



MINISTRE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

Abidjan, le 30 DEC. 2022

DECISION N° 010907 /ANAC/DG/DTA/DSV
Portant adoption de l'amendement n° 1, édition 2 du
Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps
de déroutement prolongé (EDTO) « GUID-OPS-3107 »

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu** la Constitution ;
- Vu** la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu** le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu** l'Ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu** le Décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile », en abrégé ANAC ;
- Vu** le Décret n° 2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile », en abrégé ANAC ;
- Vu** le Décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu** le Décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** le Décret n° 2022-160 du 09 mars 2022 portant modification des articles 7, 9 et 10 du décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** l'Arrêté n° 326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;

B

Vu l'Arrêté n° 0062/MT/CAB du 6 août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public, dénommé RACI 3000 ;

Sur proposition du Directeur de la Sécurité des Vols, et après examen et validation par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile,

DECIDE :

Article 1 : Objet

La présente décision adopte l'amendement n°1, édition n°2 du guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO) référencée, « PROC-OPS-3107 ».

Article 2 : Portée de l'amendement

L'amendement n°1, édition n°2 de la GUID-OPS-3107 porte sur :

- le changement de la codification du RACI 3136 en GUID-OPS-3107, conformément à la procédure de maîtrise des documents « PROC-ORG-1500 » ;
- la prise en compte de l'amendement 9 du RACI 3000.

Article 3 : Entrée en vigueur

La présente décision abroge toutes les dispositions antérieures contraires, notamment la décision n° 003398/ANAC/DSV du 14 juin 2019 portant adoption du guide de demande d'approbation des vols à temps de déroutement prolongé (EDTO), en abrégé « RACI 3136 ».

Elle entre en vigueur et est applicable à compter de sa date de signature.



PJ : Amendement n°1, édition n°2 du guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé EDTO « PROC-OPS-3207 ».

Ampliation

- Toutes Directions
- SDIDN (Q-Pulse)



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Réf. : GUID-OPS-3107


**GUIDE RELATIF A L'APPROBATION
PARTICULIERE DE VOLS A TEMPS DE
DEROUTEMENT PROLONGE (EDTO)**

« GUID-OPS-3107 »



Approuvé par le Directeur Général et publié sous son Autorité

Deuxième édition –juillet 2022



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO) « GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	--	--

PAGE DE VALIDATION

	NOMS ET PRENOMS	FONCTION	DATE /VISA
REDACTION	YBOUE N'guessan Thierry	Chargé d'Etudes des Opérations Aériennes-Vol	<i>07/22</i>
	KONAN Kra Eugène	Inspecteur des Opérations Aériennes -Vol	<i>07/22</i>
	COULIBALY Sibiry	Inspecteur des Opérations Aériennes -Vol	<i>07/22</i>
VALIDATION	Konan KOFFI	Président du Comité de Travail relatif à la Réglementation de la Sécurité et la Sûreté de l'Aviation Civile	<i>18/11/2022</i>  Président du Comité de Travail Relatif à la Réglementation de la Sécurité et la Sûreté de l'Aviation Civile
APPROBATION	Sinaly SILUE	Directeur Général	<i>30/12/2022</i> 



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Page	Édition		Amendement	
	numéro	date	numéro	date
0	2	07/07/2022	1	07/07/2022
i	2	07/07/2022	1	07/07/2022
ii	2	07/07/2022	1	07/07/2022
iii	2	07/07/2022	1	07/07/2022
iv	2	07/07/2022	1	07/07/2022
v	2	07/07/2022	1	07/07/2022
vi	2	07/07/2022	1	07/07/2022
vii	2	07/07/2022	1	07/07/2022
viii	2	07/07/2022	1	07/07/2022
ix	2	07/07/2022	1	07/07/2022
1-1	2	07/07/2022	1	07/07/2022
1-2	2	07/07/2022	1	07/07/2022
1-3	2	07/07/2022	1	07/07/2022
2-1	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-1	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-2	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-3	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-4	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-5	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-6	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-7	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-8	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-9	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-10	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-11	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-12	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-13	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-14	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-15	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-16	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-17	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-18	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-19	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-20	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-21	2	07/07/2022	1	07/07/2022
3-22	2	07/07/2022	1	07/07/2022
Anx1-1	2	07/07/2022	1	07/07/2022



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire

Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)
« GUID-OPS-3107 »

Édition : 2
Date : 07/07/2022
Amendement : 01
Date : 07/07/2022

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

Amendements			
N°	Applicable le	Inscrit	Par
0-1	Incorporée dans la présente édition		

Rectificatifs			
N°	Publié le	Inscrit le	Par



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO) « GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	--	--

TABLEAU DES AMENDEMENTS

<i>Amendements</i>	<i>Objet</i>	<i>Date Adoption/Approbation Entrée en vigueur Application</i>
0 (édition 1)	Création du document	14/06/2019 14/06/2019 14/06/2019
1 (édition 2)	<ul style="list-style-type: none"> - Changement de codification du RACI 3136 en GUID-OPS-3107 ; - Prise en compte des dispositions de la procédure de maîtrise des documents référencée « PROC-ORG-1500 » ; - Prise en compte de l'amendement 9 du RACI 3000 ; 	<p>30 DEC 2022</p> <p>30 DEC 2022</p> <p>30 DEC 2022</p>

TABLEAU DES RECTIFICATIFS

N°	Objet	Date de publication

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO) « GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	--	--

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre
RACI 3000	ANAC	Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public « RACI 3000 ».
Doc 8335	OACI	Manuel des Procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335)

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO) « GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	--	--

LISTE DE DIFFUSION

Code	Direction/Sous-Direction	Support de diffusion *	
		P	N
DG	Direction Générale		X
DSV	Direction de la Sécurité des Vols		X
DTA	Direction du Transport Aérien	X	X
DSSC	Direction de la Sécurité, du Suivi de la Conformité		X
SDIDN	Sous-Direction de l'Informatique et de la Documentation Numérique		X

(*) P=*Papier*

N=*Numérique*

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO) « GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	--	--

ABREVIATIONS

ANAC : Autorité Nationale de l'Aviation Civile

ARMA : Agence de Surveillance Régionale pour la zone Afrique

EDTO : Vols à temps de déroutement prolongé

IFSD : In Flight Shut-Down/ Arrêt moteur en vol

MEL : Minimum Equipment List /Liste Minimale d'Équipement

MMEL : Master Minimum Equipment List /Liste Minimale d'Équipement de Référence

RMA : Regional Monitoring Agency/ Agence de Surveillance Régionale


 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO) « GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	--	--

TABLE DES MATIERES

PAGE DE VALIDATION.....	i
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	ii
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS.....	iii
TABLEAU DES AMENDEMENTS.....	iv
TABLEAU DES RECTIFICATIFS.....	v
ABREVIATIONS.....	viii
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE.....	ix
LISTE DE DIFFUSION.....	ix
TABLE DES MATIERES.....	ix
CHAPITRE 1 : DEFINITIONS.....	1-1
CHAPITRE 2 : GÉNÉRALITÉS.....	2-1
CHAPITRE 3 : APPROBATION PARTICULIERE EDTO.....	3-1
3.1. Présentation schématique du processus d'approbation.....	3-1
3.2. Processus d'approbation.....	3-1
3.2.1. Phase I : Pre-candidature.....	3-1
3.2.2. Phase II : Demande formelle.....	3-2
3.2.3. Phase III : Evaluation des documents.....	3-18
3.2.4. Phase IV: Inspection et démonstration.....	3-18
3.2.5. Phase V : Approbation EDTO.....	3-19
3.3. Surveillance continue.....	3-19
3.4. Modification d'une autorisation EDTO.....	3-19
3.4.1. Augmentation du temps maximal d'éloignement d'une approbation EDTO.....	3-19
3.4.2. Extension de la zone d'exploitation.....	3-20
ANNEXE 1—FORMULAIRE DE DEMANDE D'APPROBATION EDTO.....	Anx1-1



CHAPITRE 1 : DEFINITIONS

Arrêt-moteur En Vol (IFSD). Lorsqu'un moteur cesse de fonctionner en vol et est arrêté de lui-même, par l'équipage ou par une autre cause extérieure (i.e., Arrêt-moteur En Vol pour toute cause : extinction, panne interne, arrêt provoqué par l'équipage, ingestion d'objets étrangers, givrage, incapacité à obtenir et/ou à contrôler la poussée/puissance désirée).

