

REPUBLIQUE DU BURUNDI

MINISTERE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'EQUIPEMENT
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE



GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION MONOMOTEUR EN CONDITION DE VOL IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT (SE-IMC)

GUI-AACB-OPS012

1^{ère} édition, Août 2019

B.P. 694 Bujumbura-Burundi; Tél :+257 22203102 (Secrétariat) ;+257 22203100 (standard info) ; Fax :+257 22223428.
Email : aacb@aacb.bi ; aacbburundi@yahoo.fr ; aacbburundi@gmail.com,
site web: www.aacb.bi



PAGES D'AMENDEMENTS

FICHE DE CONTROLE

Amendement		Insertion		
N°	Date d'application ¹	Date d'insertion	Nom et signature	Observations
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

¹ A remplir par le détenteur à chaque amendement

Chaque détenteur est responsable de sa mise à jour dès la réception de l'avis de mise à jour.



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

N° de page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'Amendement	Date d'Amendement
1.	01	31/08/2019	00	
2.	01	31/08/2019	00	
3.	01	31/08/2019	00	
4.	01	31/08/2019	00	
5.	01	31/08/2019	00	
6.	01	31/08/2019	00	
7.	01	31/08/2019	00	
8.	01	31/08/2019	00	
9.	01	31/08/2019	00	
10.	01	31/08/2019	00	
11.	01	31/08/2019	00	
12.	01	31/08/2019	00	
13.	01	31/08/2019	00	
14.	01	31/08/2019	00	
15.	01	31/08/2019	00	
16.	01	31/08/2019	00	
17.	01	31/08/2019	00	
18.	01	31/08/2019	00	
19.	01	31/08/2019	00	
20.	01	31/08/2019	00	
21.	01	31/08/2019	00	
22.	01	31/08/2019	00	
23.	01	31/08/2019	00	



Autorité de l'Aviation
Civile du Burundi

**GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION
SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT**

GUI-AACB-OPS012

Page: 5 de 26

Révision: 00

Date: 31/08/2019

Edition 01

24.	01	31/08/2019	00	
25.	01	31/08/2019	00	
26.	01	31/08/2019	00	



LISTE DE DISTRIBUTION

Destinataire	N° de copie	Version
Directeur Général AACB	01	Papier
Responsable de la Documentation (Bibliothèque)	02	Papier (original) et électronique
DRSSETA	03	Papier et électronique
Inspecteur du Bureau concerné	05	Papier et électronique
NCMC	06	Papier et électronique
Serveur (IT) AACB	07	Electronique
Exploitant aérien (Tous)	08	Papier



FEUILLE D'OBSERVATION

Malgré les vérifications faites, certaines inexactitudes ou erreurs peuvent subsister dans les informations fournies.

Toute personne ayant relevé de telles erreurs ou inexactitudes dans ce document est priée de bien vouloir en faire mention sur cette feuille en précisant la référence de la page en question.

Cette page doit ensuite être envoyée au bureau qui a rédigé le texte qui prendra en compte vos remarques et vous fera parvenir un accusé de réception ainsi qu'une nouvelle feuille d'observation.

Date :	Nom du rédacteur:	Direction / Bureau:	Pages:	OBSERVATIONS :



Autorité de l'Aviation
Civile du Burundi

**GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION
SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT**

GUI-AACB-OPS012

Page: 8 de 26

Révision: 00

Date: 31/08/2019

Edition 01

FEUILLE D'APPROBATION

NOM ET FONCTION	SIGNATURE	DATE
REDIGE PAR		
VERIFIE PAR		
APPROUVE PAR		



TABLE DES MATIERES

FICHE DE CONTROLE	2
LISTE DES AMENDEMENTS.....	3
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	4
LISTE DE DISTRIBUTION	6
FEUILLE D'OBSERVATION.....	7
FEUILLE D'APPROBATION.....	8
TABLE DES MATIERES	9
GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT	10
1 OBJET	10
2 DOCUMENTS ET FORMULAIRES	10
3 PROCESSUS D'APPROBATION SE-IMC.....	10
4 PROCEDURES D'EXPLOITATION	15
5 COMPOSITION ET QUALIFICATION DES MEMBRES D'EQUIPAGE.....	17
6 FORMATION DES EQUIPAGES.....	18
7 COMPTE-RENDU D'EVENEMENTS.....	21
8 MANUEL D'EXPLOITATION	21
9 GESTION DU MAINTIEN DE NAVIGABILITE ET ENTRETIEN POUR LES OPERATIONS EN MONOMOTEUR DE NUIT ET/OU DANS DES CONDITIONS IMC	22
10 PROCESSUS D'OBTENTION, MAINTIEN ET MODIFICATION D'UNE AUTORISATION SE-IMC	25
11 SURVEILLANCE PAR L'AACB.....	26

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 10 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT

1 OBJET

Dans le cadre d'opérations de transport aérien commercial (CAT), les avions monomoteurs à turbine ne sont exploités de nuit ou en conditions IMC que si l'exploitant s'est vu délivrer une autorisation de spécification opérationnelle par l'AACB.

2 DOCUMENTS ET FORMULAIRES

- Formulaire de demande d'approbation
- Spécifications d'exploitation

3 PROCESSUS D'APPROBATION SE-IMC

Pour être autorisé aux opérations SE-IMC, l'exploitant doit démontrer à l'AACB qu'il satisfait point par point à l'ensemble des exigences ci-dessous.

L'approbation opérationnelle délivrée par l'AACB pour réaliser des opérations SE-IMC doit être mentionnée sur la fiche de spécifications opérationnelles annexée au AOC de l'exploitant et doit être accompagnée d'une autorisation d'exploiter un avion monomoteur de nuit et/ou en condition IMC).

