Elle se propose également de présenter le programme de surveillance continue des exploitants conduit par la Direction de l'Aéronautique Civile conformément à l'article 125 du décret n° 2-61-161 du 10 Juillet 1962.

Elle annule la circulaire N° 1019 DAC/DTA/ST du 09 septembre 1996 traitant du même sujet.

### **2. – Processus d'évaluation menant à la délivrance du C.T.E. :**

Le certificat technique d'exploitation (C.T.E.) est un titre aéronautique certifiant que l'exploitant est autorisé à assurer un type spécifié de services aériens conformément à la réglementation en vigueur.

Le processus d'évaluation menant à la délivrance du C.T.E. est déclenché par une enquête préliminaire visant à établir la compétence du postulant.

Il s'agit en l'occurrence :

- d'évaluer le degré de conformité de l'exploitant à l'ensemble des règlements en vigueur (structures, moyens, méthodes, adéquation de ceux-ci avec les objectifs tracés) ;
- d'analyser les documents d'exploitation et de maintenance accompagnant la demande (la qualité de ces documents est essentielle pour le fonctionnement optimum de l'exploitant).

Cette enquête est complétée par une inspection opérationnelle portant sur les points suivants :

- a) organisation et administration ;
  - Structure organisationnelle de l'exploitant, avec organigrammes et graphiques ;
  - Fonctions et responsabilités ;
  - Politique d'exploitation ;
  - Contrôle d'exploitation et de la maintenance et supervision des sous-traitants .

- b) Flotte de l'exploitant :
  - Etats de navigabilité ;
  - Instruments et équipements de bord ;
  - Aménagement de la cabine et équipements de secours.
- c) Personnel de l'exploitant :
  - Qualifications et licences de l'équipage de conduite
  - Compétence de personnel navigant de cabine
  - dossiers (PNT, PNC, ATE, Techniciens de maintenance )  
(les renseignements que doivent contenir ces dossiers sont décrits dans l'annexe 4)
- d) Manuels de l'exploitant :
- e) Exploitation au sol et en vol ;
  - Installations fixes et mobiles ;
  - Autorisations et agréments opérationnels ;
  - Procédures d'exploitation ;
  - Planification des vols ;
  - Préparation et exécution des vols ;
  - Programmation des membres d'équipages ;
  - dossiers d'exploitation et de vol, de temps de vol des membres d'équipages,...etc)  
(les renseignements que doivent contenir ces dossiers sont décrits dans l'annexe 4)
  - Assistance aux passagers et sécurité cabine ;
  - Traitement de l'avion en piste ;
  - Chargement/centrage et traitement des bagages, du fret et des marchandises ;
  - Assistance en escale .
- f) Entretien :
  - Maintien de la navigabilité des avions de l'exploitant ;
  - Installations ;
  - maintenance en base ;
  - maintenance en escale ;
  - entretien sous-traité
  - Etats de maintenance ;
  - Programme de formation à l'entretien.
- g) Formation et maintien de compétence du personnel de l'exploitant :
  - Moyens et matériel de formation ;
  - Programmes de formation ;  
(la procédure d'évaluation de ces programmes est définie dans l'annexe 1 jointe à la présente circulaire )
  - démonstration d'évacuation d'urgence ;  
(la présentation de déroulement de cette démonstration figure en annexe 2)
  - démonstration d'amerrissage forcé .  
(la présentation de déroulement de cette démonstration figure en annexe 3)

Cette inspection opérationnelle s'étale durant les six premiers mois de validité du CTE initialement délivré vu que certaines vérifications ne peuvent avoir lieu qu'une fois que l'exploitant est en activité.

Toute insuffisance constatée est immédiatement portée à l'attention de l'exploitant afin qu'il prenne les mesures nécessaires pour y remédier.

Un C.T.E. avec une validité d'une année ou plus peut être accordé, si ce processus d'évaluation et d'inspection prouve la capacité du postulant à assurer l'exploitation proposée avec sécurité, efficacité et fiabilité.