Groupe Auxiliaire de Puissance (APU). Un moteur à turbine à gaz devant être utilisé comme source d'énergie pour des générateurs d'entraînement, des pompes hydrauliques et d'autres accessoires de l'avion et équipements, et/ou pour fournir de l'air comprimé aux systèmes pneumatiques de l'avion.

Groupe motopropulseur. Système formé d'un moteur et de tous les accessoires montés sur ce moteur avant l'installation sur avion qui sert à développer et à régler la puissance/poussée et à alimenter en énergie les systèmes de bord, mais qui ne comprend pas les systèmes indépendants produisant une poussée de courte durée.

Point d'Entrée en Zone EDTO. Le point d'entrée en zone EDTO est le point le plus éloigné situé sur la route de l'avion qui est à une heure de vol d'un aéroport adéquat à la vitesse de croisière approuvée en air calme un moteur en panne (en conditions standard).

Système de bord. Système comprenant tous les éléments d'équipements nécessaires à la commande et à l'exécution d'une fonction majeure particulière. Il comprend l'équipement expressément prévu pour cette fonction ainsi que d'autres équipements essentiels comme ceux qui sont nécessaires pour alimenter l'équipement en énergie. Dans le présent contexte, un groupe motopropulseur n'est pas considéré comme un système de bord.

Système de propulsion. Système formé d'un groupe motopropulseur et de tous les autres éléments utilisés pour assurer les fonctions nécessaires au maintien, au réglage et au contrôle de la puissance/poussée d'un groupe motopropulseur après installation sur la cellule.

Standard de Configuration EDTO, Entretien et Procédures (CMP). Les exigences particulières, minimums, de configuration de l'avion, y compris toute inspection spéciale, les limites de vie du hardware, les contraintes de la Liste Minimale d'Équipements de Référence (LMER), et les pratiques d'entretien estimées nécessaires par la DAC pour établir l'aptitude d'une combinaison cellule-moteur pour une exploitation sur des grandes distances.





Systeme EDTO significatif.

Un système pour lequel les caractéristiques de redondance de par ex. : le système hydraulique, le système pneumatique, le système électrique.

Un système qui peut affecter le fonctionnement propre des moteurs à tel point qu'il pourrait en résulter un arrêt-moteur en vol ou une perte de poussée/puissance non commandée, par ex., le système carburant, l'inverseur de poussée ou le système de contrôle ou indicateur de paramètres moteur, le système de détection de feu moteur.

Un système qui contribue de manière significative à la sécurité du vol et d'un déroutement un moteur en panne, tel que des systèmes de secours utilisés en cas d'une panne additionnelle au cours du déroutement. Ceux-ci incluent un générateur de secours ou d'urgence, un APU ou des systèmes essentiels pour maintenir la capacité à supporter une exploitation prolongée à des altitudes monomoteur, tels que des systèmes antigivrages.

Un système pour lequel certaines conditions de panne peuvent réduire la sécurité d'un déroutement, par ex., un système de navigation, de communication, de refroidissement d'équipement, d'extinction du feu dans le compartiment cargo pour un temps limité, d'oxygène.

Un système qui inclut tous les éléments d'équipement nécessaires au contrôle et à l'exécution d'une fonction particulière principale. Il inclut à la fois l'équipement spécialement prévu pour la fonction en question et tout autre équipement de base tel que celui nécessaire à la fourniture d'énergie pour l'utilisation de l'équipement.

(i) Système Cellule. Tout système de l'avion qui ne fait pas partie du système de propulsion.

(ii) Système de propulsion. Le système de propulsion de l'avion inclut : chaque composant nécessaire à la propulsion ; les composants qui affectent le contrôle des groupes de propulsion principaux ; et des composants qui affectent l'utilisation en sécurité des groupes de propulsion principaux.

Vitesse de Croisière un Moteur en Panne Approuvée.

La vitesse de croisière un moteur en panne approuvée pour la zone d'exploitation envisagée doit être une vitesse, comprise dans les limites certifiées de l'avion, choisie par l'exploitant et approuvée par la DAC.

L'exploitant doit utiliser cette vitesse pour :

- Définir la zone d'exploitation et toute limitation de planification
- Le calcul des exigences carburant monomoteur, et



- établir les données d'altitude de rétablissement (performances nettes). Ce niveau de rétablissement (performances nettes) doit franchir tous les obstacles en route avec les marges précisées par la réglementation en vigueur.

Vol à grande distance (EDTO).

Tout vol effectué par un avion à deux turbomachines qui, en un point quelconque de la route se trouve, par rapport à un aéroport de dégagement adéquat, à un temps de vol, calculé à la vitesse de croisière avec un groupe motopropulseur hors de fonctionnement, (en atmosphère type et en air calme), supérieur à 60 minutes.





CHAPITRE 2 : GÉNÉRALITÉS

2.1. Objet

Le présent guide décrit le processus d'approbation d'une autorisation EDTO (Vols à temps de déroutement prolongé/ Extended Diversion Time Operations) à un exploitant.

Un exploitant ne doit pas utiliser un avion à deux turbomachines ou plus sur une route où le temps de déroutement jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, à partir de n'importe quel point de la route, calculé en atmosphère type (ISA) et en air calme, à la vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement (avions à deux turbomachines) ou à la vitesse de croisière tous moteurs en fonctionnement (avions équipés de plus de deux turbomachines), dépasse le seuil défini, à moins que l'opération soit approuvée EDTO.


Une autorisation EDTO est nécessaire pour exploiter un avion bimoteur sur une route contenant un point situé au-delà de la distance maximale d'éloignement d'un aérodrome adéquat calculé conformément au RACI 3000 supplément C complément aux dispositions du CHAPITRE 4 § 4.7 du RACI 3000.

2.2. Applicabilité

Le présent guide est destiné aux exploitants ivoiriens de transport aérien public et d'aviation générale exploitant des avions certifiés pour ce type d'approche.

2.3. Mise à jour du guide

Le chef de service exploitation technique des aéronefs (SETA) est responsable de la mise à jour du présent guide.

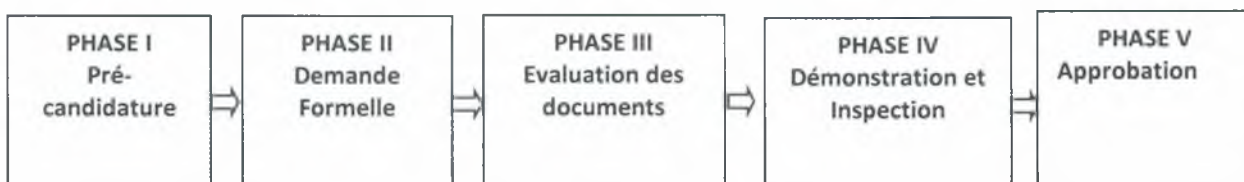
 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)</p> <p>« GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
---	---	--

CHAPITRE 3 : APPROBATION PARTICULIERE EDTO

3.1. Présentation schématique du processus d'approbation

Le processus d'approbation particulière comprend cinq (05) phases distinctes décrites ci-dessous :

- 1) Phase I : Phase de Pré-candidature
- 2) Phase II : Phase de demande Formelle
- 3) Phase III : Phase d'évaluation des documents
- 4) Phase IV : Phase d'inspections et démonstrations
- 5) Phase V : Phase d'approbation



3.2. Processus d'approbation

3.2.1. Phase I : Pre-candidature

L'exploitant amorce le processus d'approbation particulière en adressant un courrier à l'ANAC. Ce courrier doit parvenir à l'ANAC **90 jours** avant la date prévue de l'exploitation EDTO.

Pour le cas d'un exploitant désirant démarrer une exploitation EDTO avec un temps maximal de déroutement de 120 minutes et plus, il devra déposer sa première demande au moins 180 jours avant le début des opérations EDTO. Ce délai est nécessaire à l'ANAC pour vérifier les procédures qui régissent une exploitation EDTO.