L'autorisation est valable pour des itinéraires spécifiques ou pour une zone géographique indiquée sur la fiche de spécifications opérationnelles. En cas de vols internationaux, il appartient à l'exploitant de déterminer si des autorisations spécifiques sont exigées des autorités des États survolés et de destination, et de les obtenir préalablement à la réalisation de ces vols.

Note : L'AACB peut instruire une demande d'AOC simultanément à une demande d'autorisation SE-IMC.

3.1 VALIDATION DE LA CAPACITE OPERATIONNELLE

Préalablement à la délivrance de l'autorisation, l'AACB validera la capacité opérationnelle de l'exploitant en supervisant la réalisation d'un ou plusieurs vols de validation, simulant les opérations envisagées sur un avion, incluant la planification normale, les procédures avant le vol et après le vol, et une démonstration simulant les procédures d'urgence suivantes :

- (1) Pratique d'une procédure d'atterrissage forcé pour atterrir dans des conditions IMC simulées, avec puissance zéro et en simulant le fonctionnement sur une alimentation électrique de secours ;
- (2) Procédures de redémarrage du moteur ;
- (3) Dépressurisation après une panne moteur, le cas échéant
- (4) Descente d'urgence dans des conditions IMC simulées d'une altitude représentative de la croisière (avion pressurisé ou non).

3.2 BILAN D'EXPLOITATION

La délivrance de l'autorisation est associée à l'exigence d'envoi annuel par la compagnie d'un bilan d'exploitation reprenant notamment les points suivants :

- Nombre de vols/Heures de vol effectués par les avions autorisés SE-IMC

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 11 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

- Fiabilité du moteur (exploitant et flotte mondiale) : incidents d'exploitation, analyse des tendances...
- Fiabilité des équipements requis pour l'exploitation SE-IMC
- Bilan de formation des équipages : retour d'expérience du RDFE sur la formation des équipages aux exigences SE-IMC ;
- Événements en service : bilan des événements en service pouvant affecter l'exploitation SE-IMC et survenus lors de tout type de vols (SE-IMC ou non).

Ce bilan peut être complété par toute information relative à l'exploitation SE-IMC jugée utile par l'exploitant.

3.3 CONDITIONS DE VALIDITE DE L'AUTORISATION

Cette autorisation permanente est soumise au respect continu des conditions de son approbation opérationnelle et du règlement en vigueur. En cas de défaut constaté par l'AACB, l'approbation pourra être retirée, suspendue, ou encore limitée dans le temps ou dans son périmètre.

3.4 RECEPTION DE LA DEMANDE

3.4.1 ADMISSIBILITE DE LA DEMANDE

Pour obtenir une autorisation de spécification opérationnelle SE-IMC, l'exploitant doit fournir la preuve que toutes les conditions suivantes sont remplies:

- (1) un niveau acceptable de fiabilité du moteur à turbine pour la combinaison spécifique cellule-moteur est atteint en service au niveau de la flotte mondiale;
- (2) des consignes et procédures de maintenance spécifiques destinées à garantir les niveaux recherchés de maintien de la navigabilité et de fiabilité de l'avion et de son système de propulsion ont été établies et incluses dans le programme d'entretien d'aéronef de l'exploitant, comprenant l'ensemble des éléments suivants:
 - (a) un programme de surveillance des tendances du moteur, excepté pour les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré après le 31 décembre 2004 et qui disposent d'un système automatique de surveillance des tendances;
 - (b) un programme de fiabilité du système de propulsion et des systèmes associés.
- (3) La composition de l'équipage de conduite (la composition minimale de l'équipage doit être de deux (2) pilotes.
- (4) Un programme de formation/contrôle pour les membres de l'équipage de conduite participant à ces opérations a été établi;
- (5) Des procédures opérationnelles, qui définissent l'ensemble des éléments suivants ont été établies:
 - (a) les équipements devant être emportés à bord, y compris leurs limites opérationnelles et les inscriptions appropriées dans la LME;
 - (b) la planification des vols;
 - (c) les procédures normales;
 - (d) les procédures d'urgence, y compris celles appliquées à la suite d'une défaillance du système de propulsion, ainsi que les procédures d'atterrissage forcé dans toutes les conditions météorologiques;

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 12 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

- (e) la surveillance et les comptes rendus d'incidents;
- (f) une évaluation des risques en matière de sécurité a été réalisée, incluant la détermination d'une période d'exposition acceptable si l'exploitant a l'intention d'en faire usage.

L'exploitant doit s'assurer que ces informations se trouvent également dans le manuel d'exploitation du postulant :

- (a) les exigences en termes de composition d'équipage (A.4.) et de qualification (A.5.)
- (b) les procédures d'exploitation (A.8.) : minima opérationnels d'aérodrome, minima de préparation des vols, préparation des vols, procédures en vol
- (c) les comptes rendus d'événements (A.11.)
- (d) les limitations (B.1)
- (e) les procédures normales (B.2.) : consignes d'utilisation des équipements spécifiques (GPS, radar météorologique, radio-altimètre)
- (f) les procédures anormales ou d'urgence (B.3.)
- (g) les procédures de préparation des vols (B.5.)
- (h) la liste minimale d'équipement (B.9.)
- (i) les équipements de secours, le cas échéant (B.10.)
- (j) les systèmes (B.12.) : description des équipements spécifiques (GPS, radar météorologique, radio- altimètre)
- (k) les routes et aérodromes (C) : itinéraires approuvés, sites d'atterrissage (y compris l'altitude, les longueurs utilisables, la direction d'atterrissage conseillée et les obstacles sur la zone), procédure pour l'évaluation de l'acceptabilité des sites d'atterrissage (lorsque l'autorisation concerne une zone et non pas des routes spécifiques)
- (l) la formation des équipages (D) : exigences en termes de formation et de contrôles.

