

REMERCIEMENT

*Nous tenons à remercier toutes les personnes ayant contribuées à
l'élaboration de ce modeste travail
en particulier pour :*

*Mr TERMELLIL FARID qui a dirigé ce travail et qui nous a
soutenus durant toute l'année*

*Mr AOUF REDHOUAN ainsi que tous le personnel de la
sous direction exploitation de la compagnie AIR ALGERIE en particulier
le chef service jet plan Mr AHMED MERDES et tous les TNA/O*

*Mr BERGEL SAID ainsi que l'ensemble des professeurs de l'institut
d'aéronautique en particulier Mr DRIOUCH*

DEDICACES

*Avant tous je remercie DIEU
de m'avoir donné la santé le courage, la confiance
La sagesse de bien terminer ce travail.*

*Je dédie ce travail tout d'abord à mes très chers parent
à qui je doit tout le mérite pour leur amour, leur aide, leur encouragement,
ainsi que leur soutient.*

*A mon frère AMINE, ma sœur SABRINA
A mes tendres grands-parents*

*A mes tantes RACHIDA et NABILA, à mon oncle REDA
A tous mes cousins et cousines*

*A mes collègues :
Khalida Selma Abdel Kader Salim Samia Hichem Ahlem Abbassia Djilali*

En fin, a CHOUAIB et toute sa famille

MERCI

LAREF MERJEM

DEDICACES

*Je dédie ce mémoire,
A mes très chers parents qui m'ont soutenus depuis le début de mes
études,*

*A mes grands parents, pour qui j'ai une pensée profonde,
A mon frère Abdel Rahman,
A mes soeurs : Faiza et Zaineb,
A ma nièce Feriel et son papa Azzeddine,*

*Comme je le dédie à
A mes oncles et tantes, mes cousins et cousines*

*Je n'oublierai pas mes amis :
Adlen, Amine, Mehdi, Seddik, Youssef, Halim, les deux Raouf, Kader,
Zinou, Djamel, Abdelhak, Mohamed, Ali, Fethellah, Benaissa, les deux
Sid Ahmed, Mourad, Naser, Otman, Lamia, Dhaouia, Hinda*

*A mes collègues :
Khalida Selma Abdel Kader Salim Samia Hichem Ahlem Abbassia
Djilali Djamil Hamid*

En fin, a Meriam et toute sa famille

CHADI CHOUBAIB

SOMMAIRE

-INTRODUCTION

-OBJECTIF

-PRESENTATION DE LA COMPAGNIE « AIR ALGERIE »

- HISTORIQUE
- ORGANISATION GENERALE DE LA COMPAGNIE
- ORGANISATION DE LA DIRECTION DES OPERATIONS AERIENNES

PREMIERE PARTIE : AUDIT D'EXPLOITATION

CHAPITRE I : GENERALITES SUR L'AUDIT

page

1-1 DEFINITIONS	1
1-1.1 AUDIT INTERNE.....	1
1-1.2 AUDIT EXTERNE.....	1
1-2 DEFINITION ET TERMINOLOGIE DES AUDITS.....	2
1-3 PROCEDURES D'AUDIT	5
1-3.1 AUDIT SUR PLACE	5
1-3.2 PLAN D'ACTION CORRECTIF DE L'ETAT.....	5
1-3.3 RAPPORT FINAL D'AUDIT	

CHAPITRE II : PROTOCOLE D'AUDIT

2-1 DEFINITION DU PROTOCOLE D'AUDIT	6
2-2 CONTENU DU PROTOCOLE D'AUDIT	7
2-2.1 MANUEL D'EXPLOITATION.....	7
2-2.2 MINIMAS OPERATIONNELS D'ERODROME.....	16
2-2.3 HOMOLOGATION DES PISTES.....	19
2-2.4 ETUDE DE LIGNE.....	23
2-2.5 SECURITE ET ANALYSE DES VOLS.....	28
2-2.6 PERFORMANCE.....	32
2-2.7 INFORMATION DES VOLS.....	37
2-2.8 DOCUMENTATION.....	40

DEUXIEME PARTIE : PROCEDURES DE FONCTIONNEMENT

GENERALITES SUR LES PROCEDURES DE FONCTIONNEMENT

DEFINITION D'UNE PROCEDURE DE FONCTIONNEMENT

DEFINITION DES DIFFERENTES PARTIES D'UNE PROCEDURE

CHAPIRE III : PROCEDURES DU DEPARTEMENT NAVIGATION

3-1 SERVICE LIGNE

3-1-1 PROCEDURE PREPARATION DU PLAN DE VOL TECHNIQUE.....45

3-2 SERVICE INFRASTRUCTURE

3-2-1 PROCEDURE CALCUL MINIMAS OPERATIONNELS.....50

3-2-2 PROCEDURE HOMOLOGATION PISTE.....56

3-3 SERVICE SECURITE ET ANALYSE DES VOLS

3-3-1 PROCEDURE ANALYSE DOSSIERS DES VOLS.....60

3-3- 2 PROCEDURE ANALYSE STATION AGS64

CHAPITRE IV : PROCEDURES DU DEPARTEMENT TRAITEMENT EXPLOITATION

4-1 SERVICE PERFORMANCE

4-1-1 PROCEDURE MISE A JOUR BASE DE DONNEES AVIONS.....68

4-1-2 PROCEDURE MISE A JOUR BASE DE DONNES AEROPORT71

4-1-3 PROCEDURE DE CALCUL DES LIMITATIONS.....73

CHAPITRE V : PROCEDURES DU DEPARTEMENT REGLEMENTATION ET INFORMATION DES VOLS

5-1 SERVICE INFORMATION DE VOL

5-1-1 PROCEDURE RECEPTION, TRAITEMENT ET DIFFUSION DES NOTAMS75

5-2 SERVICE REGLEMENTATION ET DOCUMENTATION

5-2-1 PROCEDURE DE MISE A JOUR DE LA DOCUMENTATION JEPESSEN.....81
5-2-2 PROCEDURE MISE A JOUR DE LA DOCUMENTATION CONSTRUCTEUR.....84
5-2-3 PROCEDURE MISE A JOUR DE LA SACOCHE DE BORD.....86
5-2-4 PROCEDURE ITN (INSTRUCTION TECHNIQUE DE NAVIGATION)88

TROISIEME PARTIE : ETUDE DE CAS

CHAPITRE VI : ETUDE LIGNE CZL – JED

GENERALITES.....	89
1- DONNEES STRUCTURALES.....	90
2-AU DEPART DE CONSTANTINE.....	90
2-1 CARACTERISTIQUE APT DE CONSTANTINE.....	90
2-2 DONNEES OPERATIONNELLES.....	90
2-3 DONNEES DE CHARGEMENT.....	90
2-4 DONNEES INFRASTRUCTURES.....	91
3-AU DEPART DE JEDDAH.....	91
3-1 CARACTERISTIQUE APT DE JEDDAH.....	91
3-2 DONNEES OPERATIONNELLES.....	91
3-3 DONNEES DE CHARGEMENT.....	91
3-4 DONNEES INFRASTRUCTURES.....	91

-CONCLUSION

-BIBLIOGRAPHIE

-ANNEXE 1

-ANNEXE 2

INTRODUCTION

La compagnie doit dans tous les cas faire preuve de sa bonne santé financière, démontrer qu'elle répond aux normes techniques, faire approuver ses procédures d'entretien, déposer un manuel d'exploitation conforme à la réglementation en vigueur (OACI, JAR), disposer d'un système qualité lui permettant de contrôler la conformité et l'adéquation des procédures requises pour assurer une exploitation sûre.