### **3. – Surveillance continue des exploitants autorisés.**

Durant la période de validité du C.T.E., la surveillance du maintien de compétence de son détenteur est effectuée par la Direction de l'Aéronautique Civile d'une façon permanente selon un programme préétabli consistant à :

- réévaluer la structure de l'exploitant, l'efficacité et le contrôle de la gestion, les installations, l'équipement, l'entretien du matériel volant, le contrôle et la supervision de l'exploitation, le maintien des normes concernant les équipages de conduite, les procédures de sécurité pour les passagers et les marchandises, les précautions de sûreté.
- Procéder à une contre-vérification des dossiers de l'exploitation et du personnel, des programmes de formation, des manuels de l'exploitant, de la rentabilité et de la conformité aux dispositions du C.T.E., aux dispositions spécifiques d'exploitation et à la réglementation applicable.

A ce titre des inspections et des contrôles inopinés sont inscrits dans le cadre de ce programme de surveillance continue des exploitants selon une durée et une fréquence appropriée, notamment :

#### **3.1.– L'inspection de la base de l'exploitant :**

Ce type d'inspection concerne la base d'exploitation principale, les bases auxiliaires, les installations d'entretien séparées, et permet d'évaluer l'organisation, la gestion, les installations, l'équipement, les manuels, le personnel et les dossiers d'exploitation, d'entretien et de formation.

#### **3.2. – L'inspection des escales :**

Cette inspection a pour objet de déterminer si les installations et les équipements de navigation, de communications et de météorologie, les procédures de contrôle d'exploitation et les services au sol sont acceptables du point de vue de l'exploitation en question, et d'évaluer la compétence du personnel chargé de les utiliser.

Il s'agit de s'assurer que ces installations répondent aux besoins qui ont été définis, qu'elles sont convenablement gérées par un personnel compétent et que les dossiers sont convenablement établis et tenus à jours.

Les inspections ont lieu au moment des départs et des arrivées afin d'obtenir une bonne vue d'ensemble de l'exploitation de l'escale et de l'efficacité de l'équipement, des services, des procédures et du personnel.

#### **3.3. – Le contrôle inopiné de l'aire du trafic :**

Les inspections d'aire de trafic peuvent avoir lieu au point d'origine ou de destination ou aux escales. Aucun préavis n'est normalement donné à l'exploitant et il s'agit d'inspecter certains aéronefs et certains équipages pour vérifier s'ils détiennent les documents exigés et si ces derniers sont valides, notamment :

- le certificat d'immatriculation
- le certificat de navigabilité

- la licence radio
- les licences de l'équipage de conduite, y compris le certificat médical
- les certificats du personnel navigant de cabine
- le manuel de vol
- le manuel d'exploitation
- le carnet de vol ou de route
- les cartes de navigation et d'approche aux instruments
- le livre de navigation
- les listes de vérification (check-lists)

Les inspections d'aire de trafic permettent également d'évaluer les méthodes et les procédures utilisées par l'exploitant pour appliquer les règlements concernant :

- la composition de l'équipage de conduite, ses horaires et ses temps de services en vol
- les qualifications de l'équipage de conduite, ses certificats ou licences et leur état de validité
- les certificats du personnel navigant de cabine et leur état de validité
- les procédures de contrôle d'exploitation et de supervision
- les renseignements météorologiques
- les procédures de chargement de l'aéronef
- les calculs de masse et de centrage
- les procédures d'avitaillement
- l'état de service de l'aéronef
- les procédures de service au sol
- l'équipement du personnel navigant de cabine et les mesures de sûreté en cabine

#### **3.4. – le contrôle inopiné de l'exploitation en route :**

L'inspection en route permet d'observer le poste de pilotage et la cabine, d'évaluer les performances et la compétence générale de l'équipage de conduite et des autres membres d'équipage, d'observer leur coordination et leur vigilance, ainsi que la manière dont ils se conforment à la réglementation d'exploitation applicable, aux instructions du manuel d'exploitation.