La formation aux procédures d'exploitation SE-IMC doit apparaître de manière spécifique dans les programmes de formation des équipages.

Une formation de qualification de type/de classe peut déjà inclure une partie de la formation d'adaptation exigée et doit inclure les procédures normales, anormales et d'urgence, en particulier sur les pannes de moteur, y compris la descente en vue d'un atterrissage forcé en VFR de nuit ou en IFR.

Le postulant doit accompagner son dossier de demande d'approbation par le formulaire décrit dans le manuel MPI-AACB-OPS001 qu'il aura dûment rempli, afin de s'assurer que tous les documents nécessaires au traitement de la demande ont été fournis.

3.4.2 TRAITEMENT DE LA DEMANDE

L'exploitant doit transmettre à l'AACB son dossier de demande d'approbation SE-IMC pour étude au moins 60 jours avant le début des opérations SE-IMC.

3.4.3 CONSTITUTION DE DEMANDE

Le dossier de demande d'autorisation SE-IMC doit démontrer avec l'aide de pièces justificatives la conformité aux exigences ci-dessous. Il inclut notamment la documentation constructeur nécessaire et les projets d'amendement au manuel d'exploitation (voir point 5.11 ci-dessous). Le dossier complet doit être déposé au minimum 60 jours avant la date envisager pour débiter d'exploitation.

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 13 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

Les aspects relatifs à la gestion du maintien de navigabilité dans le cadre de ce type d'exploitation doivent être intégrés au dossier de démonstration de conformité et suivre les mêmes règles générales applicables pour les demandes liées aux organismes. Cet aspect du dossier est instruit par les mêmes intervenants de l'Autorité, en coordination avec les services appropriés.

Sauf dans le cas d'une dérogation instruite dans le cadre d'une délivrance initiale d'AOC, le dossier de demande est accompagné d'une étude de sécurité analysant l'impact de ce changement sur la sécurité de l'exploitation.

Cette étude doit notamment comprendre une analyse de l'expérience en service de l'opérateur concernant ses résultats passés en matière de sécurité, ses performances passées, la formation et l'expérience des équipages et la gestion du maintien de navigabilité et l'entretien. Les données fournies au moment de la demande doivent prouver la capacité et la compétence de l'opérateur pour mener et garantir ces opérations.

3.5 ANALYSE DE LA DEMANDE

Le processus d'approbation opérationnelle SE-IMC doit être fait en coordination avec un inspecteur de la navigabilité des aéronefs.

3.5.1 Exigences en matière d'équipements pour les opérations SE-IMC

Les avions utilisés pour des opérations SE-IMC sont dotés de l'ensemble des équipements suivants:

- (1) deux systèmes distincts de production d'énergie électrique, dont chacun est capable de fournir suffisamment de puissance pour tous les instruments de vol essentiels, les systèmes de navigation et les systèmes de bord nécessaires à la poursuite du vol jusqu'à l'aérodrome de destination ou l'aérodrome de dégagement;
- (2) deux indicateurs d'assiette, alimentés par des sources indépendantes;
- (3) pour le transport de passagers, un harnais ou une ceinture de sécurité avec sangle diagonale pour chaque siège passager;
- (4) un équipement radar météorologique embarqué;
- (5) dans un avion pressurisé, suffisamment d'oxygène de subsistance pour tous les occupants, pour permettre que la descente, après une panne moteur, s'effectue à la vitesse optimale de plané et dans la meilleure configuration de plané, en prenant pour hypothèse un taux de dépressurisation maximal de la cabine, depuis l'altitude de croisière maximale certifiée jusqu'à atteindre une altitude cabine inférieure à 13.000 pieds;
- (6) un système de navigation de surface pouvant être programmé avec les positions des sites d'atterrissage et fournissant à l'équipage de conduite un guidage latéral pour atteindre ces sites;
- (7) un radioaltimètre;
- (8) un phare d'atterrissage capable d'éclairer le point du toucher des roues au moins à partir d'une hauteur de 200 ft sur la trajectoire de descente moteur en panne;
- (9) un système d'alimentation électrique de secours d'une capacité et d'une endurance suffisantes pour être capable de fournir de l'énergie après une

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 14 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

panne totale de la production d'énergie, pour les charges requises pour l'ensemble des éléments suivants:

- (a) les instruments de vol et de navigation de surface essentiels pendant la descente depuis l'altitude maximale d'exploitation après une panne moteur;
 - (b) les moyens d'assurer une tentative de redémarrer le moteur;
 - (c) le cas échéant, la sortie du train d'atterrissage et des volets;
 - (d) l'utilisation du radioaltimètre tout au long de l'approche à l'atterrissage;
 - (e) le phare d'atterrissage;
 - (f) un chauffage de sonde Pitot;
 - (g) le moyen électrique destiné à assurer au pilote une vision suffisamment dégagée pour l'atterrissage, si l'avion en est pourvu.
- (10) un système d'allumage qui s'active automatiquement, ou est susceptible d'être actionné manuellement, pour le décollage, l'atterrissage et pendant le vol, dans des conditions d'humidité visible;
- (11) un moyen de surveiller en permanence le système de graissage de la transmission de puissance, afin de détecter la présence de débris associés à la défaillance imminente d'un élément du système de transmission, comprenant un avertisseur dans le compartiment de l'équipage de conduite;
- (12) un dispositif de commande de puissance moteur de secours, permettant le fonctionnement continu du moteur à un niveau de puissance suffisant pour achever le vol en toute sécurité en cas de défaillance raisonnablement probable du régulateur de débit de carburant.».
- (13) un système d'avertissement d'incendie moteur.
- (14) En cas de période d'exposition telle que définie au point 4.1, le matériel de survie approprié.