A la réception du courrier de l'exploitant, l'ANAC organise une réunion de pré-candidature avec l'exploitant pour présenter le processus d'approbation particulière EDTO.

L'objectif de cette réunion est d'étudier la faisabilité du projet et les options envisagées par l'exploitant en matière d'opérations et d'entretien.





Une autorisation EDTO est valide pour un couple spécifique cellule-moteur. Dans le cas où un exploitant possédant déjà une autorisation EDTO pour un type d'avion, souhaite exploiter sur des routes EDTO le même type d'avion avec une motorisation différente, il devra déposer un nouveau dossier de demande décrivant toutes les différences entre les deux couples cellule-moteur.

Pour les vols EDTO transatlantiques, l'exploitant devra obligatoirement postuler pour une autorisation à 120 minutes.

Au cours de cette réunion il est remis à l'exploitant/postulant le **Guide de demande d'approbation particulière EDTO « GUID-OPS-3107 »** et le **formulaire de demande (FORM-OPS-3008)** associé au présent guide.

A la fin de la réunion de pré candidature, l'ANAC adresse un courrier officiel au postulant pour lui signifier la fin de la phase I et le passage à la phase II.

3.2.2. Phase II : Demande formelle

Le dossier de demande doit comprendre :

- 1) **Courrier de demande ;**
- 2) **Formulaire de demande FORM-OPS-3008 ;**
- 3) **Un document démontrant l'éligibilité et l'aptitude de l'avion comprenant :**
 - des indications des avions appelés à être utilisé pour les opérations EDTO : Marque, Modèle, Numéro de série and Immatriculation ;
 - la date de l'obtention de l'éligibilité et aptitude EDTO pour le couple spécifique cellule-moteur. Temps de déroutement maximal autorisé ;
 - une copie du supplément EDTO au manuel de vol et du document CMP EDTO.
- 4) **Procédure d'exploitation**

Amender le manuel d'exploitation comme suit :

 - partie A, consignes générales ;
 - partie B, procédures normales et anormales ;
 - partie C, procédures et consignes de route ;
 - partie D, programmes de formations associés ;
- 5) **Expérience**

Expérience de l'exploitant sur le couple spécifique cellule moteur :

 - en mois ;

 <p data-bbox="197 199 512 246">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="608 107 1139 159">Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)</p> <p data-bbox="788 174 959 199">« GUID-OPS-3107 »</p>	<p data-bbox="1219 114 1310 138">Édition : 2</p> <p data-bbox="1219 141 1382 165">Date : 07/07/2022</p> <p data-bbox="1219 168 1382 192">Amendement : 01</p> <p data-bbox="1219 194 1382 219">Date : 07/07/2022</p>
--	--	---

- en nombre de vols ;
- en nombre d'heures ;
- Expérience de l'exploitant sur les avions équipés du même type de moteur : en mois ;
- -en nombre de vols ;
- -en nombre d'heures.

L'octroi de la valeur du temps de déroutement maximal est assujéti à l'expérience en service. Les facteurs compensatoires qui peuvent être considérés sont :

- expérience EDTO de l'exploitant ;
- durée d'exploitation et nombres de vols effectués en EDTO et en non EDTO sur le couple spécifique cellule moteur ;
- expérience de la compagnie sur les routes qui seront exploitées en EDTO ;
- expérience des PNT ;
- qualité de l'entretien et de l'exploitation ;
- simulation d'opérations EDTO ;
- expérience préalable long-courrier avec des avions de technologie similaire et des moteurs de technologie similaire.

6) Fiabilité

Taux d'arrêts moteur en vol de l'exploitant :

- pour le couple spécifique cellule-moteur ;
- pour les avions équipés du même type de moteur.
- Taux d'arrêts moteur en vol en considérant la flotte mondiale :
- pour le couple spécifique cellule-moteur ;
- pour le couple spécifique cellule-moteur conforme au standard EDTO ;
- pour les avions équipés du même type de moteur ;
- pour les avions équipés du même type de moteur conforme au standard EDTO.

7) Définition de la zone d'exploitation

a) Calcul de la "vitesse de croisière un moteur en panne approuvée"

La vitesse de croisière un moteur en panne approuvée pour la zone d'opération envisagée doit être, pour la masse de référence, la plus faible des trois valeurs suivantes :

- la vitesse (TAS) correspondant à la poussée ou puissance maximale



- continue mais inférieure à VMO ;
- la vitesse (TAS) obtenue par l'adoption d'un niveau de vol assurant un franchissement des obstacles dans la zone conformément aux exigences du paragraphe 2.4 de l'appendice 13 au RACI 3000;
 - la vitesse obtenue par l'adoption d'un niveau de vol permettant d'éviter les conditions givrantes. La masse de référence est la masse de l'avion après un décollage à la masse maximale structurale au décollage, montée à l'altitude optimale, 2 heures au régime long range à cette altitude. Les conditions sont supposées standard. Il pourra être tenu compte de la phase Drift-Down.

Les données permettant le calcul de cette vitesse doivent être acceptables par l'Autorité. Le régime de vol retenu pour la détermination de cette vitesse doit être utilisé pour le calcul de la quantité de carburant et d'huile nécessaire dans le cas de l'arrêt moteur en vol accompagné d'une perte de pressurisation.

La "vitesse de croisière monomoteur approuvée" pour chaque zone d'opération envisagée figurera dans le manuel d'exploitation et sur les cartes utilisées pour la préparation des vols.

Note : La "vitesse de croisière monomoteur approuvée" est définie pour la préparation des vols et des objectifs réglementaires seulement.

Il ne faut pas confondre cette vitesse avec celle qui permet de définir le seuil ETOPS 60 minutes conformément à la réglementation en vigueur. Les courbes 60 minutes doivent être tracées avec cette dernière vitesse.

- b) Temps de déroutement maximal demandé ;
- c) Distance à l'aérodrome de dégagement pour le temps de vol de 60 minutes :


Présentation de carte figurant, pour chaque aérodrome de dégagement retenu, les courbes représentant la distance à l'aérodrome de dégagement pour le temps de vol de 60 minutes à la vitesse déterminée et pour le temps de dégagement maximal demandé à la "vitesse de croisière monomoteur approuvée" (sans vent et en conditions standard) ;

- d) Fourniture des altitudes minimales sur les itinéraires de dégagement prévus ;

- e) Caractéristiques des aérodromes de dégagement :

Fourniture des caractéristiques des aérodromes de dégagement retenus (longueur de piste, minimums opérationnels, équipements et services) et démonstration de conformité avec les exigences réglementaires.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)</p> <p>« GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	---	--

8) Moyens de communication

Description des moyens et des procédures.

En supplément des équipements requis, un moyen de communication permettant à tout moment un contact rapide et fiable entre l'avion et le dispatch doit être installé et opérationnel.

9) Extrait du Manuel d'exploitation décrivant les procédures de dispatch

Description de la structure, des moyens et des procédures. La cellule dispatch devra être opérationnelle pour chaque vol EDTO avec transmission rapide et fiable à l'avion des dernières informations avant le point d'entrée EDTO et en zone EDTO comme nécessaire, et sur demande de l'équipage.

10) Extrait du Manuel d'exploitation décrivant les procédures de préparation des vols

- Consignes pour la préparation des vols ;
- Cartes utilisées ;
- Gestion et utilisation des renseignements complémentaires : navigation, infrastructure, NOTAMs ;
- Documents météorologiques prévus ;

Outre les informations météorologiques habituelles le dossier de vol doit comprendre les cartes météorologiques en route 500 hPa (FL180) et 700 hPa (FL100).

- Accessibilité des aérodromes de décollage EDTO (RACI 3000 chapitre 4 § 4.2.8.

11) Calcul de la période d'accessibilité d'un aérodrome de décollage EDTO

Pour la préparation du vol, la période pendant laquelle l'accessibilité d'un aérodrome de décollage EDTO doit être vérifiée (voir paragraphe b) ci-dessous) commence à la première heure estimée d'arrivée et s'achève 1 heure après la dernière heure estimée d'utilisation éventuelle.