Au-delà de ces exigences réglementaires, les contrôles sont organisés par les services compétents de la DACM de manière continue, au pied de l'avion ou au sein de la compagnie.

Ces contrôles consistent à vérifier la capacité des compagnies aériennes assumer leurs responsabilités dans les domaines essentiels pour la sécurité : à savoir les licences des pilotes, l'exploitation des avions, la navigabilité des appareils, la méthodologie de travail, afin de mettre en oeuvre, dans les meilleures conditions de sécurité, régularité et économie de vol.

Pour cela nous avons choisi d'établir un manuel d'AUDIT d'exploitation de la sous direction des opérations aériennes, de la compagnie aérienne AIR ALGERIE qui compare la manière dont on exploite, et la manière dont les procédures opérationnelles publiées disent ce qu'elles devraient être.

OBJECTIF

L'industrie aéronautique ne cesse de progresser au fil du temps, en parallèle nous en temps qu'agent d'exploitation aérienne nous essayons de contribuer a cette progression en assurant la sécurité.

De là , les objectifs de la première partie de notre mémoire qui s'intitule programme OACI de l'audit d'exploitation sont :

- Promouvoir et superviser la sécurité aéronautique
- Déterminer le degré de conformité des procédures de fonctionnements dans la mise en œuvre des normes réglementaires.
- Observer et évaluer l'adhésion de la compagnie aux pratiques recommandées de l'OACI, Procédures associées, élément indicatifs et d'autres pratiques de sécurité en usage.
- Déterminer l'efficacité de la mise en œuvre par l'exploitant d'un système de supervision de la sécurité par l'établissement d'une législation, d'une réglementation, d'une autorité En matière de sécurité ainsi que les moyens d'inspection et d'audits.
- Fournir au personnel d'exploitation les indications leur permettant d'accroître leurs capacités De supervision de la sécurité
- Remettre un rapport d'audit après le questionnaire, en relevant les anomalies et par la suite proposer des actions correctives.

Quand a l'objet de notre deuxième partie procédures de fonctionnement est de déterminer toutes les étapes des procédures exécutées par les ingénieurs et les techniciens en opération aérienne de la sous direction des opérations aériennes, en attribuant à chacun les taches précises, ainsi Chaque agent d'exploitation s'aura quand intervenir et assumera entièrement ses responsabilités, enfin le conflit de qui fais quoi sera résolu, du coût la gestion de la sous direction des opérations aériennes sera rationnelle.

Enfin, la troisième partie de notre mémoire a pour objectif de voir l'efficacité et l'exactitude de la préparation des vols ci l'exploitant se conforme aux normes exigées par l'Audit et qu'il respecte les procédures de fonctionnement.

PRESENTATION
DE LA COMPAGNIE

HISTORIQUE DE LA COMPAGNIE AIR ALGERIE:

La compagnie aérienne a vu le jour quinze ans avant l'indépendance. En effet, la compagnie AIR ALGERIE a été créée en 1947 pour l'exploitation du réseau de lignes aériennes entre l'Algérie et la France.

Ce même réseau a été desservi par la société AIR-TRANSPORT dont les lignes s'étendaient jusqu'à l'ex Afrique Occidentale Française.

En 1953, à la suite de la fusion de ces deux organismes, la compagnie générale de transport (AIR ALGERIE) entre en activité.

1954 : Début de la guerre de libération nationale « AIR ALGERIE » dispose d'une flotte composée de quatre (4) avions conventionnels à pistons DOUGLAS DC4.

1956 : L'introduction des LOKHEED « CONSTELLATION » porte le nombre de la flotte à dix (10) avions.

1957 : Acquisition de deux (2) autres DC4, ainsi que deux (2) DC3 et deux (2) Nord Atlas cargo.

1959 : Mise en service de la première caravelle, avion propulsé par des turboréacteurs.

1962 : A cette date, où l'Algérie acquiert l'indépendance nationale après la guerre de libération nationale qui l'a opposé à la France . La flotte existante à ce moment là est composée de :

- 04 Caravelles.
- 10 DC4.
- 03 DC3.

EN 1963, AIR ALGERIE devient compagnie nationale sous tutelle du ministère des transports. L'indépendance de l'Algérie va entraîner les départs des personnels de nationalité française et une «algerianisation progressive » . AIR ALGERIE va développer son réseau progressivement grâce à de nouvelles lignes internationales à destination des pays avec lesquels l'Algérie a établi des relations diplomatiques et /ou

HISTORIQUE DE LA COMPAGNIE AIR ALGERIE:

La compagnie aérienne a vu le jour quinze ans avant l'indépendance. En effet, la compagnie AIR ALGERIE a été créée en 1947 pour l'exploitation du réseau de lignes aériennes entre l'Algérie et la France.

Ce même réseau a été desservi par la société AIR-TRANSPORT dont les lignes s'étendaient jusqu'à l'ex Afrique Occidentale Française.

En 1953, à la suite de la fusion de ces deux organismes, la compagnie générale de transport (AIR ALGERIE) entre en activité.

1954 : Début de la guerre de libération nationale « AIR ALGERIE » dispose d'une flotte composée de quatre (4) avions conventionnels à pistons DOUGLAS DC4.

1956 : L'introduction des LOKHEED « CONSTELLATION » porte le nombre de la flotte à dix (10) avions.

1957 : Acquisition de deux (2) autres DC4, ainsi que deux (2) DC3 et deux (2) Nord Atlas cargo.

1959 : Mise en service de la première caravelle, avion propulsé par des turboréacteurs.

1962 : A cette date, où l'Algérie acquiert l'indépendance nationale après la guerre de libération nationale qui l'a opposé à la France . La flotte existante à ce moment là est composée de :

- 04 Caravelles.
- 10 DC4.
- 03 DC3.

EN 1963, AIR ALGERIE devient compagnie nationale sous tutelle du ministère des transports. L'indépendance de l'Algérie va entraîner les départs des personnels de nationalité française et une «algerianisation progressive » . AIR ALGERIE va développer son réseau progressivement grâce à de nouvelles lignes internationales à destination des pays avec lesquels l'Algérie a établi des relations diplomatiques et /ou

commerciales (Europe, Afrique et moyen Orient) 35 destinations vers l'étranger et 26 destinations intérieures.

1966 : L'algerianisation du personnel navigant commerciale est menée à son terme.

1968 : Les actions encore détenues par les sociétés étrangères sont rachetées par l'état algérien. Acquisition de quatre (4) CONVAIR G60 et retrait des DC4 et DC3.

1971 : Mise en service des premiers « SUPERJET » BOEING, l'effort fourni pour la formation de personnels navigants algérien permettra la composition des premiers équipages entièrement algériens.