3.5.2 Certification de l'aéronef et fiabilité du système de propulsion

Le certificat de type de l'avion comprend une base de certification appropriée qui est établie par rapport à des règles de navigabilité qui ne soient pas antérieures à la JAR-23 (première version), ou la FAR23 modifiée par l'Amendement 28.

L'aéronef, monomoteur à turbine de classe de performances B, doit être certifié par l'Agence européenne de la sécurité aérienne en IFR jour et nuit.

Dans certains cas, des modifications particulières des systèmes peuvent être nécessaires pour ce type d'exploitation. Tout élément de certification supplémentaire doit être défini et mis à disposition par le titulaire du certificat de type ou du STC.

Le manuel de vol doit contenir des indications sur les limitations, les procédures, l'état d'approbation et les autres renseignements pertinents à l'exploitation d'un avion monomoteur à turbine de nuit et/ou en IMC.

Un niveau acceptable de fiabilité du système de propulsion pour la combinaison spécifique cellule/moteur doit être démontré par l'exploitant d'aéronef au niveau de la flotte mondiale.

Le taux de perte de puissance doit être inférieur à 1 pour 100.000 heures de fonctionnement. La perte de puissance est définie comme toute perte de puissance dont la cause peut être imputée à un moteur défectueux, ou à une conception ou une

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 15 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

installation défectueuse d'un élément de moteur, y compris la conception ou l'installation de systèmes secondaires d'alimentation en carburant ou de commande de moteur.

Note : Des essais supplémentaires ou d'autres données pertinentes (qui devront être jugés acceptables par l'AACB) pourront être considérés comme un facteur compensant une expérience en service insuffisante.

3.5.3 Liste minimale d'équipements

La gestion des cas de panne des équipements mentionnés ci-dessus, les restrictions de condition d'utilisation (restrictions ou interdiction des vols en conditions IMC et/ou de nuit) et les délais associés de remise en état doivent être intégrés dans la liste minimale d'équipements approuvée.

Le cas de la panne du système de suivi moteur doit également être traité avec un délai maximal de remise en service de type C. Cette tolérance doit être accompagnée d'une procédure opérationnelle consistant en un suivi manuel des paramètres en croisière d'une durée significative (supérieure à 30 minutes) en notant en phase stabilisée les paramètres N1, Np, ITT et Torque et en suivant l'évolution des paramètres durant la croisière.

4 PROCEDURES D'EXPLOITATION

4.1 Définitions

Site d'atterrissage : un site d'atterrissage est un aérodrome ou une zone où un atterrissage peut être effectué de jour ou de nuit. Il doit être jugé acceptable par l'exploitant pour effectuer en toute sécurité un atterrissage forcé, de manière à ce qu'on puisse raisonnablement s'attendre à ce que les personnes se trouvant dans l'avion ne subissent aucune blessure et que la surface ne soit pas endommagée. Pour de tels sites d'atterrissage, sur les liaisons régulières et, dans la mesure du possible sur tous les autres itinéraires, l'évaluation doit comprendre la confirmation des caractéristiques du terrain et signaler la présence d'obstacles.

Période d'exposition : temps correspondant, à la vitesse de croisière normale de l'avion, à une portion de la route empruntée au cours de laquelle aucun site d'atterrissage n'est à distance de plané sans moteur.

Terrain inhospitalier : une zone où :

- Un atterrissage forcé ne peut pas être effectué en toute sécurité parce que la surface est inadaptée ;
- Les occupants de l'avion ne peuvent pas être suffisamment protégés contre les éléments ;
- La présence ou la capacité des équipes de recherches et de sauvetage n'est pas assurée de façon suffisante compte tenu du risque prévu.

4.2 Détermination des itinéraires ou définition de la zone d'exploitation

L'exploitant doit démontrer à l'AACB la capacité à mener, en conformité avec les exigences de la présente procédure, les opérations dans toutes les zones ou sur les

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 16 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

itinéraires pour lesquels il sollicite l'autorisation. La méthode de détermination des itinéraires sur la zone ou les itinéraires spécifiques seront approuvés par l'AACB.

L'exploitant doit démontrer que, l'itinéraire et l'altitude de croisière sont choisis, dans la mesure du possible, de manière à être en permanence à une distance de plané d'un site d'atterrissage. Outre la nature du relief à survoler, l'évaluation des routes tiendra compte des renseignements météorologiques y compris les éléments saisonniers et autres phénomènes météorologiques défavorables pouvant avoir une incidence sur le vol.

Si les itinéraires envisagés ne permettent pas de satisfaire à cette exigence, une ou plusieurs périodes d'exposition peuvent être autorisées à condition qu'elles ne dépassent pas une durée de 15 minutes par période d'exposition. Il conviendra alors de tenir compte de l'état probable de la mer, de l'équipement de survie embarqué, de la fiabilité obtenue du moteur et des services de recherche et de sauvetage disponibles.

Si une période d'exposition est utilisée au-dessus de l'eau ou d'un terrain inhospitalier le transport d'un matériel de survie approprié est requis.

4.3 Minima opérationnels des aérodromes

L'exploitant doit spécifier des minima opérationnels d'aérodrome, conformément à l'article 17 du RAB 06, partie I, et à l'article 17 du RAB 06, partie III .

Minima au décollage : dans le cadre de l'exploitation SE-IMC, la visibilité/RVR minimale ne sera pas inférieure à 1500 mètres.

Cependant, sur la base d'une autorisation par piste/QFU, l'AACB peut approuver des valeurs inférieures à 1500 mètres, sans toutefois être inférieures à 500 mètres et à la RVR exigée pour la procédure d'atterrissage sur la piste/QFU en cas de besoin de retour immédiat.