#### **3.5. – inspection des programmes de formation :**

Il s'agit :

- d'étudier les documents concernant le programme de formation en vol et au sol pour vérifier s'ils sont conformes et mis à jour;
- d'observer le déroulement d'une phase quelconque du programme de formation au sol afin d'évaluer son contenu, son utilité et la compétence des instructeurs.
- De s'assurer qu'il existe un dossier de formation pour chaque employé de l'entreprise qui est appelé à suivre un cours de formation dans un domaine quelconque : entretien, vol, sol, simulateur, procédures d'urgence ou contrôle d'exploitation . Ce dossier permet de vérifier :
  - a) si les cours prescrits dans le programme de formation ont été dispensés correctement ;
  - b) si la participation, l'aptitude et les résultats de chaque stagiaire sont bien inscrits dans les dossiers ;
  - c) si l'exploitant tient ses dossiers à jour et les conserve conformément au règlement.

### **3.6. – L’inspection des avions de la flotte :**

Cette inspection a pour objet de vérifier l’état de navigabilité de l’aéronef, la validité des documents y afférents, les dossiers de travaux de maintenance ainsi que les procédures d’entretien utilisées par les techniciens de maintenance affectés au lieu de l’inspection.

### **3.7. – inspection des travaux de maintenance en cours :**

Cette inspection a pour objet :

- de suivre d’une façon permanente les travaux de maintenance à la base et aux ateliers de l’organisme de maintenance agréé ;
- de s’assurer du maintien de la compétence du personnel de maintenance, de la conformité des procédures utilisées avec le manuel de l’organisme de maintenance, le manuel de maintenance de l’exploitant et la réglementation en vigueur.

Si le programme de contrôle de l’exploitant révèle des lacunes, il convient d’en déterminer la cause, de prendre rapidement des mesures pour y remédier, et de procéder à un contrôle supplémentaire pour vérifier si ces mesures donnent les résultats attendus. Des inspections supplémentaires s’imposent chaque fois qu’un problème surgit dans un secteur quelconque.

Si les comptes rendus d’inspections révèlent que le titulaire d’un C.T.E. a négligé ou n’a pas eu les moyens nécessaires pour respecter ou maintenir les normes exigées par l’autorisation ou les conditions spécifiées dans le C.T.E., le Directeur de l’Aéronautique Civile avise l’exploitant de la lacune qui a été observée, pour prendre les mesures nécessaires visant à y remédier dans un délai fixé. Si l’exploitant ne remédie pas à la lacune en temps voulu, le C.T.E. peut être retiré à l’exploitant ou faire l’objet de restrictions s’il s’agit de raisons de sécurité impérieuses.

### **4.- Date d’effet :**

La présente circulaire prend effet dès la date de sa signature.

**Le Directeur  
de l’Aéronautique Civile**

**Signé : A. YAALAOUI**

## **ANNEXE 1**

### **PROGRAMME DE FORMATION**

**1. – L’objet de l’évaluation des programmes de formation est de vérifier si :**

- a) le programme d’étude est complet, les installations, les aides, le matériel et les différents moyens employés sont satisfaisants.
- b) Le postulant dispose de simulateurs de vol homologués et de moyens d’instruction qui conviennent au programme de formation de vol. Ces divers moyens doivent répondre de manière satisfaisante au type de formation nécessaire et être utilisés de manière à obtenir les normes de formation et les résultats voulus ;
- c) Le postulant fait appel à des systèmes audiovisuels de formation suffisants et efficaces qui font usage d’instructions informatisées, de diapositives, de vidéos et/ou de films cinématographiques pour donner les instructions voulues sur les systèmes de bord, les aérodromes et autres sujets connexes;
- d) Les instructeurs, les pilotes-contrôleurs et les cadres des services de formation qui examinent le personnel d’exploitation et déterminent sa compétence possèdent eux-mêmes la compétence, les connaissances et l’aptitude professionnelle voulues.