La première heure estimée d'arrivée se calcule en ajoutant à l'heure estimée de départ, le temps de vol jusqu'au point équitemps situé en amont de l'aérodrome de décollage, puis le temps de vol depuis ce point équitemps jusqu'à l'aérodrome de décollage, en considérant la vitesse tous moteurs en fonctionnement au régime de

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)</p> <p>« GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	---	--

croisière habituel et à un niveau de vol standard. Pour le premier aérodrome de dégagement EDTO, la première heure estimée d'utilisation devrait être la plus appropriée des deux valeurs suivantes :

- l'heure de départ du vol plus une heure (terrain de départ pris comme terrain d'appui) ;
- l'heure d'entrée en zone EDTO plus le temps de vol de ce point à l'aérodrome de dégagement EDTO en considérant une vitesse tout moteur en fonctionnement au régime de croisière habituel et à un niveau de vol standard.

La dernière heure estimée d'utilisation se calcule en ajoutant à l'heure estimée de départ, le temps de vol jusqu'au point équitemps situé en aval de l'aérodrome de dégagement, puis le temps de vol depuis ce point équitemps jusqu'à l'aérodrome de dégagement, en considérant la vitesse de déroutement la plus faible des cas suivants :


- panne de pressurisation et tous moteurs en fonctionnement au régime LRC ;
- panne de pressurisation et 1 moteur en fonctionnement au régime de vol retenu pour la détermination de la vitesse un moteur en panne approuvée.
- Pour le dernier aérodrome de dégagement EDTO, la dernière heure estimée d'utilisation devrait être la plus appropriée des deux valeurs suivantes :
- l'heure de sortie de zone EDTO plus le temps de vol de ce point à l'aérodrome de dégagement EDTO en considérant la vitesse de déroutement la plus faible (voir ci-dessus) ;
- l'heure prévue d'arrivée moins une heure (terrain de destination pris comme terrain d'appui).

La période d'accessibilité est calculée à partir de l'heure prévue de départ et doit donc être réactualisée en cas de retard.

12) Critères d'accessibilité d'un aérodrome de dégagement EDTO

Au stade de la préparation du vol, pour qu'un aérodrome puisse être retenu comme aérodrome de dégagement EDTO, il doit répondre aux critères suivants pendant toute la période d'accessibilité de cet aérodrome (voir paragraphe a) ci-dessus) :

- être en conformité aux dispositions du RACI 3000 chapitre 4 § 4.1.4 et aussi tenir compte des derniers NOTAMS ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)</p> <p>« GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	---	--

- les dernières prévisions météorologiques doivent être supérieures aux valeurs du tableau ci-dessous :

Minima de préparation des vols ± EDTO

Moyen d'approche	Plafond pour l'aérodrome de dégagement	Conditions météorologiques minimales
Approche de précision	DH/DA autorisée, augmentée d'un incrément de 200 ft	Visibilité autorisée, augmentée d'un incrément de 800 m
Approche classique ou manœuvre à	MDH/MDA autorisée, augmentée d'un incrément	Visibilité autorisée, augmentée d'un

Il convient de prendre en compte l'état de la piste (mouillée, contaminée).

- Carburant et lubrifiant

La quantité de carburant embarquée doit permettre de satisfaire aux exigences du RACI 3000 chapitre 4 § 4.3.6. La nécessité d'emport de carburant additionnel EDTO est déterminée selon le scénario de carburant critique.

13) Réserves de carburant critique

En déterminant les réserves de carburant critique, l'exploitant doit calculer le carburant nécessaire pour effectuer un déroutement depuis le point le plus critique jusqu'à un aérodrome de dégagement accessible au sens du paragraphe 2.1.7.4 (b) et selon les conditions du scénario du carburant critique telle que défini au paragraphe (b) ci-dessous. Ces réserves de carburant critique doivent être comparées avec les règles d'emport carburant pour le vol. Si le résultat de cette comparaison fait apparaître que la quantité de carburant nécessaire pour répondre au scénario du carburant critique est supérieure à la quantité de carburant présente à bord au point le plus critique, telle que calculée à partir des règles d'emport carburant pour le vol, du carburant additionnel devra être ajouté en conséquence afin de pouvoir réaliser, en toute sécurité, le scénario du carburant critique.

Les réserves de carburant critique doivent être calculées de manière à couvrir :

- les imprécisions dans les prévisions de vent : pour cela, une réserve minimale correspondant à 5% de la consommation calculée depuis le

point le plus critique jusqu'à l'aérodrome de décollage sera prise en compte ;

- la dégradation des performances de consommation en carburant : pour cela, une réserve minimale correspondant à 5% de la consommation en carburant depuis le point critique jusqu'à l'aérodrome de décollage ou le coefficient correcteur actualisé issu de la méthode mise en place par l'exploitant pour le suivi de la dégradation des performances de consommation en carburant sera pris en compte ;
- le fonctionnement des systèmes antigivrage cellule et moteur et la prise en compte de l'accrétion de glace sur les surfaces non protégées si des conditions givrantes sont prévues lors du déroutement ;
- le fonctionnement de l'APU dans le cas de l'arrêt moteur en vol ;
- les imprécisions de navigation ;
- toute contrainte ATC connue.
-

14) Scenario du carburant critique

L'exploitant doit démontrer que le scénario utilisé pour le calcul des réserves de carburant critiques nécessaires est opérationnellement le plus critique en considérant les configurations un moteur en panne et deux moteurs en fonctionnement et le temps. Le scénario pour un déroutement au point le plus critique se décompose comme suit :


- au point critique perte du système de pressurisation seul ou perte simultanée du système de pressurisation et d'un moteur ;
- descente immédiate au niveau de vol 100 puis croisière ;
- dans le cas d'arrêt moteur en vol, au régime de vol retenu pour la détermination de la vitesse un moteur en panne approuvée, en considérant le vent et la température prévus ;
- dans le cas des deux moteurs en fonctionnement, au régime long range, en considérant le vent et la température ;
- descente à 1500 ft au-dessus de l'aérodrome de décollage puis attente de 15 minutes, approche suivie d'une remise de gaz puis approche et atterrissage. Les 2 approches s'effectuent aux instruments.

15) Plan de vol technique

Un plan de vol technique informatisé doit être calculé pour chaque vol. Ce plan de vol doit notamment comprendre :

- a) le calcul des points équitemps (PET) pour les aérodromes de décollage retenus au sens du paragraphe 7.4.2 en considérant la panne d'un moteur



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO) « GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	--	--

et le régime de vol ayant servi à la détermination de la vitesse de croisière un moteur en panne approuvée; les informations en temps, carburant, niveau de vol, vent et température pour rejoindre l'aérodrome de dégagement depuis le ou les points équitemps en considérant la panne d'un moteur doivent être associées ;

- b) le calcul des PET pour les aérodromes de dégagement retenus au sens du paragraphe 7.4.2 en considérant la panne d'un moteur et perte de pressurisation (utilisation du régime de vol ayant servi à la détermination de la vitesse un moteur en panne approuvée) et la perte de pressurisation deux moteurs en fonctionnement au régime long range; les informations en temps, carburant, vent et température doivent être associées.
- c) une présentation détaillée des réserves calculées suivant le paragraphe 7.6.1 pour le carburant correspondant au scénario le plus critique.
L'équipage doit disposer d'un document permettant de vérifier le plan de vol technique informatique.

Note: Une note explicative relative au plan de vol technique, à la procédure d'actualisation de celui-ci, aux procédures de vérification par l'équipage au sol et en vol en cas de changement de route, devra être élaborée. Cette note explicative devra figurer dans une documentation réduite comprenant notamment la procédure de préparation et de suivi d'un vol EDTO avec les supports utilisés.

16) Documentation pour le suivi d'un vol EDTO

Pour l'exécution du vol l'équipage devra disposer des documents suivants :

- la documentation réduite telle que définie ci-dessus ;
- un document permettant de vérifier les minimums majorés aux aérodromes de dégagement et l'évolution des conditions météorologiques sur ces aérodromes ;
- un document pour le calcul carburant dans le cadre du vol EDTO ;
- un document pour le suivi des communications avec le Dispatch ; de plus, dans le cas de l'utilisation de la HF, les éléments suivants devront être notés : fréquence, station, heure de contact, qualité de la réception.