En cas de nécessité particulière, liée à la piste/QFU ou aux performances de l'aéronef, de voir et d'éviter les obstacles au moment du départ ou en cas d'atterrissage forcé, des conditions supplémentaires (par exemple, plafond minimum) pourront être exigées comme mesure compensatoire.

4.4 Minima à l'atterrissage :

dans le cadre de l'exploitation SE-IMC, le plafond minimal sur l'aérodrome de destination doit être la valeur la plus élevée entre 500 ft ou la MDH ou la hauteur permettant une acquisition visuelle à 30 secondes du touché des roues.

4.5 PREPARATION DES VOLS

En plus des exigences générales du RAB 06 en matière de préparation des vols (conformité des minima notamment), les conditions spécifiques suivantes doivent être réunies pour les opérations SE-IMC.

(a) Décollage

L'exploitant doit sélectionner et spécifier dans le plan de vol opérationnel un aérodrome de dégagement au décollage au cas où il ne lui serait pas possible de

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 17 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

retourner à l'aérodrome de décollage pour des raisons météorologiques ou de performance. L'aérodrome de dégagement au décollage doit être situé à une distance de vol inférieure à 30 minutes à la vitesse de croisière normale en air calme, sur la base de la masse réelle au décollage.

L'exploitant doit s'assurer que, dans la mesure du possible, les seuls départs normalisés aux instruments (SID) à suivre sont ceux où la trajectoire de vol assurerait que, dans le cas d'une perte de puissance, l'avion puisse atterrir sur un aérodrome, sur un site d'atterrissage ou dans une zone dégagée.

(b) En route

Les procédures de préparation des vols doivent comprendre l'étude des informations météorologiques en route concernant les sites d'atterrissage dans la mesure où ces informations sont disponibles à partir de sources locales ou autres (observations ou prévisions sur site ou sur zone).

L'exploitant doit définir une politique concernant les conditions météorologiques (en particulier le plafond) exigées en route en préparation des vols, notamment en fonction des reliefs survolés, afin de permettre, sur la trajectoire de plané, une acquisition des références visuelles avec un préavis suffisant pour réaliser un atterrissage forcé en sécurité.

Les sites d'atterrissage appropriés pour un déroutement ou un atterrissage forcé doivent être programmés dans le système de navigation, de manière que la route et la distance soient immédiatement et continuellement.

(c) Atterrissage

L'exploitant doit s'assurer que, dans la mesure du possible, les seules arrivées normalisées aux instruments (STAR) à suivre sont celles où la trajectoire de vol assurerait que, dans le cas d'une perte de puissance, l'avion puisse atterrir sur un aérodrome, sur un site d'atterrissage ou dans une zone dégagée.

4.6 PROCEDURES SUITE A UNE PANNE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR

L'opérateur doit établir des procédures approuvées par l'AACB, pour les actions de l'équipage à la suite d'une panne de groupe motopropulseur : ces procédures doivent couvrir toutes les phases du vol et inclure les procédures d'atterrissage forcé.

5 COMPOSITION ET QUALIFICATION DES MEMBRES D'EQUIPAGE

Les exigences minimales en matière d'expérience pour les pilotes effectuant des opérations commerciales de transport aérien sur un avion monomoteur en monopilote, ayant lieu de nuit ou dans des conditions IMC ne doivent pas être moins restrictives que celles de l'article 120 du RAB 06, partie I, à l'exception du fait qu'aucune expérience sur avion multimoteurs n'est nécessaire.

Les exigences en matière de qualification et d'expérience récente doivent également être respectées pour une exploitation monopilote.

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 18 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

6 FORMATION DES EQUIPAGES

La formation aux procédures d'exploitation SE-IMC doit apparaître de manière spécifique dans les programmes de formation des équipages.

Une formation de qualification de type/de classe peut déjà inclure une partie de la formation d'adaptation exigée et l'exploitant peut, sur démonstration de l'équivalence, demander des allègements partiels à l'AACB.

6.1 Formation

(RAB 06, partie I, Appendice 3, point 7)

La formation doit être menée selon un programme conçu pour l'utilisation d'avions monomoteurs en vol de nuit et / ou dans des conditions IMC et comprendre au moins les points suivants :

6.2 Formation et contrôle au sol.

La formation et le contrôle au sol doivent inclure les éléments relatifs à l'exploitation SE-IMC : présentation des routes, zones, exigences associées à la réalisation de vols en SE-IMC en termes de préparation des vols, items MEL associés, utilisation des équipements, procédures d'urgence...

6.3 Formation sur avion ou simulateur de vol.

La formation sur avion ou simulateur de vol doit inclure les aspects suivants pour l'exploitation SE-IMC.

- (1) Procédures normales
 - (a) Utilisation des systèmes d'antigivrage et de dégivrage
 - (b) Procédures d'utilisation des systèmes de navigation
 - (c) Radar de positionnement et de guidage si l'appareil en est équipé
 - (d) Utilisation du radio-altimètre et du radar météorologique
- (2) Procédures anormales
 - (a) Défaillance des systèmes d'antigivrage et de dégivrage
 - (b) Défaillance du système de navigation
 - (c) Défaillances du système de pressurisation
 - (d) Défaillances du système électrique
 - (e) Descente d'urgence dans des conditions IMC simulées
- (3) Procédures d'urgence
 - (a) Panne moteur peu après le décollage

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 19 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

- (b) Panne moteur dans les cas autres que (i) et inclure des aspects relatifs à la reconnaissance de la panne, symptômes, type de panne, mesures à prendre et conséquences
- (c) Dépressurisation (le cas échéant)
- (d) Procédures de redémarrage du moteur
 - (i) Choix de l'aérodrome ou du site d'atterrissage
 - (ii) Utilisation du système de navigation
- (e) Communications ATC
- (f) Utilisation du système de navigation
- (g) Utilisation du radio-altimètre
- (h) Pratique d'une procédure d'atterrissage forcé pour atterrir dans des conditions IMC simulées, avec puissance zéro et en simulant le fonctionnement sur une alimentation électrique de secours.