1972 : Nouveau succès pour la compagnie : Réalisation au sein des ateliers de maintenance de DAR EL BEIDA de la première grande visite sur un appareil de type CARAVELLE.

1984 : A cette date l'Algerianisation du personnel navigant technique peut être considérée comme achevée : 98% de l'effectif du personnel de conduite est composé de nationaux.

La flotte actuelle d'AIR ALGERIE est composée pour l'essentiel de :

- 02 AIRBUS A310-200
- 06 BOEING B727-200
- 12 BOEING B737-200
- 08 FOKKER FK27
- 02 LG38202 HERCULE
- 03 BOEING B767-300
- 07 BOEING B 737-800
- 05 BOEING B 737-600
- 06 ATR-72
- 01 AIR BUS A330-200

ORGANISATION GENERALE DE LA COMPAGNIE :

L'organisation actuelle de la compagnie AIR ALGERIE peut être illustrée grâce à l'organigramme ci-dessous :

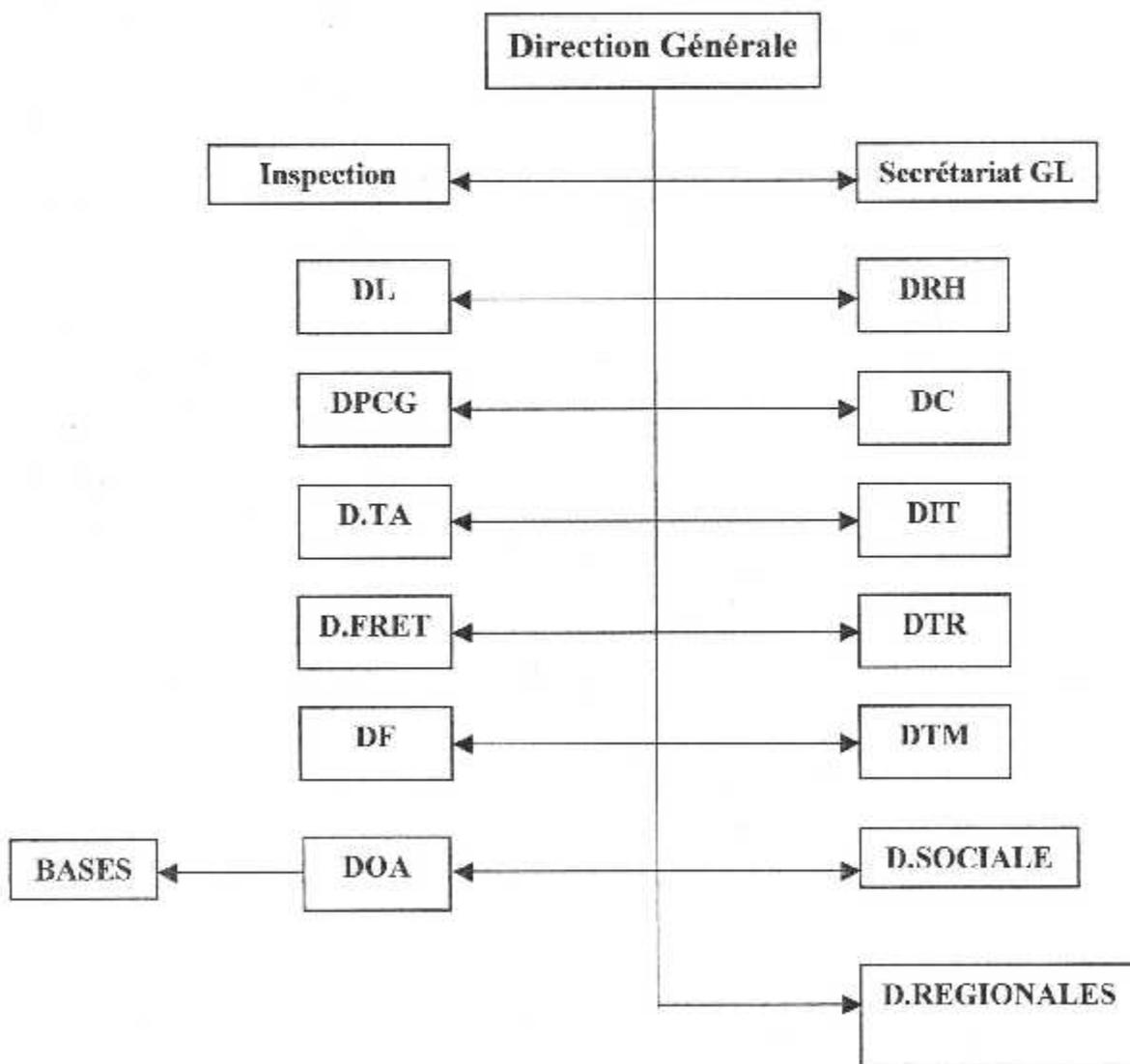


Fig -1-

Les abréviations utilisées dans l'organigramme ont les significations suivantes

DG : la Direction Générale.

DTR : Direction du Transport.

DOA : Direction des Opérations
Aériennes.

DTA : Direction du Travail Aérien.

DL : Direction Logistique.

DF : Direction Financière.

DIT : Direction Informatique.

DTM : Direction Technique
Maintenance.

DPCG : Direction Planification et
Contrôle de Gestion.

D.S : Direction Sociale.

DRH : Direction Ressource Humaine.

D.FR : Direction Fret.

DC : Direction Commerciale.

BASES Bases d'affectation.

Notes : en plus de la base mère Alger, il existe trois bases d'affectation : Oran, Constantine, Annaba ; Affectées à la direction des opérations aériennes.

Nous n'aborderons pas l'organisation de toutes les directions de la compagnie mais nous nous limiterons au « terrain de notre stage » : la Direction des Opérations.

ORGANISATION DE LA DIRECTION DES OPERATIONS AERIENNES :

Par « Opérations Aériennes » on entend ici tout ce qui est lié à la gestion des vols des aéronefs de la compagnie ; prévoir et gérer l'exploitation des matériels et des personnels navigants ainsi que les paramètres techniques et économiques liés au vol (gestion carburant, redevance des vols , salaire des personnels navigants)