17) Performances

- a) Fourniture de tableaux de données de performances en vol, sur un moteur au régime de vol retenu pour la détermination de la vitesse un moteur en panne approuvée, basées sur une trajectoire nette, donnant la



consommation carburante et la vitesse propre en fonction des paramètres suivants :

- la température;
 - le niveau de vol (niveau 100 compris);
 - la masse de l'avion.
- b) Fourniture des tableaux de données de performances en vol, tous moteurs en fonctionnement au niveau 100 (ou un niveau supérieur si les quantités d'oxygène présentes à bord permettent la poursuite du vol à ce niveau) et au régime de vol retenu (régime Long Range accepter), donnant la consommation en carburant et la vitesse propre en fonction des paramètres suivants :
- la température;
 - la masse de l'avion.
- c) Fourniture de données sur la dégradation des performances due à l'accrétion de glace sur les surfaces non protégées de l'avion.

18) Liste minimale d'équipements (LME)

Le préambule de la LME doit être complété si nécessaire pour prendre en compte les spécificités EDTO. La Liste Minimale d'Equipements doit refléter les niveaux de redondance des systèmes pour la zone d'opération envisagée.

Au démarrage de l'exploitation, il peut être exigé que la LME soit plus restrictive que la Liste Minimale d'Equipements de Référence notamment par la prescription de durées limitatives de tolérances techniques pour les systèmes tels que : électriques y compris les batteries, hydrauliques, pneumatiques, instruments de vol, carburant, protection givrage, démarrage et allumage moteur, équipements liés à la propulsion, navigation et communications, APU, conditionnement d'air et pressurisation, suppression de feu en soute, protection feu moteur, équipement de secours, autres équipements nécessaires pour les opérations EDTO.

NOTA : Dans le cas de certaines défaillances, le temps de déroutement maximal autorisé pourra être diminué.

19) Extrait du Manuel d'exploitation décrivant les procédures en vol EDTO

Les éléments suivants doivent être pris en compte :

- Contact avec dispatch



 <p>A.N.A.C. Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO) « GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
---	--	--

- Evaluation au point d'entrée EDTO (état technique de l'avion + actualisation de l'accessibilité des terrains d'appui EDTO) ;
- Cas du déroutement et du changement de track ;
- Cas de la panne moteur.

20) Extrait du Manuel d'exploitation décrivant les procédures de formation des équipages de conduite, des agents techniques d'exploitation et des techniciens de maintenance

a) Membres de l'équipage de conduite (PNT)

Formation initiale et maintien des compétences

Le programme de formation initiale pour les opérations EDTO doit inclure l'entraînement des membres de l'équipage de conduite suivi d'une évaluation et d'un contrôle des compétences, dans les domaines suivants:

- Introduction aux règlements EDTO
- Préparation des vols EDTO
- Choix des aérodromes de dégagement pour l'heure d'utilisation possible ;
- points équitemps ;
- réserves de carburant pour le scénario du carburant critique ;
- liste minimale d'équipements ;
- performances un moteur en panne à MCT, au régime long range (notamment le profil de drift down) et au régime retenu pour la définition de la vitesse un moteur en panne approuvée ;
- routes et aérodromes prévus dans la zone d'exploitation EDTO.

b) Procédures d'urgence et de secours

Les procédures d'urgence et de secours pour les éléments ci-après adressés doivent être effectuées dans le cadre d'une séance sur simulateur de type LOFT EDTO. Les éléments à prendre en compte sont notamment :

- pannes multiples et simples associées à une décision de déroutement pour les systèmes avions suivants : électrique, hydraulique, pneumatique, instruments de vol, carburant, commandes de vol, protection contre le givrage, démarrage moteur et allumage, instruments pour le système de propulsion, navigation et communication, APU, conditionnement d'air et pressurisation, protection incendie pour les soutes, connaissance et utilisation du générateur de secours et pour un temps maximal de déroutement supérieur à 120 minutes comme seule source électrique ;
- procédure de rallumage en moulinet d'un moteur ;
- procédure d'allumage de l'APU en vol ;
- incapacité d'un membre d'équipage ;



- profil de déroutement ;
- procédures ATC de secours ;
- utilisation des équipements de secours ;
- gestion du carburant ;
- procédures et consignes lorsqu'un aérodrome de dégagement devient inutilisable :
- avant le point d'entrée EDTO ;
- en zone EDTO.

Le programme de stage de maintien des compétences doit prendre en compte l'aspect théorique approprié et les procédures d'urgence et de secours avec exécution d'une séance sur simulateur de type LOFT EDTO.

c) Adaptation en ligne EDTO

Les pilotes devront avoir effectué sous le contrôle d'un instructeur de qualification de type (TRI) ou d'un commandant de bord agréé pour les vols en ligne sous supervision, ayant l'expérience requise ci-après le nombre minimum d'étapes EDTO suivant :

- 2 étapes EDTO pour les commandants de bord et les copilotes ayant une expérience EDTO ;
- 3 étapes pour les commandants de bord et les copilotes n'ayant pas d'expérience EDTO.

Un pilote qui, depuis trois ans, n'aura pas effectué de vol EDTO ou suivi la partie spécifique EDTO du programme d'entraînements et de contrôles périodiques, doit suivre une nouvelle formation EDTO.

d) Agents d'opérations

La formation aux spécificités de l'exploitation EDTO doit au moins inclure les points suivants:

- Introduction aux règlements EDTO
- Préparation des vols EDTO
- Choix des aérodromes de dégagement pour l'heure d'utilisation possible ;
- point équitemps ;
- réserves de carburant pour le scénario critique carburant ;
- liste minimale d'équipements ;
- performances un moteur en panne à MCT et au régime long range (notamment le profil de drift down) et celui retenu pour la définition de la vitesse un moteur en panne approuvée ;
- routes et aérodromes prévus dans la zone d'exploitation EDTO ;
- plan de vol technique.

Les agents assurant la fonction dispatch devront en plus avoir suivi un complément de formation portant sur :





- les communications ;
- l'analyse des évolutions des situations météorologiques et fiabilité des informations par zone.

Le stage de maintien des compétences doit incorporer les spécificités de l'exploitation EDTO.

21) Organigramme fonctionnel de l'exploitation

L'organigramme fonctionnel de l'exploitation devra être accompagné de la définition des fonctions tenues.

22) Extrait du Manuel d'exploitation décrivant les procédures d'analyse des vols

Dans le cadre du programme de prévention des accidents et de sécurité des vols, un système d'analyse des vols basé sur l'exploitation systématique des paramètres de vol enregistrés et des dossiers de vol doit être mis en place. La compagnie doit présenter la structure et les procédures mises en place.

23) Bilan d'exploitation

Dans le cas d'une demande pour un temps de déroutement supérieur ou tous les ans à partir de la date de la décision, l'exploitant doit transmettre à l'ANAC un rapport présentant le bilan d'exploitation EDTO de son modèle d'avion. Le bilan d'exploitation devra notamment comprendre :

- un rapport de fiabilité du couple cellule/moteur et de l'APU pour la compagnie et pour la flotte mondiale ;
- une analyse des événements en exploitation et des incidents ;
- le nombre de vols EDTO effectués ;
- le nombre de vols EDTO effectués en tolérance technique LME et nature ;
- un rapport de suivi carburant ;
- un rapport sur la disponibilité des informations météorologiques aux aérodromes de décollage choisis ;
- un rapport de fiabilité des communications entre l'équipage et le dispatch ;
- un rapport d'analyse des vols.

24) Un Programme d'entretien qui prend en compte :

a) Programme de contrôle

Ce Programme doit contenir des procédures qui empêcheraient qu'un





avion puisse être dispatché pour une exploitation sur une longue distance tant que les actions correctives appropriées n'ont pas été effectuées et vérifiées, après chacun des événements suivants :

- un arrêt du système de propulsion ;
- une panne d'un système primaire ;
- toute tendance négative/problème répétitif, constaté de façon significative sur un vol.