**2. – Il s’agit également d’assister sur place à des cours de formation ou d’instruction afin de pouvoir déterminer :**

- a) si le postulant se conforme au programme d’études prescrit ;
- b) si les instructeurs au sol et en vol ainsi que les pilotes-contrôleurs du postulant sont compétents ;
- c) si les responsables de la formation sont capables de reconnaître et de traiter comme il convient les élèves trop faibles ou qui ne donnent pas satisfaction ;
- d) si les dispositions nécessaires sont prises pour se procurer les documents de formation nécessaires et pour instruire le personnel lorsqu’on utilise de nouveaux aéronefs et/ou de nouveaux équipements ou lorsqu’on met en vigueur des méthodes ou procédures d’entretien nouvelles ou révisées.

**3. – Il y a lieu d’examiner aussi le programme établi par le postulant pour la promotion des pilotes et pour le maintien de leur compétence afin de vérifier que :**

- a) les contrôles de formation et de compétence sont exécutés de façon consciencieuse par du personnel qualifié et autorisé,
- b) dans le cadre de la formation en vol, aucune manœuvre risquant d’entraîner un accident n’est prescrite, compte tenu du type d’aéronefs dont il s’agit, ainsi que de l’expérience et des qualifications des pilotes en formation et de celles du pilote-instructeur ou du pilote-contrôleur ;
- c) la formation initiale et les cours de recyclage sont donnés d’une manière systématique et en conformité avec un programme de formation qui ne repose pas de manière excessive sur les aptitudes ou préférences personnelles du pilote instructeur ou du pilote-contrôleur ;

- d) des situations d'urgence de nature à altérer les caractéristiques de vol de l'aéronef ne sont pas simulées lorsque des passagers sont à bord.

**Note.** – Dans la mesure du possible, les manœuvres de vol dangereuses qu'il est nécessaire d'exécuter doivent être effectuées sur un simulateur de vol homologué et non en vol réel.

## **ANNEXE 2**

### **DEMONSTRATION D'EVACUATION D'URGENCE**

1. – Tout exploitant est tenu d'attribuer à chaque membre d'équipage de conduite les fonctions à accomplir en cas d'urgence ou dans une situation nécessitant une évacuation d'urgence. L'entraînement, qui comprend la formation dans l'utilisation de tous les équipements d'urgence et de survie ainsi que des exercices d'évacuation de l'aéronef, doit se faire sur une base annuelle. Il y a lieu de considérer que la meilleure façon de procéder à cette formation consiste à la combiner avec la formation du personnel navigant de cabine.
2. – tout exploitant est tenu d'établir, à la satisfaction du Directeur de l'Aéronautique Civile, les procédures à suivre, et la répartition des tâches et les compétences des membres d'équipage, ainsi que l'équipement à utiliser, en cas d'urgence, pour évacuer en 90 secondes ou moins le nombre maximal de personnes, passagers et équipage, dont la présence est autorisée à bord de chaque aéronef utilisé sur les services de transport aérien commercial.
3. – le processus d'inspection exige du postulant qu'il démontre que les procédures d'évacuation d'urgence, la formation des membres d'équipage dans ce domaine et le matériel utilisé conviennent aux besoins. Dans le cadre de la démonstration d'évacuation il y a lieu de s'attacher plus spécialement aux points suivants :
  - a) comment les membres d'équipage s'acquittent des fonctions et responsabilités qui leur sont assignées à bord comme au sol ;
  - b) où est posté chaque membre d'équipage pendant l'évacuation ;
  - c) efficacité avec laquelle le pilote commandant de bord exerce son commandement ;
  - d) ordre de succession au commandement en cas d'incapacité ;
  - e) efficacité des membres d'équipage dans l'exercice des tâches qui leur sont assignées lors d'une évacuation ;
  - f) insuffisances, lacunes ou retards constatés.
4. – Dans le compte rendu de la démonstration, les points ci-dessous sont consignés à compter du moment où chaque phase de la démonstration d'évacuation commence :
  - a) délai d'ouverture de chaque issue de secours ;
  - b) délai de déploiement et de gonflage des manches d'évacuation d'urgence ;
  - c) délai d'utilisation de la manche d'évacuation par les premiers rescapés ;
  - d) délai d'évacuation des premiers rescapés par les issues situées au-dessus des ailes ;
  - e) nombre total de personnes évacuant l'aéronef par chaque issue.
5. – Si le postulant n'est pas en mesure de faire une démonstration satisfaisante de l'évacuation d'urgence pour chaque type, modèle et configuration d'aéronef dans les limites de temps spécifiées par la Direction de l'Aéronautique Civile, il devra prendre les mesures nécessaires pour remédier à cette insuffisance, notamment ;