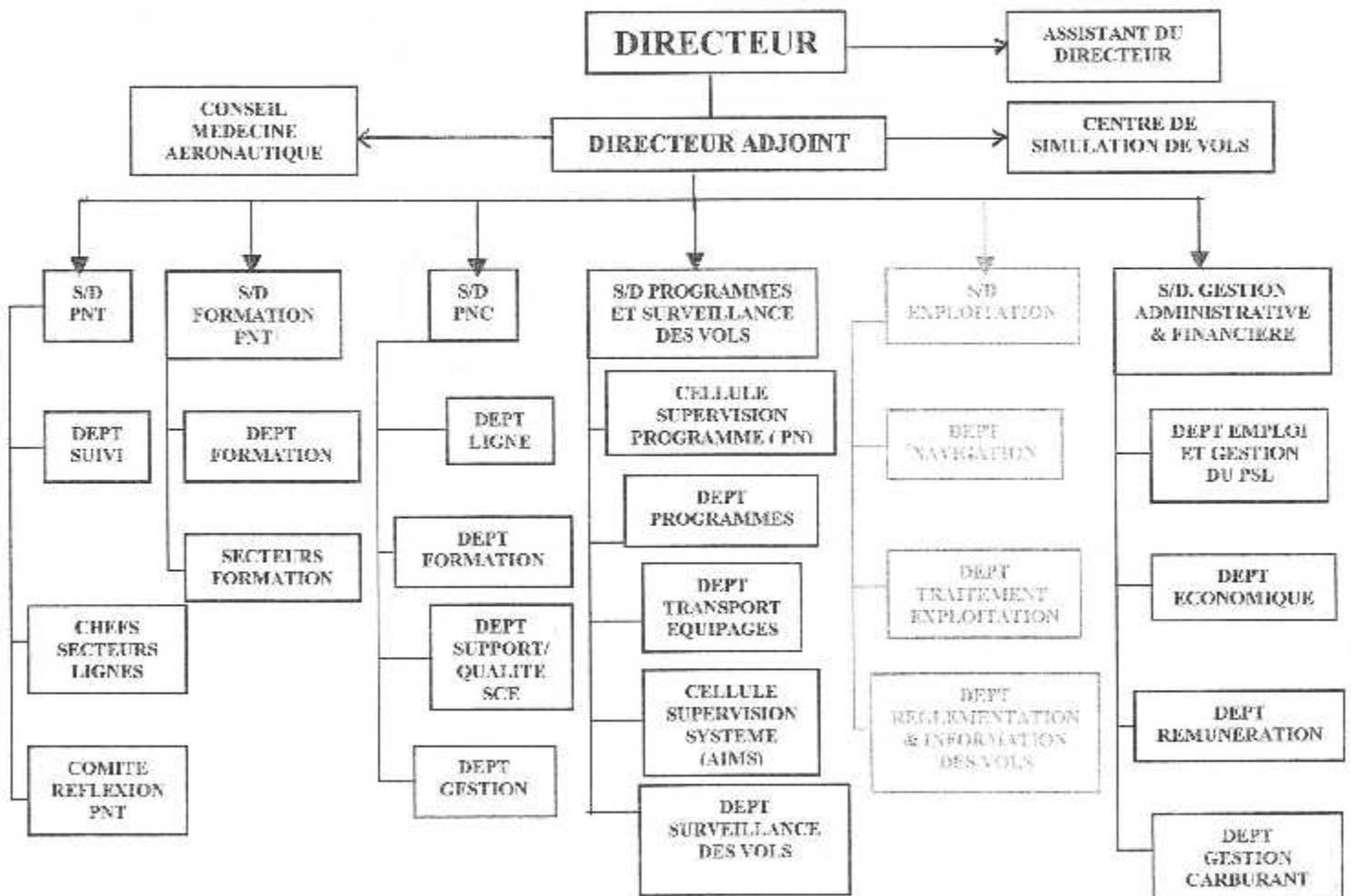


Fig -2-

L'organigramme ci-dessus illustre déjà la complexité des tâches et missions de cette direction et de ses multiples services et départements. Après avoir visiter les principaux départements et services de la Direction des Opérations Aériennes Nous nous sommes intéressés en particulier à la sous direction exploitation.

PREMIERE PARTIE

AUDIT D'EXPLOITATION

CHAPITRE I

GENERALITES SUR L'AUDIT

1-1 DEFINITIONS :

1-1.1 AUDIT EXTERNE :

Un audit externe est une comparaison méthodique et indépendante entre la manière dont une exploitation est conduite et la manière dont les procédures opérationnelles publiées disent qu'elles devraient être conduites, l'audit externe se fait par un contrôle régulier sous forme de questionnaire et se fait par des auditeurs des organismes externes à la compagnie tels que :

- L'organisme de l'aviation civile internationale (OACI)
- JAA

Ou par des constructeurs avions tels que :

- BOIENG
- AIRBUS

Ou par la tutelle de l'Etat (DACM)

1-1-2 AUDIT INTERNE :

Chaque compagnie se prépare à l'audit externe, et cela par un contrôle régulier de qualité au sein de toutes ces directions en appliquant son propre programme d'audit qui compare méthodiquement et indépendamment son exploitation et la manière dont elle doit être conforme aux normes réglementaires par des auditeurs au sein de la compagnie et cela pour assurer la sécurité et la bonne conduite de ces procédures.

1-2 DEFINITION ET TERMINOLOGIE DES AUDITS :

Utilisées dans ce manuel ou dans d'autres manuels de l'OACI portant sur la supervision de la sécurité.

Les expressions suivantes ont la signification indiquée :

Activités d'audit :

Activités et procédures grâce auxquelles des renseignements sont obtenus

Pour vérifier que l'état en cause se conforme et / ou adhère aux SARP, procédures et autres pratiques de sécurité en usage. Ces activités peuvent notamment comprendre des interviews, des observations, des inspections et la consultation d'archives et de documents.

Adéquat :

Qui répond aux exigences minimales ; Satisfaisant ; Acceptable ; suffisant

Audit :

Examen systématique et objectif du cadre aéronautique d'un état pour s'assurer qu'il se conforme aux dispositions de la convention de Chicago ou à la réglementation nationale, ou qu'il adhère aux SARP, procédures et autres pratiques de sécurité en usage.

Audit de suivi :

Audit d'un état contractant visant à évaluer les progrès réalisés dans la mise en œuvre des recommandations et/ou du plan d'action corrective résultat d'un audit de la supervision de la sécurité mené par l'OACI ; il peut comprendre des conclusions et constatations supplémentaires mises en évidence par la visite du suivi.

Certification :

Processus consistant à établir la compétence, la qualification ou la qualité dont un document aéronautique fait état.

Chef d'équipe d'audit :

Personne que désigne le chef du groupe de la supervision de la Sécurité(C/SOAU) pour prendre la responsabilité de l'exécution d'un audit et de la rédaction d'un rapport intérimaire d'audit.

Conclusions d'un audit :

Evaluation du degré de conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago ou de la législation nationale et du degré d'adhésion aux SARP, procédures et pratique aéronautique dans le domaine de la sécurité.

Conformité :

Observation des conditions d'une norme de l'OACI.

Constatations objectives :

Informations vérifiables reposant sur des faits recueillis
Indépendamment , par observation, mesure, essai ou autrement.

Etat visité :

Etat contractant de l'OACI qui fait l'objet d'un audit de supervision de la sécurité.