6.4 Contrôle sur avion ou simulateur de vol

Les éléments complémentaires suivants doivent être inclus dans la liste des éléments devant être vérifiés dans le cadre d'une exploitation en monomoteur, de nuit et/ou dans des conditions IMC :

- (1) Pratique d'une procédure d'atterrissage forcé pour atterrir dans des conditions IMC simulées, avec puissance zéro et en simulant le fonctionnement sur une alimentation électrique de secours ;
- (2) Procédures de redémarrage du moteur ;
- (3) Dépressurisation après une panne moteur ;
- (4) Descente d'urgence dans des conditions IMC simulées d'une altitude représentative de la croisière (avion pressurisé ou non).

6.5 Adaptation en ligne sous supervision et contrôle en ligne

La connaissance appropriée des exigences liées à l'exploitation SE-IMC (routes, zones, exigences associées à la réalisation de vols en SE-IMC en termes de préparation des vols, items MEL associés, utilisation des équipements, connaissances des procédures d'urgence...) doit faire l'objet de vérifications lors des étapes d'adaptation en ligne et du contrôle en ligne. L'exploitant doit préciser parmi les étapes d'AEL un nombre minimal à réaliser à conditions SE-IMC, représentatif des conditions d'exploitation.

6.6 Maintien des compétences et contrôles périodiques

Les maintiens de compétences doivent être menés selon un programme conçu pour l'utilisation d'avions monomoteurs en vol de nuit et / ou dans des conditions IMC et comprendre au moins les points suivants, en plus des exigences réglementaires pertinentes du RAB 06, Partie I, Articles 114, 119 et 120.

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 20 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

6.7 Cours de rafraichissement au sol

Le cours de rafraichissement au sol et la vérification des connaissances acquises doivent inclure les éléments relatifs à l'exploitation SE-IMC : présentation des routes, zones, exigences associées à la réalisation de vols en SE-IMC en termes de préparation des vols, items MEL associés, utilisation des équipements, procédures d'urgence...

Dans le cadre de la partie « Examen d'accidents/incidents et d'événements », le cours de rafraichissement doit inclure des éléments du retour d'expérience de la compagnie concernant son exploitation SE-IMC et d'autres événements pertinents impliquant le même type avion ou en SE-IMC.

6.8 Contrôle en ligne.

La connaissance appropriée des exigences liées à l'exploitation SE-IMC (routes, zones, exigences associées à la réalisation de vols en SE-IMC en termes de préparation des vols, items MEL associés, utilisation des équipements, connaissances des procédures d'urgence...) doit faire l'objet de vérifications lors du contrôle en ligne.

6.9 Formation aux différences

Pour les pilotes déjà intégrés à la compagnie, qualifiés sur le type/classe concerné, et sauf dans le cas d'une délivrance initiale l'AOC, une formation adaptée doit être prévue et comprendre :

- une formation au sol présentant les routes, les zones, les exigences associées à la réalisation de vols en SE-IMC en termes de préparation des vols, items MEL associés, utilisation des équipements, procédures d'urgence...
- une formation pratique sur avion ou simulateur.

Cette formation doit faire l'objet d'une validation par un personnel de formation, de contrôle et de supervision approprié, préalablement à la réalisation par le membre d'équipage de vols en SE-IMC.

6.10 Conditions de réalisation de la formation

La réalisation des séances d'entraînement et de contrôles sur un simulateur de vol ou d'un dispositif d'entraînement au vol, disposant d'une autorisation d'emploi valide délivrée par l'AACB est recommandée.

Lorsque les exercices mentionnés ci-dessus sont effectués sur avion, les conditions IMC doivent être simulées pour le pilote, le contrôleur disposant en permanence de conditions VMC pour assurer la réalisation de l'exercice en toute sécurité. Des hauteurs minimales de fin d'exercice (atterrissage forcé, descente d'urgence...) doivent être spécifiées.

Rappel : Lorsque des exercices de panne moteur sont effectués sur avion, la panne moteur est simulée.

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 21 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

7 COMPTE-RENDU D'EVENEMENTS

Les exigences de notification d'événements doivent inclure :

- (1) Les problèmes sur les systèmes primaires en monomoteur, lors de vols de nuit et / ou en IMC,
- (2) Déroutement ou demi-tour,
- (3) Changements de puissance, pertes de puissance ou surtensions inopinées,
- (4) Incapacité de contrôler le moteur ou d'obtenir la puissance souhaitée, (v) Autres défaillances ou événements pouvant conduire à une perte de puissance.

Tout événement relatif à l'exploitation SE-IMC doit faire l'objet d'une notification sous 72 heures auprès de l'AACB.

8 MANUEL D'EXPLOITATION

Le manuel d'exploitation doit intégrer les spécificités d'exploitation SE-IMC, notamment :

- les exigences en termes de composition d'équipage (A.4.) et de qualification (A.5.)
- les procédures d'exploitation (A.8.) : minima opérationnels d'aérodrome, minima de préparation des vols, préparation des vols, procédures en vol
- les comptes rendus d'événements (A.11.)
- les limitations (B.1)
- les procédures normales (B.2.)
- les procédures anormales ou d'urgence (B.3.)
- les procédures de préparation des vols (B.5.)
- la liste minimale d'équipement (B.9.)
- les équipements de secours, le cas échéant (B.10.)
- les systèmes (B.12.) : description des équipements spécifiques (GPS, radar météorologique, radio- altimètre)
- les routes et aérodromes (C) : itinéraires approuvés, sites d'atterrissage (y compris l'altitude, les longueurs utilisables, la direction d'atterrissage conseillée et les obstacles sur la zone), procédure pour l'évaluation de l'acceptabilité des sites d'atterrissage (lorsque l'autorisation concerne une zone et non pas des routes spécifiques)
- la formation des équipages (D) : exigences en termes de formation et de contrôles.