- a) réviser les procédures d'évacuation ;
- b) améliorer la formation des équipages ;
- c) modifier ou remplacer le matériel utilisé ;
- d) modifier la disposition de la cabine des passagers ;
- e) réduire le nombre total des sièges de passagers.

## **ANNEXE 3**

### **DEMONSTRATION D'AMERRISSAGE FORCE**

1.- Une démonstration d'amerrissage forcé est exigée lors de la phase d'inspection opérationnelle du processus d'autorisation pour chaque type, modèle et configuration d'aéronef appelé à exécuter des vols au-dessus de vastes étendues d'eau.

En premier lieu, il est nécessaire de vérifier si l'aéronef possède un certificat de navigabilité prévoyant l'amerrissage forcé. S'il n'en est pas ainsi, les vols prolongés au dessus de l'eau ne devrait pas être autorisés.

2. - Bien entendu, la démonstration d'amerrissage forcé doit être simulée. Les points précisés ci-après sont à noter et à évaluer lors de la démonstration d'amerrissage forcé.

- a. Le matériel de secours emporté à bord des aéronefs est-il satisfaisant et comprend-il en nombre suffisant les articles nécessaires –radeaux de sauvetage, manches gonflables, gilets de sauvetage, trousse médicales, trousse de premiers soins, émetteur de localisation d'urgence, etc. ?
- b. L'équipement de secours est-il convenablement rangé à bord et peut il être facilement retiré ou éjecté de l'aéronef dans le délai spécifié ?
- c. Des moyens sont-il prévus et utilisés pour empêcher l'équipement de secours de partir à la dérive hors d'accès des survivants ?
- d. Les manches d'évacuation, les gilets et les radeaux de sauvetage se gonflent-ils totalement dans un délai acceptable et le reste de l'équipement de secours fonctionne-t-il convenablement, notamment en ce qui concerne le déploiement des manches gonflables ?
- e. Les issues de secours à utiliser ont-elles été désignées et sont-elles faciles à ouvrir ?
- f. Les procédures d'urgence et les listes de vérification correspondantes sont-elles adéquates et correctement utilisées par les membres d'équipage ?
- g. Les équipages sont-ils bien entraînés ?
- h. Les membres d'équipage connaissent-ils bien les fonctions et responsabilités qui leur sont assignées et se conforment-ils aux délais d'exécution qui leur sont impartis ?
- i. En utilisant l'équipement de secours dont ils disposent et en suivant les procédures indiquées dans le manuel d'exploitation, les membres d'équipage sont-ils en mesure de faciliter l'évacuation des aéronefs

dans les conditions critiques à prévoir pendant le bref laps de temps au cours duquel un aéronef reste normalement à flot ?

- j. Les membres d'équipage observent-ils les précautions de sécurité qui s'imposent pour que ni eux-mêmes ni les autres occupants ne risquent de s'infliger des blessures pendant l'évacuation ?