Evaluation :

analyse de procédure ou d'opération reposant largement sur l'expérience et le jugement professionnel de ceux qui l'exécutent

Inobservation :

déficience dans les caractéristiques, la documentation ou les procédures par rapport aux dispositions de la convention de Chicago ou de la réglementation nationale

Inspection : activités principales d'un audit qui consistent à examiner les caractéristiques spécifiques du programme de supervision de la sécurité de l'état contractant

Non-adhésion déficience dans les caractéristiques, la documentation ou les procédures qui ne répondent pas aux exigences d'une pratique recommandée, d'une procédure de sécurité en usage

Non-conformité :

déficience dans les caractéristiques, la documentation ou les procédures par rapport à une norme de l'OACI

Plan d'action corrective :

plan d'action présenté à l'OACI par l'état contractant visité ou sont indiquées en détail les mesures que l'état contractant se repose de prendre , sur la base des recommandation faites par une équipe d'audit de l'OACI .la mise en œuvre du Plan d'action corrective devrait mettre l'état visité en parfaite conformité avec les dispositions de la

convention de Chicago, de la réglementation nationale, des procédures et autres pratiques de sécurité en usage

Procédures ou processus :

série d'étapes systématiques permettent d'exécuter une activité (ce qui doit être fait, par qui, quand, ou et comment, quel matériel, équipement et documentation seront utilisés et comment seront – ils contrôlés)

Procédures normalisées d'audit : critères régissant la conduite d'un audit et visant à mesurer le degré d'observation de conformité ou d'adhésion d'un état contractant

Protocole :

document qui organise les procédures d'audit en différentes étapes décrites en fonction des normes ou pratiques recommandées qui doivent être vérifiées

Rapport d'audit :

document présentant sous forme normalisée les conclusions de l'audit aux autorités désignées

1-3 PROCEDURES D'AUDIT :

1-3-1 Audit sur place :

Les inspections effectuées sur place seront systématiques et objectives toutes les constatations de l'audit seront enregistrées sur des formulaires standard qui renverront à la norme, à la pratique recommandée ou aux éléments indicatifs de l'OACI faisant l'objet de la constatation

Les conclusions reposeront sur des entrevues ainsi que sur l'examen de la documentation et l'observation des activités et conditions du système aéronautique de l'état. Les cas d'inobservation, de non-conformité et de non-adhésion seront notés en indiquant clairement comment et pourquoi les auditeurs sont arrivés à cette conclusion l'absence des renseignements demandés sera normalement interprétée comme un cas de non-conformité ou de non-adhésion.

Lorsque les activités d'audit seront terminées l'équipe d'audit se penchera sur toutes les constatations faites pour confirmer ou conformer celles qui sont des inobservations, des non-conformité ou des non-adhésion

L'équipe d'audit s'assurera alors que les conclusions sont documentées d'une façon claire et qu'elles reposent sur des faits constatés.

1-3-2 PLAN D'ACTION CORRECTIVE DE L'ETAT :

Lorsque son audit est terminé, l'état a pour responsabilité de mettre au point un plan d'action corrective définissant les mesures qu'il prévoit prendre pour remédier aux conclusions et convenus à cet effet.

Des mesures correctives devront être adoptées selon les besoins pour chacune des conclusions de l'audit.

Ces différentes actions correctives constituent le plan d'action corrective de l'état.

L'état qui fait l'objet de l'audit doit soumettre son plan d'action corrective dans les 42 jours civils suivant l'achèvement de l'audit.

1-3-3 RAPPORT FINAL D'AUDIT :

Le rapport final d'audit, est le rapport officiel de l'audit. Sa structure et son contenu seront semblables à ceux du rapport intermédiaire d'audit. A ceci près que le rapport final d'audit contiendra une analyse du plan d'action corrective soumis par l'état visité, des informations sur les progrès réalisés par l'état visité dans la mise en œuvre du plan d'action corrective et des renseignements sur les déficiences corrigées.

Le rapport final d'audit ne sera communiqué qu'à l'état qui fait l'objet de l'audit et au directeur régional du bureau régional de l'OACI accrédité.

CHAPITRE III

PROTOCOLE D'AUDIT

2-1 DEFINITION DU PROTOCOLE D'AUDIT :

-Le protocole est un guide exhaustif qui porte sur tous les éléments du programme de supervision de la sécurité de l'état qui font l'objet de l'audit.

-Le protocole d'audit peut être modifié en raison de l'ampleur et de la complexité des activités aéronautique. s'il paraît nécessaire de modifier le protocole, l'Etat sera informé des modifications et changements apportés à son spécifique audit.

-Le protocole d'audit est divisé en modules portant sur chaque sujet visé par le programme.

-Lorsque le programme d'OACI de supervision de la sécurité sera élargi à d'autres annexes, des modules additions seront ajoutés.

-Dans le cadre du processus de vérification décrit dans le protocole d'audit, les auditeurs détermineront l'observation, la conformité, ainsi qu'aux procédures, éléments indicatifs liés à la sécurité et pratiques de sécurité en usage.

-Dans les circonstances exceptionnelles, une observation pourra être faite un point qui n'aura pas été visé par le protocole d'audit. Lorsque c'est le cas, l'auditeur en cause informera le chef d'équipe et l'état ,des raisons qui l'ont conduites à faire cette observation. Les observations faites dans ces conditions seront notées sur le formulaire de constatations et de recommandations établies à cette fin.

Réf OACI	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
2-2-1 MANUEL D'EXPLOITATION :				
	1-L'exploitant a-t-il un manuel d'exploitation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	2-Le manuel d'exploitation expose t-il la politique de la compagnie et les consignes opérationnelles ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	3-Existe il des copies dans tous les services de la direction des opérations aériennes ?	<input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié <input type="checkbox"/>	
	4-L'exploitant conserve t-il des copies des documents confirmés par une revue d'échantillonnage qu'il contient les renseignements essentiels ?	<input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	5-Est-ce que tout le personnel a accès à un manuel d'exploitation à jour ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	6-Le manuel d'exploitation a-t-il fait l'objet de dépôt au niveau de la tutelle DACM ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	7-Si la réponse est affirmative, a-t-il été approuvé par cette tutelle ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf OACT	Points à vérifier ou questions à poser	Statut	Mise en œuvre	observations
	8-Le manuel d'exploitation subit - il des modifications et des révisions ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	9- Qui est responsable de la rédaction du manuel d'exploitation ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifier	Ingénieur en opérations aériennes
	10- Qui est le responsable de la mise à jour de ce document ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Ingénieur en opérations aériennes
	11- Le manuel d'exploitation est -il rédigé conformément à l'arrêté ministériel du 01/03/1967 ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	12- Existe il une liste des détenteurs du manuel d'exploitation ?	<input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	13- Quelles sont les responsabilités des détenteurs ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	De bien veiller sur le document
	14- En cas de départ ou de mutation que doit faire le détenteur ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Déposer le manuel à la s/d des opérations aériennes
	15- quelles sont les différentes parties du manuel ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	-Généralités -Règlement ligne
	16- Quelles sont les parties qui sont amener à bord ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	-Généralités -Règlement ligne