25) Programme de surveillance des conditions cellule/moteur.

La surveillance de condition devra prévoir un système pour la collecte de données qui garantit l'analyse et la correction à temps des problèmes de moteur. Ce Programme devra permettre de :

- éviter les arrêts de moteur en vol par la détection précoce des détériorations
- s'assurer que les marges des limites des moteurs sont maintenues de sorte qu'un déroutement prolongé avec un seul moteur puisse être effectué sans dépasser les limites approuvées du moteur (c.-à-d., les vitesses du rotor, la température des gaz d'échappement, etc...), à tous les niveaux de puissance approuvés et dans les conditions environnementales prévues.

26) Programme de fiabilité

C'est un Programme de fiabilité orienté événement, conçu principalement pour identifier et prévenir les problèmes. Ce Programme doit incorporer des critères d'édition de compte rendus qui seront utilisés par le transporteur et l'ANAC comme un moyen de mesure de la fiabilité de l'opération sur une longue distance. Le Programme de fiabilité EDTO peut être un supplément à un Programme existant de fiabilité si le Programme existant est orienté événement.

27) Programme de contrôle des pièces pour les opérations sur une longue distance.

Ce Programme devra garantir que des pièces EDTO distinctes, comme exigé par les critères de conception de type, sont utilisées pour maintenir l'intégrité des systèmes uniques à l'EDTO. Ce Programme doit envisager la vérification des pièces installées sur l'avion et provenant des stocks d'emprunts ou d'accords de pool.

28) Programme de formation en entretien

Le Programme de formation devra se focaliser sur la sensibilisation du

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)</p> <p>« GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	---	--

personnel impliqué dans le Programme d'entretien des opérations sur une longue distance. Ce Programme peut être inclus dans la formation normale d'entretien mais devra mettre l'accent sur la nature particulière des exigences des opérations sur une longue distance.

29) Programme d'analyse et de surveillance continue

Le Programme normal d'analyse et de surveillance continue du transporteur aérien devra être complété pour inclure l'exigence d'une surveillance régulière du Programme d'opération sur une longue distance. Ce Programme complété doit garantir l'intégrité continue des Programmes d'entretien EDTO tout en permettant des ajustements de Programme, selon les cas.

30) Les procédures qui permettent :


- d'empêcher que des actions simultanées soient appliquées à des éléments similaires multiples dans chaque système critique EDTO ;
- d'identifier les tâches EDTO dans les formulaires des travaux de routine ainsi que les instructions y afférentes ;
- développer un contrôle de survol de l'eau EDTO pour vérifier l'état de l'avion et s'assurer que certains items critiques sont acceptables.

31) CAS D'UNE DEMANDE AVEC UNE VALEUR INITIALE DU TEMPS MAXIMAL DE DEROUTEMENT DE 120 MINUTES POUR UN EXPLOITANT SANS AUTORISATION EDTO

Un exploitant désirant démarrer une exploitation EDTO avec un temps maximal de déroutement de 120 minutes devra déposer sa première demande au moins 6 mois avant le début de l'exploitation. Ce délai est nécessaire à l'Autorité pour vérifier les procédures qui régissent une exploitation EDTO (Manuel EDTO exploitation, Manuel EDTO maintenance, consignes PPV, Manuels, Gestion qualité,...).

L'expérience EDTO sur avion n'est pas nécessairement requise, l'Autorité évaluera les capacités de l'exploitant sur la base de la mise en place d'un processus d'exploitation ainsi que sur la base des moyens mis en œuvre. L'ensemble de ces démonstrations sera alors reconnu comme un équivalent d'expérience.

La compagnie EDTO postulante peut profiter préalablement des compétences et de l'expérience de compagnies EDTO déjà expérimentées avant de constituer sa propre

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)</p> <p>« GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	---	--

expérience (transfert de compétences). En d'autres termes, la société EDTO peut s'appuyer au démarrage de l'exploitation sur une ou des sociétés agréées EDTO pour sous-traiter une partie des opérations EDTO (maintenance, préparation des vols/dispatch).

Dans le cas d'une société qui s'appuie sur des compétences extérieures pour sous-traiter par exemple sa maintenance et/ou sa préparation des vols, il est nécessaire que la société démontre ses capacités à maîtriser les prestations des sous-traitants spécifiques EDTO.

Notamment pour réaliser la maîtrise des sous-traitants spécifiques EDTO, la compagnie devra être dotée d'une structure minimale en nombre et compétences EDTO pour assurer :

- la supervision des tâches de maintenance et endosser la responsabilité du suivi de navigabilité des avions ;
- la supervision des opérations au sol ;
- la supervision des opérations vol ;
- la supervision de la qualité interne pour assurer la cohérence des procédures et le suivi du fonctionnement de ces procédures à travers les audits.

Par ailleurs, dans le cadre d'une compagnie en création, il est nécessaire qu'un chef de projet EDTO soit désigné par la compagnie afin d'assurer l'articulation entre les différents secteurs impliqués dans les opérations EDTO.


Deux cas principaux peuvent se présenter :

1. Compagnie déjà établie qui n'a pas d'expérience EDTO :

a) compagnie déjà dotée de long-courriers : la compagnie simule l'EDTO sur son réseau (maintenance EDTO, préparation des vols EDTO avec scénario EDTO). Un dossier mettant en œuvre cette simulation doit être déposé auprès de la DAC. La société peut également faire appel à la sous-traitance. La validation se fera au simulateur et en ligne.

b) Compagnie dotée d'avions moyen-courriers : s'il a été estimé que sur son réseau il était difficile de simuler des scénarii EDTO (la durée du vol et la disponibilité en vol devant être suffisants). La compagnie devra parvenir à construire une expérience par la simulation de l'application des procédures sur un réseau adapté et par l'acquisition de compétences extérieures à la compagnie. Le vol de validation s'effectuera en ligne sous



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)</p> <p>« GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	---	--

supervision de l'Autorité, et il sera précédé de séance(s) au simulateur supervisé par l'Autorité.

2. Compagnie qui se crée :

Dans ce cas la société devra démontrer sa compétence EDTO soit en interne (embauche de personnels en nombre, qualité et expériences suffisantes) soit en externe (sous-traitance à une société expérimentée). Il est nécessaire que la compagnie vérifie que les articulations entre les différentes entités impliquées dans l'EDTO fonctionnent ; à cette fin, un responsable ou chef de projet EDTO devra être désigné.

En ce qui concerne les personnels navigants techniques, un noyau de pilotes sera proposé par la compagnie et l'Autorité évaluera leurs compétences (expérience EDTO, type ou ligne).

Le fonctionnement des procédures spécifiques EDTO sera vérifié par simulation. Le vol de validation s'effectuera en ligne sous supervision de l'Autorité, et il sera précédé de séance(s) supervisées au simulateur par l'Autorité.

Dès réception du dossier de demande, l'ANAC désigne un chef de projet pour l'approbation EDTO.


La phase II consiste en une évaluation sommaire par les inspecteurs de l'ANAC du dossier de demande.

Suite à l'évaluation du dossier de demande transmis par l'exploitant, si le chef de projet constate des omissions ou erreurs relatives au dit dossier et aux documents exigés, ces omissions ou erreurs lui sont notifiées pour actions correctives.

Après trois (3) soumissions non concluantes, le processus d'approbation s'arrête et l'ANAC adresse un courrier à l'exploitant lui indiquant les raisons de l'arrêt du processus d'approbation.

La phase de demande formelle se termine par une réunion entre l'ANAC et l'exploitant.

Un courrier officiel sera adressé par le chef de projet à l'exploitant pour lui signifier la recevabilité de la demande. La recevabilité de la demande formelle ne constitue pas une approbation des documents joints au dossier. Ces documents seront examinés en profondeur dans les phases ultérieures du

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)</p> <p>« GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	---	--

processus d'approbation. La fin de la phase II déclenche la phase III.