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 22 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

9 GESTION DU MAINTIEN DE NAVIGABILITE ET ENTRETIEN POUR LES OPERATIONS EN MONOMOTEUR DE NUIT ET/OU DANS DES CONDITIONS IMC

Les autorisations pour exploiter en conditions en SE-IMC sont délivrées par l'AACB. Les vérifications liées au maintien de navigabilité sont réalisées à la demande de l'AACB.

9.1 Exigences/mesures particulières SE-IMC pour le maintien de navigabilité

Des procédures spécifiques du système d'entretien liées à l'exploitation SE-IMC mises en place par l'organisme agréé Partie M/G de l'opérateur doivent traiter des pratiques, de la formation et de la qualification minimum liées à l'entretien pour une exploitation SE-IMC.

9.2 Programme d'entretien

Le programme d'entretien de base de l'avion considéré doit inclure les exigences spécifiques liées à l'exploitation SE-IMC définies par le titulaire du certificat de type dont celles relatives aux systèmes et équipements requis pour cette exploitation SE-IMC indiqués dans le chapitre 4 de cette circulaire et doit être révisé à partir des résultats du programme de fiabilité.

Toutes les tâches spécifiques SE-IMC doivent être identifiées dans le programme d'entretien ainsi que sur les cartes de travail/bons de lancement.

9.3 Visite pré-vol

La visite pré-vol doit inclure la vérification des systèmes liés à l'exploitation SE-IMC.

9.4 Manuel MCM et/ou manuel SE-IMC

L'exploitant doit développer et mettre à jour régulièrement un manuel à usage de l'ensemble du personnel impliqué dans les opérations SE-IMC. Ce manuel n'a pas à reprendre le contenu du programme d'Entretien mais doit y faire référence. Il doit en particulier développer l'organisation, les ressources et les procédures spécifiques aux exigences SE-IMC et les procédures de contrôle adaptées. L'opérateur peut choisir d'intégrer directement ces informations dans son manuel MCM ou créer un manuel SE-IMC dédié.

9.5 Programme de fiabilité et rapport de fiabilité annuel

Un programme de fiabilité concernant le couple avion/moteur et ses équipements incluant les systèmes requis pour l'exploitation SE-IMC doit être développé. Ce programme a pour objectif primaire d'identifier le plus tôt possible et prévenir toutes les tendances négatives liées aux défaillances qui pourraient affecter les capacités de l'avion à assurer en toute sécurité les vols en SE-IMC et mettre en place les actions correctives appropriées (modification du programme d'entretien, application de modifications complémentaires optionnelles..).

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 23 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

Ce programme doit inclure la prise en compte de la fiabilité des systèmes requis pour l'exploitation SEIMC. En complément des informations liées à l'utilisation des équipements sur avion (déposes non programmées/ temps moyens avant dépose), ce programme doit prendre en compte les résultats issus des autres éléments suivants :

- Notification d'événements liés à l'exploitation SE-IMC ;
- Programme de suivi de la fiabilité des systèmes de propulsion et rapport de suivi mensuel ;
- Programme de suivi de la consommation d'huile/analyse d'huile moteur ;
- Suivi des performances moteur ;
- Programme de vérifications spécifiques SE-IMC.

Ce programme de fiabilité concernant le couple avion/moteurs et ses équipements doit faire l'objet d'un rapport de fiabilité annuel et doit être diffusé systématiquement à l'autorité.

9.6 Notification d'événements liés à l'exploitation SE-IMC

En complément des événements devant être reportés selon le RAB 06, partie I, Appendice 3, paragraphe 5, les événements suivants doivent être reportés à l'Autorité dans les 72 heures :

- Arrêts moteur en vol (IFSD) ;
- Pannes ayant motivé un déroutement ou un retour à la base;
- Variations de puissance intempestives ;
- Incapacité de contrôler le moteur ou d'obtenir la puissance désirée, pompages ;
- Défaillances sur tout système exigé pour l'exploitation SE-IMC.

9.7 Programme de suivi de la fiabilité des systèmes de propulsion et rapport de suivi mensuel

L'exploitant doit fournir mensuellement à l'autorité son évaluation de la fiabilité de ses systèmes de propulsion utilisés dans le cadre de son exploitation en SE-IMC, de façon à s'assurer que le programme d'entretien maintient la fiabilité des moteurs au niveau nécessaire pour l'exploitation SE-IMC.

Toute observation de tendances préjudiciables nécessite une évaluation immédiate par l'exploitant et une information à l'Autorité. Il peut en résulter des actions correctives ou des limitations opérationnelles.

9.8 Programme de suivi de la consommation d'huile/analyse d'huile

Le programme de suivi de la consommation d'huile doit refléter les recommandations du constructeur et permettre une interprétation fine des variations de ces consommations.

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 24 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

Si l'analyse de l'huile est préconisée pour le moteur considéré, elle doit être ajoutée au programme.

9.9 Suivi des performances moteur

Un programme de suivi des paramètres moteur doit décrire les paramètres à contrôler ainsi que la méthode de collecte des données et le processus permettant d'isoler des écarts et de déclencher les actions correctives associées. Pour les avions pour lesquels le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré après le 1er janvier 2005 inclus, il doit s'agir d'un système de surveillance automatique de tendances.