Réf OACT	points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
	17-En quelle langue est il rédigé ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Française (Généralités lignes. Anglais technique utilisation
	18-Combien y a t-il de sections dans la partie généralités ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	07 sections
	19-Existe- il une page de codes et d'abréviations pour faciliter l'utilisation au personnel ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	20- La composition de la flotte de la compagnie est -elle spécifiée dans le manuel d'exploitation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	21-Existe il une liste des pages effectifs ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	22-Existe il une liste des révisions ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	23-Quelle est la date de la dernière révision ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	OCTOBRE 2001
DOC 9376	24-Le manuel contient-il une liste des documents de bord ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf OACI	points à vérifier ou questions à poser	Statut	Mise en œuvre	observations
DOC 9376	25-Existe- il un système de vérification du respect des procédures d'exploitation ?	<input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	26-Le programme du personnel navigant est - il conforme aux exigences ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	27-Le manuel d'exploitation contient-il les procédures d'utilisation normalisée pour voler dans l'espace aérien de performance minimale ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	28-Le manuel d'exploitation explique t-il comment déterminer les pentes de montée au départ et la marge de franchissement d'obstacle avec panne du moteur critique ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	29-Le manuel d'exploitation explique t-il la méthode de calcul des minimums opérationnelles ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	30-Le manuel d'exploitation continent-il les consignes et les procédures pour les vols a visibilité réduite notamment les critères relatifs aux : -le vent -masse brut -conditions météo -caractéristique et restriction des routes et des reliefs.	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	31-Le manuel d'exploitation contient il des procédures normalisées pour l'approche?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf OACI	Points à vérifier ou questions à poser	Statut	Mise en œuvre	observations
DOC 9376	32-Le manuel contient il des explications sur le calcul des quantités réglementaire de carburant pour les avions à réaction et à hélices ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	33-Le manuel d'exploitation contient -il la liste de classification des marchandises dangereuses ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	34-Le manuel d'exploitation contient -il des explications sur la procédure de chargement ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	35-La partie règlement ligne est elle conforme aux règles de l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	36-La partie ligne du manuel d'exploitation contient -elle des schémas récapitulatifs des règles de l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	37-Les régimes et les règles de vol sont-ils spécifiés dans le manuel d'exploitation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	38-Le manuel d'exploitation contient il des procédures d'utilisation normalisées pour l'approche aux instruments ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	39-Le manuel d'exploitation précise t-il les licences et qualification que doit avoir l'équipage pour effectuer une approche aux instruments ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf OACI	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
DOC 9376	40-Le manuel d'exploitation contient -il une partie explicative sur le plan de vol technique et ATC ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	41-Le manuel d'exploitation précise t-il la transmission et la durée de validité du plan de vol ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	42-Le manuel d'exploitation présente t-il les différents services de la circulation aérienne et leurs responsabilités ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	43-Le manuel d'exploitation précise t-il la classification de l'espace aérien ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	44-Le manuel d'exploitation donne t-il les exigences concernant le balisage et les marques de piste et les signaux de circulation aérodrome ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	45-Le manuel d'exploitation explique t-il les règles de séparation entre les aéronefs ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	46-Existe t-il des schémas explicatifs de chaque règle d'espacement des aéronefs ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	47-Les consignes dans le manuel d'exploitation concernant le contrôle de la circulation au sol sont-elles conformes à la norme d'émission ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf OACI	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
DOC 9376	48-Le manuel d'exploitation explique t-il les méthodes de transmission ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	49-Le manuel d'exploitation contient-il les procédures d'identification par surveillance radar ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Utilisation du radar primaire et secondaire
DOC 9376	50-Le manuel d'exploitation explique t-il l'emploi du radar dans le contrôle de la circulation aérienne ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	51-Le manuel d'exploitation contient-il des informations sur les façons dont les quelle l'état a fixé l'altitude minimale de vol ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	52-Le manuel d'exploitation illustre t-il des principes fondamentaux de départ des aéronefs ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	53-Le manuel d'exploitation explique t-il comment déterminer la pente de montée et la marge de franchissement d'obstacles avec panne du moteur critique ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	54-Les limites acceptables pour les différents types d'avions et différentes quantités de carburant sont-elles spécifiées dans le manuel d'exploitation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf OACI	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
DOC 9376	55-Le manuel d'exploitation contient -il une liste des systèmes RNAV ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Avec un tableau qui englobe toute la flotte d'AIR ALGERIE
DOC 9376	56-Une évolution opérationnelle à t-elle était faite par la tutelle sur chaque type d'aéronef et installé le modèle de GPS-FMS pour le quel l'autorisation d'approche est demandée ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	57-Les consignes dans le manuel d'exploitation concernant la recherche et sauvetage sont -elles conformes à la norme d'émission ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	58-Les règlements à appliquer en matière de télécommunication Sont-elles conformes à la norme d'émission ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	59-Les codes d'appellations en radio téléphonie sont -ils inclus dans le manuel d'exploitation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	60-La phraséologie de télécommunication inscrite dans le manuel d'exploitation est-elle conforme à la réglementation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	61-Le manuel d'exploitation contient t-il une section sur les procédures météorologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf OACI	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
DOC 9376	62-Existe t-il un message d'observation météorologique expliqué dans le manuel d'exploitation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	63-Le manuel d'exploitation explique t-il les objets et responsabilités de l'information aéronautique ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	64-Les unités de mesure sont-elles spécifiées dans le manuel d'exploitation, sont -elles conformes à la réglementation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	65-Le manuel d'exploitation contient-il des méthodes et principes à suivre pendant l'avitaillement en carburant des aéronefs ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 9376	66-Les limites acceptables pour les différents types d'avions et différentes quantités de carburant sont-elles spécifiées dans le manuel d'exploitation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
DOC 93760	67-Les documents météo sont-ils spécifiés dans le manuel d'exploitation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
2-2-2-MINIMUM OPERATIONNELS D'AERODROME :				
JAR OPS1 S/P E	1-L'exploitant a-t-il défini des minimas opérationnels pour chaque aérodrome qu'il est prévu d'utiliser ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS S/P E	2-Le mode de calcul de ces minimas est-il approuvé par le ministre charge de l'aviation civile ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P E	3-L'exploitant a-t-il pris compte des éléments suivants : 1-Le type, les performances et les caractéristiques de pilotage de l'avion ; 2-la composition de l'équipage de conduite, ses compétences et son expérience ; 3-les dimensions et caractéristiques des pistes susceptibles d'être sélectionnées en vue d'une utilisation; 4-la conformité et les performances des aides visuelles et non visuelles disponibles au sol	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P E	4-L'exploitant est-il tenu par la réglementation de spécifier dans le manuel d'exploitation technique la méthode par laquelle il entend déterminer les altitudes minimales de vol ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P E	5-L'exploitant est-il tenu par la réglementation d'établir dans le manuel d'exploitation des minimas opérationnels d'aérodrome pour chaque aérodrome qu'il entend utiliser ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	Statut	Mise en œuvre	observations
JAR OPS1 S/P E	6-L'exploitant est-il tenu par la réglementation d'établir des procédures opérationnelles dans le manuel d'exploitation technique ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P E	7-L'exploitant a-t-il établi les minimas OPS pour : -le décollage -l'atterrissage	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P E	8-Les minimas OPS de décollage établis par l'exploitant sont-ils exprimés sous forme de visibilité ou de RVR ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P E	9-Les minimas liés aux systèmes pour des procédures d'approche classique qui repose sur l'utilisation d'un ILS, VOR, NDB sont-ils inférieurs aux valeurs de MDH spécifiées dans le JAR OPS-sous partie E?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P E	10-L'exploitant a-t-il vérifié que la hauteur minimale de descente dans le cadre d'une approche classique n'est pas inférieure : -à l'OCH, correspondant à la catégorie de l'avion considéré	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS S/P E	13-Lors des minimas de décollage ou de catégorie II et III, ou une RVR est transmise, une conversion de la visibilité météorologique est-elle assurée par l'exploitant?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	Statut	Mise en oeuvre	observations
JAR OPS1 S/P E	11-L'exploitant a-t-il vérifier que la hauteur de décision dans le cadre d'une approche de précision de catégorie I n'est pas inférieure : -à la hauteur minimale de décision spécifier dans le manuel de vol -à la hauteur minimale jusqu'à laquelle l'aide d'approche de précision peut être utilisé sont les références visuelles requises . -à l'OCH correspondant. -à la catégorie de l'avion pour l'atterrissage automatique.	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P E	12-Pour le cas d'une approche à vue l'exploitant a-t-il utilisé une RVR inférieure à 800m ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P E	14-Les minimas OPS établis par l'exploitant Sont -ils mis à jour?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P E	15-Les minimas OPS sont -ils mis à la disposition du personnel d'exploitation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P E	16-Les minimas OPS sont-ils rédigés en langue française	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P E	17-Un exemplaire du manuel des minimas OPS est il disponible au sein du service documentation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf OACT	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
<u>2-2-3-HOMOLOGATION DES PISTES :</u>				