3.2.3. Phase III : Evaluation des documents

Durant cette phase les inspecteurs de l'équipe d'approbation de l'ANAC et le chef de projet désigné par l'ANAC évaluent en profondeur les éléments du dossier de demande formelle d'approbation EDTO soumis en phase II pour s'assurer de la conformité et de la pertinence des éléments fournis.

Suite à l'évaluation approfondie du dossier de demande transmis par l'exploitant, si le chef de projet constate des omissions ou erreurs relatives au dit dossier et aux documents exigés, ces omissions ou erreurs lui sont notifiées pour actions correctives.

Après trois (3) soumissions non concluantes, le processus d'approbation s'arrête et l'ANAC adresse un courrier à l'exploitant lui indiquant les raisons de l'arrêt du processus d'approbation.

La phase III se termine par une réunion de clôture entre l'équipe d'approbation de l'ANAC et l'exploitant. Au cours de cette réunion, les résultats de la phase III lui seront présentés et il sera invité à entamer la phase IV. Un courrier de confirmation officiel lui sera adressé par l'ANAC.

3.2.4. Phase IV: Inspection et démonstration

Cette phase consiste en une inspection formelle des procédures de l'exploitant et de l'aéronef.

L'exploitant démontre devant l'équipe d'approbation de l'ANAC la mise en œuvre des exigences réglementaires.

Si, au moment de l'inspection, certains éléments ou la conduite d'activités par le postulant se révèlent insuffisants, des mesures correctives appropriées devront être proposées par le postulant. L'équipe de certification de l'ANAC discutera avec le postulant des moyens pour corriger les écarts. Une nouvelle inspection sera programmée si nécessaire. Les écarts devront être corrigés avant la fin du processus.

Un vol de démonstration devra s'effectuer en ligne sous supervision d'un inspecteur en vol de l'ANAC formé à la réglementation et aux procédures EDTO. Il pourra être précédé de séance(s) au simulateur supervisé par l'Autorité.



Les éléments suivants doivent être pris en compte :

- Contact avec dispatch
- Evaluation au point d'entrée EDTO (état technique de l'avion + actualisation de l'accessibilité des terrains d'appui EDTO) ;
- Cas du déroutement et du changement de track ;
- Cas de la panne moteur.

La phase IV se termine par une réunion de clôture entre l'équipe d'approbation de l'ANAC et le postulant. Au cours de cette réunion les résultats de la phase IV seront présentés au postulant.

En cas d'incapacité avérée du postulant à corriger les écarts constatés par l'ANAC, le postulant sera informé de l'impossibilité de poursuivre le processus d'approbation.

Dans le cas où les résultats sont jugés satisfaisants, le postulant en sera informé et un courrier officiel de confirmation du passage en phase V lui sera par la suite adressé par l'ANAC.

3.2.5. Phase V : Approbation EDTO

La phase de démonstration (phase IV) étant concluante, l'ANAC délivre une approbation EDTO.

Le détenteur de l'approbation est responsable de la conformité continue de ses activités avec la réglementation en vigueur.

3.3. Surveillance continue

L'ANAC réalisera des actes de surveillance continue auprès du détenteur de l'approbation EDTO pour s'assurer du maintien de la conformité des opérations par ce dernier à la réglementation en vigueur. Le détenteur de l'approbation EDTO peut par la suite solliciter l'ANAC pour une modification de l'approbation suivant une augmentation du temps maximal d'éloignement ou une extension de la zone d'exploitation.

3.4. Modification d'une autorisation EDTO

3.4.1. Augmentation du temps maximal d'éloignement d'une approbation EDTO



3.4.1.1 Politique de détermination du temps maximal d'éloignement d'une autorisation EDTO

Il existe trois différents stades de temps maximal d'éloignement pour la délivrance d'une autorisation EDTO :

- au-delà de 60 et jusqu'à 90 minutes incluses ;
- au-delà de 90 minutes et jusqu'à 120 minutes incluses ;
- au-delà de 120 minutes et jusqu'à 180 minutes incluses.

L'attribution de la valeur du temps maximal d'éloignement (selon la certification EDTO de l'avion) dépend de l'expérience en service de la compagnie sur des routes EDTO et non EDTO avec le même type d'appareil ou un type équivalent et des procédures mises en place pour la compagnie pour répondre aux exigences liées à ce type d'exploitation.

L'expérience requise pour passer du deuxième stade au troisième stade est au minimum d'un an. Néanmoins lorsque le temps maximal d'éloignement est de 120 minutes, une augmentation de 15%, soit 138 minutes, pourra être accordée en fonction des contraintes liées à la zone d'exploitation.


3.4.1.2. Traitement de la demande

Dans le cas où un exploitant demande une augmentation du temps maximal d'éloignement d'une autorisation EDTO, ce dernier devra fournir à l'ANAC un bilan d'exploitation, ainsi que la distance maximale d'éloignement d'un aéroport accessible liée à ce nouveau temps. En fonction des résultats des différents audits, inspections, vérifications et contrôles en vol réalisés par les services de l'ANAC concernés par ce dossier, si l'expérience de l'exploitant est jugée suffisante (voir paragraphe 2.1.1), et après avis des services concernés, l'ANAC décidera de l'augmentation du temps maximal d'éloignement de l'autorisation EDTO.

3.4.2. Extension de la zone d'exploitation


Dans le cas où un exploitant demande une extension de la zone d'exploitation, ce dernier devra joindre à sa demande :

- 1) Une liste des aéroports de dégagement adéquats avec leurs principales caractéristiques (longueurs de piste, minimums météorologiques associés aux différentes procédures et minimums majorés EDTO à la préparation du vol, horaires d'ouverture, niveau de SSLIA) ;
- 2) La carte représentant les différentes routes suivies, les aéroports de dégagement adéquats, la zone EDTO et les cercles d'éloignement maximum de ces aéroports, utilisée pour la préparation et le suivi du vol ;

 <p data-bbox="188 199 501 246">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="600 109 1134 159">Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)</p> <p data-bbox="780 174 954 199">« GUID-OPS-3107 »</p>	<p data-bbox="1211 114 1378 215">Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	--	--

- 3) Si nécessaire, la formation sur les particularités de la zone d'exploitation dispensée aux équipages et/ou agents d'exploitation chargés de la préparation.
-



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'approbation particulière de vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)</p> <p>« GUID-OPS-3107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 07/07/2022 Amendement : 01 Date : 07/07/2022</p>
--	---	--

ANNEXE 1—FORMULAIRE DE DEMANDE D'APPROBATION EDTO

FORM-OPS-3008: FORMULAIRE DE DEMANDE D'APPROBATION EDTO



Autorité Nationale de l'Aviation Civile

**FORMULAIRE DE DEMANDE EDTO
FORM-OPS-3008**

Edition : 02
Date : 07/07/2022
Amendement : 01
Date : 07/07/2022

1. Courrier de demande

Initiale Renouvellement Modification

2. Identification de l'exploitant

a) Nom commercial :		b) Code OACI (trigramme) :	
Localisation géographique :			
Boite Postale :			
Email :			
Téléphone :			
Fax :			

3. Point focal du postulant pour les questions liées à la demande

Le postulant doit nommer un point focal avec qui servira de lien avec les inspecteurs de l'ANAC pendant le processus d'approbation

Nom et prénoms :		Fonction :	
Téléphone :		Email :	

4. ÉLIGIBILITÉ – APTITUDE

Date de l'obtention de l'éligibilité et aptitude ETOPS pour le couple spécifique cellule moteur		
Temps de déroutement maximal autorisé		
Copie du supplément EDTO au manuel de vol et du document CMP EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non

5. Informations sur les aéronefs concernés

	Constructeur	Modèle d'aéronef	Numéro de série	Immatriculation
1				
2				
3				
4				
5				

Joindre des copies supplémentaires de cette section pour ajouter plus d'aéronefs si nécessaire.