3. – Lors du déroulement de cette démonstration d'amerrissage forcé, il y a lieu de s'attacher plus spécialement aux points suivants :

- a. Temps qui s'écoule entre le début de l'amerrissage forcé et l'ouverture de chaque porte de sortie ou issue de secours appelée à être utilisée ;
- b. Temps nécessaire pour mettre à l'eau chacun des radeaux de sauvetage ;
- c. Temps nécessaire pour gonfler chacun des radeaux de sauvetage ;
- d. Temps qui s'écoule avant que tous les occupants soient à bord des radeaux.

4.- Le postulant doit remédier à toute les lacunes constatées lors de la démonstration d'amerrissage forcé en ce qui concerne les procédures d'évacuation ou l'équipement de secours correspondant, notamment les manches gonflables, les issues de secours, les radeaux de sauvetage, etc.

Cette démonstration doit être répétée plusieurs fois pour démontrer l'efficacité des procédures d'urgence et de susciter de ce fait l'accord du Directeur de l'Aéronautique Civile.

## **ANNEXE 4**

### **Dossiers**

Il convient de prendre en compte les facteurs ci-après dans l'inspection des dossiers tenus par l'exploitant.

L'inspection doit porter au minimum sur les types de dossiers suivants :

- 1) dossiers des membres d'équipage ;
- 2) relevés des heures de vol et de service des équipages ;
- 3) dossiers d'exploitation et de vol ;
- 4) dossiers d'entretien ;

Dans l'inspection des dossiers, il y a lieu de vérifier notamment :

- 1) s'ils sont tenus soigneusement et avec précision ;
- 2) s'ils sont en ordre et suivent un système de classement efficace ;
- 3) s'ils sont complets.

#### **1. – Dossiers des membres d'équipage de conduite et des agents techniques d'exploitation :**

##### **1.1. – Membres des équipages de conduite :**

Cette inspection vise l'examen des dossiers des pilotes, des mécaniciens navigants et des navigateurs pour vérifier si leurs qualifications sont en état de validité. Les dossiers des équipages de conduite devraient contenir les renseignements suivants :

- a) nom et prénom ;
- b) affectation actuelle ;
- c) licence de membre d'équipage de conduite – type numéro, fiche médicale et qualifications ;
- d) si un certificat médical distinct est exigé – date, résultats et catégorie de la dernière visite médicale ;
- e) résultats des derniers contrôles de compétence ;
- f) relevés des temps de vol – notamment du temps de vol sur les aéronefs pour lesquels l'intéressé est actuellement qualifié ;
- g) qualifications de route et d'aérodrome (pilote commandant de bord et copilote si l'exploitant en prévoit un) ;
- h) maintien des qualifications – type, total des heures de vol, dates et attestation d'aptitude.

### **1.2. – Personnel Navigant de Cabine :**

Les dossiers du personnel navigant de cabine doivent contenir les renseignements suivants :

- a) nom et prénom ;
- b) affectation actuelle ;
- c) certificat de membre d'équipage, numéro et date d'expiration ;
- d) formation initiale, y compris l'instruction de base et l'entraînement aux procédures d'urgence ;
- e) entraînement périodique aux procédures d'urgence et d'évacuation sur des types d'aéronefs déterminés.

### **1.3. – Agents techniques d'exploitation :**

Il y a lieu d'examiner ces dossiers pour vérifier si l'exploitant se conforme aux règlements en vigueur en ce qui concerne les licences, la validité des qualifications et les limites de temps de service. Les dossiers des agents techniques d'exploitation doivent contenir au minimum les renseignements suivants :

- a) nom et prénom ;
- b) licence d'ATE ;
- c) qualifications de type d'aéronefs ;
- d) qualifications de routes ou de régions ;
- e) maintien de la compétence ;