Annexe 14	19-L'ingénieur OPS chargé d'étude d'homologation piste se déplace t-il au terrain en question ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	20-les organismes suivants contribuent ils a cette étude : ENNA DACM Wilaya concernée Bureau d'étude Travaux publics EGSA	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	21-L'exploitant a t-il vérifié que la longueur réelle donnée à une piste principale soit suffisante pour répondre aux besoins opérationnels des avions ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	22-L'exploitant vérifie t-il que la largeur de piste ne doit pas être inférieure à la dimension spécifiée dans l'annexe 14 ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	23-L'exploitant a t-il vérifié que la pente de piste ne devra pas dépasser : 1% lorsque le chiffre de code 3 ou 4 ? 2% lorsque le chiffre de code 1 ou 2 ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	24-L'exploitant a t-il vérifié que entre deux pentes longitudinales consécutives le changement n'excède pas : 1,5% lorsque le chiffre de code 3 ou 4 2% lorsque le chiffre de code 1 ou 2 ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf OACI	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en oeuvre	observations
Annexe 14	25-Pour assurer un assèchement rapide l'exploitant vérifie t-il que les pentes transversales devraient être supérieures ou égales : 1,5 % lorsque la lettre d'identification de la piste est C,D ou E 2 % lorsque la lettre d'identification de la piste est A ou B ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en oeuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	26-L'exploitant vérifie t-il que la constitution de la piste ne réduit pas les caractéristiques de frottement ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en oeuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	27-Pour la lettre de code D ou E ou la longueur de piste est inférieure l'exploitant prévoit t-il l'aménagement d'accotement de piste ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en oeuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	28-Lorsque il existe un besoin spécifique de voir et d'éviter des obstacles au départ et /ou pour un atterrissage forcé, les conditions supplémentaires(telle que le plafond) sont-elles spécifiés ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en oeuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	29-Les pentes transversales sont elles conformes aux indications suivantes : 2,5% lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 3 lorsque le chiffre de code est 1 ou 2	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en oeuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	30-Les voies de circulation et leur accotement et bandes sont-elles conformes à l'indications de l'annexe 14 ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en oeuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf OACI	points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en oeuvre	observations
Annexe 14	31-L'exploitant vérifie t-il que les rayons de virage des voies de circulation sont compatibles avec les possibilités des manœuvres et aux vitesses des avions ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	32-La distance minimale de séparation des voies de circulation ainsi que les pentes sont elles respectées ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	33-Pour permettre l'acheminement rapide de la circulation d'aérodrome les dimensions des aires de trafic sont-elles suffisantes ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	34- L'exploitant doit vérifié que l'aérodrome dispose d'un indicateur de direction de vent et qui soit visible pour les aéronefs en vol ou sur l'aire de mouvement ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	35- L'exploitant exige t-il la présence d'un indicateur de direction d'atterrissage en forme de T, en couleur blanche et dont les dimensions sont conformes à l'annexe 14 ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	36- L'exploitant doit vérifié l'existence du marquage au sol pour l'identification d'axe de piste, seuil de piste touché de roues, marquage d'identification de piste dont les dimensions des chiffres et des lettres doivent être conforme à la norme exigée ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf OACI	points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
Annexe 14	37-L'exploitant a-t-il vérifié les dispositifs de balisage des pistes (seuil, délimitation des pistes) ainsi que les couleurs des différents dispositifs ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	38-L'exploitant a-t-il délimite les routes d'accès d'urgence pour réduire au minimum les délais d'intervention ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	39-L'exploitant a-t-il indiqué la catégorie SSIS nécessaire à l'aérodrome en question ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	40-L'exploitant a-t-il vérifier les distances entre deux pentes ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	41-En se basant seulement sur le calcul de la limitation résistance piste l'exploitant peut-il choisir un avion critique ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	42-L'exploitant a-t-il assister au vol d'essai ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
Annexe 14	43-L'exploitant a-t-il établi un rapport d'homologation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
2-2-4 ETUDE LIGNE :				
	1-L'exploitant a-t-il mis en place un service qui s'occupe de l'étude ligne ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	2-L'exploitant a-t-il nommé un chef de service pour veiller à une gestion rationnelle ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	3-L'exploitant dispose-t-il d'une documentation nécessaire pour la préparation du plan de vol technique ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Manuel de route « jeppesen » Manuel ETOPS Manuel de vol
	4-Cette documentation est-elle mise à jour ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	5-Qui se charge de cette mise à jour ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Agent TNA/OPS
	6-L'exploitant dispose-t-il des moyens nécessaires pour la préparation des vols ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	-3 micros-ordinateurs (connecter SITA) -deux imprimantes -une photocopieuse
	7-Existe-t-il des méthodes approuvées pour la préparation du plan de vol technique ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	-l'exploitant dispose de moyens informatisés : -JET PLANNER -JAS WIN
	8-Le personnel chargé d'exploiter le système précité est-il qualifié ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
	9-Les guides d'utilisation des systèmes de préparation des vols sont-ils disponibles ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	10-Le personnel d'exploitation jet plan (TNA/O) est-il suffisant pour faire face avec compétence aux charges de travail conformément à la réglementation nationale ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	11-Existe il des limites en ce qui concerne le temps de service quotidien des (TNA/O)?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	12- Sont-elles respectées ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	13- La chronologie est-elle respectée pour la préparation et le dépôt du plan de vol technique ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	14- La base de données est-elle mise à jour ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	15-L'exploitant a-t-il établie une base de données aéroportuaire concernant le réseau de la compagnie ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	16-Si la réponse est affirmative, est-elle mise à jour?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
	17- un briefing a t-il eu lieu entre les commandants de bord et les TNA/O ?	<input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	18-Quels sont les services qui travaillent en liaison avec le service ligne ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	-Fourni la météo pour HERMES et PNT -les notams en cas de panne du système du service information de vol
JAR OPS1 S/P D	19-Les agents d'exploitation prennent ils en compte dans le calcul des quantités de carburant le choix de la route,les procédures pour les pannes de pressurisation, ou le cas échéant (engine out) ?	<input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P D	20-Existe il des procédures de calcul des quantités de carburant concernant les aérodromes de dégagement ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	21-Les niveaux de vols optimaux sont ils vérifier par l'exploitant ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P D	22-L'exploitant a t-il établie une politique carburant ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	cost. index
	23- L'exploitant respect il les données suivantes dans le plan de vol technique : -Le temps de vol -Les différentes quantités fuel réglementaire. -Le niveau de vol -La route	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
	24-L'exploitant vérifie t-il le plan de vol technique et ATC ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	25- En cas de panne du système, quel plan de vol sera utilisé pour effectuer le vol ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Un calcul manuel
	26-L'exploitant prend t-il en compte les limitations du jour, pour la préparation du plan de vol technique ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	27-L'exploitant prend-il en compte les notams du jour, pour cette étude ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	28- Qui est responsable d'assurer la fiabilité d'équipement de communication et des micros ordinateurs du service ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Ingénieur support
	29- Quel sont les moyens employés pour l'acheminement des plans de vol technique aux différentes escales nationales ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Les plans de vol sont acheminés par SITA TEXT
JAR OPS1 S/P D	30-L'exploitant s'assure t-il que l'exploitation est conduite en respectant toutes les restrictions de route, ou de zone d'exploitation imposées par l'Autorité ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P D	31-Exploitant respecte t-il la Distance maximum d'éloignement d'un aérodrome adéquat pour les avions bimoteurs, sans approbation ETOPS ?	<input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P D	32-L'exploitant a t-il établi une politique carburant, pour les besoins de planification du vol et de planification en vol, permettant d'assurer l'emport, sur chaque vol, d'une quantité de carburant suffisante pour l'opération ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
JAR OPSI S/P D	<p>33-L'exploitant assure t-il une exploitation uniquement sur des routes ou dans des zones telle que :</p> <p>(1) des installations et les services au sol, incluant les services météorologiques, sont fournis et appropriés à l'exploitation prévue</p> <p>(2) les performances de l'avion qui sont prévues d'utiliser permettent de satisfaire aux exigences en matière d'altitude minimale de vol ;</p> <p>(3) les équipements de l'avion qu'il est prévu d'utiliser satisfont aux exigences minimales relatives à l'exploitation prévue ;</p> <p>(4) les cartes et fiches appropriées sont disponibles</p> <p>(5) pour une exploitation de bimoteurs, des aérodromes adéquats doivent être disponibles dans les limites de temps et de distance</p> <p>(6) pour une exploitation de monomoteur, il existe des aires permettant la réalisation d'un atterrissage forcé en sécurité ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
2-2-5 SÉCURITÉ ET ANALYSE DES VOLS :				
	1-L'exploitant a-t-il établi une politique de sécurité de vol ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	2-L'exploitant a-t-il désigné des responsables chargés de l'analyse et sécurité de vol ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	3-La politique de sécurité établie contient-elle une hiérarchie des responsabilités et des obligations de rendre compte à tous les niveaux de l'exploitation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	4-Y a-t-il des procédures proactives pour identifier les problèmes et préoccupations y compris ceux liés aux facteurs humains et les changements importants dans les opérations aériennes ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	5-L'exploitant développe-t-il des moyens d'atténuation des risques ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	6-Y a-t-il des moyens et processus pour assembler des données permettant d'évaluer la sécurité ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	7-Y a-t-il des systèmes pour signaler les accidents, incidents pour l'investigation, analyse et le développement des mesures correctives ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	8-Si, oui y a-t-il un système pour surveiller les mesures correctives approuvées ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	AGS (Analyses ground stati...)