6. Documents amendés (Joindre les éléments de preuve)		
Document de conformité au document CMP EDTO dernière révision et liste des AD pour les avions certifiés EDTO par la FAA ou par l'AESA.	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Approbation du Manuel EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Approbation du Manuel d'exploitation	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Approbation des procédures de maintenance spécifique EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Approbation du Programme de formation PNT	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Approbation des Procédures particulières	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Approbation du Manuel de vol (amendé EDTO)	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Approbation du MEL (révisé EDTO)	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
7. Expérience (cas EDTO accéléré)		
Expérience EDTO de l'exploitant	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Durée d'exploitation et nombres de vols EDTO effectués en EDTO sur le couple spécifique cellule moteur	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Expérience de la compagnie sur les routes qui seront exploitées en EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Expérience des PNT	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Simulation d'opérations EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Expérience préalable long-courrier avec des avions de technologie similaire et des moteurs de technologie similaire	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
8. Fiabilité		
Taux d'arrêts moteur en vol de l'exploitant		
Pour le couple spécifique cellule-moteur	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Pour les avions équipés du même type de moteur	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Taux d'arrêts moteur en vol en considérant la flotte mondiale		
Pour le couple spécifique cellule-moteur	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Pour le couple spécifique cellule-moteur conforme au standard EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Pour les avions équipés du même type de moteur	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
9. Définition de la zone d'exploitation		
Manuel d'exploitation – Approbation / Amendement	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Calcul de la "vitesse de croisière un moteur en panne approuvée" (cf. RACI 3000. § 4.7.1)	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Vitesse de croisière monomoteur approuvée pour chaque zone d'opérations envisagée	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Temps de déroutement maximal demandé	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Carte figurant, pour chaque aérodrome de dégagement, les courbes représentant la distance à l'aérodrome de dégagement pour le temps de vol de 60 minutes (conformément au RACI 3000. § 4.7.1))	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Carte figurant, pour chaque aérodrome de dégagement, les courbes représentant la distance à l'aérodrome de dégagement pour le temps de dégagement maximal demandé à la "vitesse de croisière monomoteur approuvée" (sans vent et en conditions standard).	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Altitudes minimales sur les itinéraires de dégagement prévus	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Caractéristiques des aérodromes de dégagement retenus (longueur de piste, minima opérationnels, équipements et services) et démonstration de conformité avec les exigences réglementaires	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
10. Moyens de communication		
Équipements requis par le chapitre 6 du RACI 3000	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Moyen de communication permettant à tout moment un contact rapide et fiable entre l'avion et le dispatch	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
11. Préparation des vols		
Consignes pour la préparation des vols	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Cartes utilisées	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Documents météorologiques prévus	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Calcul de la période d'accessibilité d'un aérodrome de dégagement EDTO Cf. RACI 3000. §4.2.8	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Carburant et lubrifiant		
Gestion et utilisation des renseignements complémentaires (navigation, infrastructure, NOTAMs)	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non



Calcul des réserves de carburant critique Cf RACI 3000 §4.7.1	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Carburant additionnel (protection contre le givre, fonctionnement APU)	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Scénario du carburant critique Cf RACI 3000 SUPPLEMENT C	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Plan de vol exploitation informatisé	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Note explicative relative au PVE, à sa procédure d'actualisation, aux procédures de vérification par l'équipage au sol et en vol en cas de changement de route	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Documentation pour le suivi d'un vol EDTO		
Documentation réduite	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Document permettant de vérifier les minimums majorés aux aérodromes de dégagement et l'évolution des conditions météorologiques sur ces aérodromes	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Document pour le calcul carburant	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Document pour le suivi des communications avec le Dispatch ; dans le cas de l'utilisation de la HF : fréquence, station, heure de contact, qualité de la réception	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Performances		
Tableaux de données de performances en vol, sur un moteur donnant la consommation carburant et la vitesse propre en fonction de : température, niveau de vol (niveau 100 compris), masse de l'avion	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Tableaux de données de performances en vol, tous moteurs en fonctionnement au niveau 100 (ou un niveau supérieur si oxygène suffisant) et au régime de vol retenu (régime Long Range accepté), donnant la consommation carburant et la vitesse propre en fonction de : température, masse de l'avion.	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Données sur la dégradation des performances due à l'accrétion de glace sur les surfaces non protégées de l'avion	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Tableaux de données de performances en vol, sur un moteur donnant la consommation carburant et la vitesse propre en fonction de : température, niveau de vol (niveau 100 compris), masse de l'avion	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
12. LME		
Approbation	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Spécificités EDTO – Équipements mini pour les opérations EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
13. Entretien		
Certification EDTO (Airframe)	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Certification EDTO (Engine)	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Certification EDTO (APU)	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
PROGRAMME D'ENTRETIEN		
Organisation		
Organigramme	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Politique de supervision des maintenances EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Tâches et responsabilités des personnels dédiés EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Procédure de réalisation des travaux EDTO y compris pour les systèmes identiques	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Procédure de qualification EDTO pour les Techniciens	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Procédure de délivrance APRS EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Procédure de vérification des équipements EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Modes d'entretien		
Cartes de Travaux ETOPS y compris Pré-vol ETOPS et procédure d'entretien courant (Servicing)	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
CRM ETOPS (modèle)	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Formations		
Programme de formation Initiale EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Contenu du cours de formation initiale EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Principe d'évaluation des participants à l'issue de la formation initiale EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Programme de formation continue EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Contenu du cours de formation continue EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Principe d'évaluation des participants à l'issue de la formation continue EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Fiabilité EDTO		
Procédure de notification à l'Autorité des défauts majeurs / incidents durant les visites programmées et les vols EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Liste des incidents à notifier impérativement à l'Autorité d'immatriculation	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non

Procédure et programme établi pour le suivi du comportement des moteurs (ECTM)	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Procédure et programme établi pour le suivi de la consommation d'huile des moteurs	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Procédure et programme établi pour le suivi de démarrage / opération APU en vol	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
14. Procédures en vol EDTO		
Contact avec dispatch	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Evaluation au point d'entrée EDTO (état technique de l'avion + actualisation de l'accessibilité des terrains d'appui EDTO)	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Cas du déroutement et du changement de track	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Cas de la panne moteur	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
15. Formation		
MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE (PNT) Formation initiale et maintien des compétences		
Introduction aux règlements EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Opérations normal	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Préparation des vols EDTO et dispatch		
Choix des aérodromes de décollage	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Points équitemps	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Exigences en carburant EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
MEL EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Performances un moteur en panne à MCT	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Routes et aérodromes prévus dans la zone d'exploitation ETOPS	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Configuration pré vol du FMS	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Contrôle des performances de vol		
Gestion du vol, navigation et systèmes de communication	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Contrôle des systèmes avion	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Contrôle météo	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Gestion carburant en vol	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Procédures d'urgence et de secours		
Pannes multiples et simples associées à une décision de déroutement pour les systèmes avions	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Procédure de rallumage d'un moteur	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Incapacité d'un membre d'équipage	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Profil de déroutement	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Procédures ATC de secours	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Utilisation des équipements de secours	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Gestion du carburant	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Procédures et consignes lorsqu'un aérodrome de décollage devient inutilisable (avant le point d'entrée EDTO ; en zone EDTO)	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE (PNT) Adaptation en ligne ETOPS		
Adaptation en ligne EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
AGENTS D'OPÉRATIONS		
Introduction aux règlements EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Préparation des vols EDTO et dispatch		
Choix des aérodromes de décollage	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Points équitemps	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Exigences en carburant EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
MEL EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Performances un moteur en panne à MCT	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Routes et aérodromes prévus dans la zone d'exploitation EDTO	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Plan de vol technique	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Communications	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Analyse des évolutions des situations météorologiques et fiabilité des informations par zone	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
16. BILAN D'EXPLOITATION		
(Dans le cas d'une demande pour un temps de déroutement supérieur / tous les ans à partir de la date de délivrance)		
Rapport de fiabilité du couple cellule/moteur et de l'APU pour la compagnie et pour la flotte mondiale	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Analyse des événements en exploitation et des incidents cf RACI 3000 § 4.12	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non

Nombre de vols EDTO effectués	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Nombre de vols EDTO effectués en tolérance technique LME et nature	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Rapport de suivi carburant	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Rapport sur la disponibilité des informations météorologiques aux aérodromes de décollage choisis	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Rapport de fiabilité des communications entre l'équipage et le dispatch	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Rapport d'analyse des vols	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non