## **2.- Relevés des temps de vol et des temps de service des membres d'équipage.**

Il y a lieu d'examiner ces documents pour vérifier s'ils sont conformes aux règlements en vigueur concernant les limites de temps de vol et de temps de service. Il ne s'agit pas seulement de consulter les sommaires que doit remettre le postulant, mais de vérifier les dossiers originaux, par exemple les carnets de route (comptes rendus de vol ou de voyage), les journaux et dossiers de contrôle d'exploitation, les carnets de vol individuels des membres d'équipage. Il y a lieu d'établir très soigneusement la validité de l'enregistrement des temps de service et à cet égard, s'assurer que l'écart normal entre le temps de vol et le temps de service est bien respecté pour chaque vol. Il y a lieu de tenir compte des heures de service qui sont accumulées autrement qu'en vol réel, par exemple en classes au sol, en formation sur simulateur, en exercices d'urgence, etc. Les exploitants devraient préciser dans leur programme les temps minimaux prévus pour la préparation avant le vol et les activités à accomplir immédiatement après le vol. Il convient de définir clairement et de confier à un membre du personnel de direction la responsabilité, à l'intérieur de l'organisation de l'exploitant, d'émettre des instructions et de prendre des décisions sur les questions de temps de service de vol et de temps de repos.

### **3.– Dossiers d'exploitation et de vol**

#### **3.1.- Plan de vol exploitation :**

Cette partie de l'inspection doit porter sur les documents concernant chaque vol afin de vérifier :

- a) qu'un plan de vol exploitation a été rempli ;
- b) qu'il a été dirigé consciencieusement et avec exactitude et qu'il contient tous les renseignements prescrits par le manuel d'exploitation ;
- c) que , dans sa préparation, on a utilisé les observations et les prévisions météorologiques ;
- d) que les aérodromes de dégagement, s'il y a lieu, ont été choisis et conviennent bien à l'exploitation ;
- e) que les quantités de carburant ont été calculées conformément aux procédures agréées du postulant.

#### **3.2. – Contrôle d'exploitation :**

Il y a lieu de vérifier les dossiers du contrôle d'exploitation pour s'assurer :

- a) qu'un journal du contrôle d'exploitation est tenu et que toutes les périodes de veille sont convenablement documentées ;
- b) que tous les vols ont été planifiés et exécutés avec la participation active de l'agent technique d'exploitation en service, conformément aux procédures qui figurent dans le manuel d'exploitation ;
- c) que, dans des cas d'urgence, les mesures voulues ont été prises par l'agent technique d'exploitation en service.

#### **3.3 – Calcul du carburant :**

Cette inspection a pour but de déterminer si les aéronefs du postulant emportent au décollage les quantités voulues carburant calculées conformément aux règlements en vigueur qui figurent dans le manuel d'exploitation. A cet effet, il y a lieu d'examiner la documentation des vols provenant des différentes bases et exécutés sur des routes et des tronçons de routes nécessitant des besoins en carburant extrêmement différents et comprenant des tronçons sur lesquels la capacité des aéronefs en carburant est critique. Les documents dont on peut extraire les données nécessaires sont les suivants :

- a) plans de vol d'exploitation ;
- b) plans de vol ATS ;
- c) devis de masse et de centrage ;
- d) fiches techniques.

Lorsqu'on a déterminé la quantité de carburant effectivement à bord lors d'un vol donné, il y a lieu de vérifier cette donnée en regard des formules de calcul agréées, en tenant compte des circonstances et des conditions prévues par le vol dont il s'agit, c'est-à-dire les conditions météorologiques en route, les vents, l'existence d'aérodrome de dégagement, etc. On doit pouvoir obtenir ces renseignements d'après les données météorologiques et autres documents utilisés pour le dispatching et le contrôle du vol.