Le programme doit s'inspirer des instructions du constructeur et des pratiques de l'industrie. Ce suivi sera utilisé pour détecter les détériorations en amont, permettant ainsi la mise en œuvre d'actions correctives avant que la sécurité ne soit affectée.

L'opportunité d'effectuer des contrôles de puissance fréquents et enregistrés doit être envisagée.

9.10 Programme de vérifications spécifiques SE-IMC

L'exploitant doit mettre en place des procédures de vérifications spécifiques pour pouvoir remettre en exploitation SE-IMC un aéronef ayant subi un arrêt moteur, la défaillance d'un système significatif SE-IMC, une détérioration de paramètres ou tout événement particulier qui justifie des vérifications en vol ou des vérifications particulières.

9.11 Programme de formation des personnels concernés par l'exploitation SE-IMC

La formation concerne l'organisme du maintien de navigabilité mais aussi les personnels travaillant au sein des organismes agréés RAB 08.1 entretenant des avions exploités en SE-IMC.

L'objectif du programme de formation est d'assurer que les personnels en question ont la formation nécessaire pour gérer et accomplir correctement toutes les tâches associées en insistant sur la nature spécifique de l'entretien SE-IMC.

Même si la formation du personnel de maintenance est du ressort de l'organisme RAB 08.1, il est de la responsabilité de l'organisme du maintien de navigabilité de s'assurer que les personnels des ateliers RAB 08.1 sont bien formés aux particularités liées à l'exploitation SE-IMC selon ses procédures approuvées.

Dans ce contexte, l'organisme du maintien de navigabilité peut transmettre une procédure décrivant ses principes SE-IMC et les actions de maintenance qu'un organisme RAB 08.1 doit appliquer dans le cadre d'une exploitation SE-IMC (conditions d'intervention sur des systèmes redondants, enregistrement des consommations d'huile...).

De plus, le programme d'audit qualité de l'organisme du maintien de navigabilité doit permettre de s'assurer que les mécaniciens travaillant sur la flotte SE-IMC ont bien reçu une formation adaptée.

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 25 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

9.12 Procédure de contrôle des pièces détachées SE-IMC

L'exploitant doit développer une procédure de contrôle des éléments d'aéronef SE-IMC. Cette procédure doit permettre de garantir que tous les équipements installés sont conformes à la configuration SE-IMC des aéronefs concernés.

Cette procédure peut intégrer une vérification répétée à différents stades du processus de remplacement d'un équipement (commande, traitement de la commande, réception de l'équipement, mise à jour du KARDEX).

9.13 Compte rendu de matériel

Le CRM doit inclure les aspects liés à une exploitation SE-IMC qui doivent être clairement identifiés, notamment ceux associée aux tolérances MEL, aux travaux différés, aux visites de maintenance, aux signatures des approbations pour remise en service et à la consommation d'huile.

9.14 Contrat d'entretien

Afin de garantir une bonne interface entre l'organisation de l'opérateur SE-IMC et les ateliers d'entretien agréés RAB 08.1 contractés pour l'entretien des avions exploités en SE-IMC, les contrats d'entretien doivent préciser les points particuliers liés à l'exploitation SE-IMC applicables aux ateliers RAB 08.1 en question (ex : formations spécifiques, consommation/analyse d'huile, trend monitoring, contrôle des pièces SE-IMC, programme de vérifications spécifiques, prévention d'erreurs en particulier les risques d'erreurs répétées sur les systèmes redondants, ..).

10 PROCESSUS D'OBTENTION, MAINTIEN ET MODIFICATION D'UNE AUTORISATION SE-IMC

10.1 Généralités

Le processus général lié aux autorisations SE-IMC est conduit sous responsabilité des Bureaux AIR et OPS. Ce chapitre ne décrit que les modalités de demande d'autorisation SE-IMC et les principales phases d'instruction de ces dossiers vis-à-vis des sujets liés à la gestion du maintien de navigabilité et d'entretien.

10.2 Autorisation SE-IMC initiale

10.2.1 Dossier de demande

La première demande d'autorisation SE-IMC doit être déposée conformément au paragraphe 5.10 ci-dessus à l'AACB.

10.2.2 Constitution d'un dossier de demande SE-IMC

En complément des éléments que l'exploitant doit transmettre à l'autorité pour la partie OPS (voir § 5.11), l'organisation agréée RAB 08.1 de l'exploitant doit transmettre à l'AACB les documents SE-IMC suivants relatifs à la gestion du maintien de navigabilité et l'entretien :

- Document définissant les spécifications pour ce type avion/moteur et ce type d'exploitation
- Programme d'entretien

 <p>Autorité de l'Aviation Civile du Burundi</p>	<p>GUIDE D'APPROBATION DE LA SPECIFICATION SE-IMC A L'ATTENTION DE L'EXPLOITANT</p> <p>GUI-AACB-OPS012</p>	<p>Page: 26 de 26 Révision: 00 Date: 31/08/2019 Edition 01</p>
--	--	--

- Manuel MGN révisé et /ou Manuel spécifique SE-IMC
- CRM
- Contrats d'entretien

10.2.3 Instruction

L'étude du dossier et les audits réalisés par l'AACB se finalisent, si les résultats le permettent, par une recommandation pour la délivrance de l'autorisation SE-IMC.

11 SURVEILLANCE PAR L'AACB

La cellule inspection contrôle le respect de l'ensemble des procédures spécifiques SE-IMC, concernant la gestion du maintien de navigabilité et d'entretien, en les intégrant au programme de surveillance de l'ensemble de l'organisme de gestion du maintien de navigabilité et ce pour l'ensemble des combinaisons cellule/moteur exploitées en SE-IMC.