### 3.4 – Chargement des aéronefs :

Cette partie de l'inspection a pour but de vérifier que les aéronefs du postulant sont chargés correctement et avec sécurité en conformité :

- a) des règlements qui limitent la masse pour satisfaire aux exigences de performances des aéronefs ;
- b) des limites de masse et de centre de gravité qui sont spécifiées dans le manuel de vol et dans le manuel d'exploitation ;
- c) des limites de chargement pour les planchers et les cloisons qui sont spécifiées dans le manuel de vol de l'aéronef et dans le manuel d'exploitation ;
- d) des limites concernant le transport des marchandises dangereuses conformément à la réglementation en vigueur.

Pour déterminer la masse réelle de l'aéronef au décollage, il faut vérifier l'exactitude des devis de masse et de centrage et de tous les articles qui y sont énumérés. Il y a lieu de vérifier en regard des manifestes correspondants la masse que représentent les passagers, leurs bagages, les marchandises et la poste. Il y a lieu également de déterminer la masse du carburant emporté à bord d'après le plan de vol exploitation et les documents d'entretien correspondants. Il faut aussi vérifier, dans les mêmes détails, les éléments de charge non payante, en s'attachant notamment à la validité de la masse indiquée pour divers articles comme les pièces de rechange, le matériel des offices, l'équipement de secours, les réserves d'eau, etc. Il y a lieu de vérifier ensuite la masse effective au décollage pour s'assurer qu'elle respecte la valeur maximale autorisée pour les conditions applicables au vol dont il s'agit. Autre élément important de cette inspection ; il importe de vérifier la méthode utilisée par le postulant pour exercer un contrôle sur la masse totale. Le système et les méthodes que le postulant emploie pour vérifier la masse des aéronefs doivent être examinés pour tenir compte des fluctuations que subit cette masse du fait des modifications et de causes diverses.

Lorsqu'on a déterminé la quantité de carburant effectivement à bord lors d'un vol donné, il y a lieu de vérifier cette donnée en regard des formules de calcul agréées, en tenant compte des circonstances et des conditions prévues par le vol dont il s'agit, c'est-à-dire les conditions météorologiques en route, les vents, l'existence d'aérodrome de dégagement, etc. On doit pouvoir obtenir ces renseignements d'après les données météorologiques et autres documents utilisés pour le dispatching et le contrôle du vol.

### 3.4 – Chargement des aéronefs :

Cette partie de l'inspection a pour but de vérifier que les aéronefs du postulant sont chargés correctement et avec sécurité en conformité :

- a) des règlements qui limitent la masse pour satisfaire aux exigences de performances des aéronefs ;
- b) des limites de masse et de centre de gravité qui sont spécifiées dans le manuel de vol et dans le manuel d'exploitation ;
- c) des limites de chargement pour les planchers et les cloisons qui sont spécifiées dans le manuel de vol de l'aéronef et dans le manuel d'exploitation ;
- d) des limites concernant le transport des marchandises dangereuses conformément à la réglementation en vigueur.

Pour déterminer la masse réelle de l'aéronef au décollage, il faut vérifier l'exactitude des devis de masse et de centrage et de tous les articles qui y sont énumérés. Il y a lieu de vérifier en regard des manifestes correspondants la masse que représentent les passagers, leurs bagages, les marchandises et la poste. Il y a lieu également de déterminer la masse du carburant emporté à bord d'après le plan de vol exploitation et les documents d'entretien correspondants. Il faut aussi vérifier, dans les mêmes détails, les éléments de charge non payante, en s'attachant notamment à la validité de la masse indiquée pour divers articles comme les pièces de rechange, le matériel des offices, l'équipement de secours, les réserves d'eau, etc. Il y a lieu de vérifier ensuite la masse effective au décollage pour s'assurer qu'elle respecte la valeur maximale autorisée pour les conditions applicables au vol dont il s'agit. Autre élément important de cette inspection ; il importe de vérifier la méthode utilisée par le postulant pour exercer un contrôle sur la masse totale. Le système et les méthodes que le postulant emploie pour vérifier la masse des aéronefs doivent être examinés pour tenir compte des fluctuations que subit cette masse du fait des modifications et de causes diverses.