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
	9-Y a t-il une documentation centralisée qui contribue à la supervision de la sécurité ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	10-Les remarques signalées <input checked="" type="checkbox"/> par le pilote commandant de bord dans le compte rendu de la fiche d'instruction sont-elles prises en compte pour la supervision de la sécurité ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	11-Si la réponse est affirmative, quelle mesure prend l'ingénieur responsable de l'analyse des vols ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	L'ingénieur OPS signale les remarques au technicien
	12-Les corrections de quantité de fuel faite par le pilote commandant de bord sur le plan de vol technique sont elles recensées dans la base de données ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	13-Dans le cas affirmatif à quoi servaient ces données ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Calcul du coefficient de dégradation
	14-Les nouvelles données concernant les performances avions sont elles signalées aux services concernés ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	15- Les responsables du service analyse des vols dispose t-il des moyens suffisants pour effectuer les procédures ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Micro-ordinateur -Imprimante. -Documents. -Nécessaires.
	16- Le plan de vol technique est t-il archivé après l'usage ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	17- Si oui, quelle est la période d'archivage ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	06 mois

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
	18-Le service de prévision de sécurité dispose t-il d'une station d'analyse au sol ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	19- Si oui, laquelle ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	AGS
	20-L'exploitant a-t-il reçu une formation sur le système ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	21-Le système AGS est-il adapté à tous les aéronefs de la flotte ?	<input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	22- Si non, sur quel type d'aéronef le système est exploité ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Le système AGS est exploité sur les B737 NG
	23-Quel est le nombre d'aéronefs analysé par station ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	25 appareils
	24-Quel est le type d'évènement analysé ?	<input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Opérationnel et technique
	25-En cas d'anomalies quelle est la réaction de l'ingénieur support ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	En cas d'anomalie l'ingénieur OPS la signale au chef secteur NG
	26-Sous quelle forme sont ils envoyés les paramètres AGS ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Sous forme de carte PCM/CIA

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
	27- Qui est le responsable de l'envoi de ces cartes ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Direction technique
	28- L'exploitant possède t-il un registre pour enregistrer les appareils déjà analysés ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	29- Suivant quels paramètres les évènements sont détectés ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Etape, temps de vol, type de vol, type d'enregistrement, date, phase d'évènement, classe d'évènement, numéro de piste
	30- Sur quelle base les évènements sont jugés importants ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Par degré de sécurité

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
2-2-6 PERFORMANCE :				
	1-L'exploitant a-t-il créé un service qui s'occupe de l'étude des performances avions ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	2-L'exploitant a-t-il désigné un responsable de cette étude ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	3-Si oui, est-il qualifié pour effectuer ces tâches ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	4-Le service possède-t-il des moyens nécessaires pour effectuer cette étude ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	5-Quelle est la documentation utilisée pour cette étude ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié <input type="checkbox"/>	-Les guide d'utilisation des logiciels -Les manuels de vol
	6-L'exploitant a-t-il établi des abonnements avec les différents constructeurs de l'industrie aéronautique ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	7-Les performances avions sont-elles mises à jour ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	8-Si la réponse est affirmative, quelles sont les sources ?	<input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	-Les sites web constructeurs

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
	9-En cas de défaillance du système, l'ingénieur a-t-il gardé des copies en format papier ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	10- La vérification des sites Web constructeur est elle journalière ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	11-L'exploitant a-t-il regroupé tous les terrains du réseau de la compagnie dans une base de donnée ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	12-L'exploitant définit-il les limitations du jour pour tous les avions de la flotte ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P G	13-L'exploitant prend-t-il en compte les conditions d'exploitations défavorables raisonnablement prévisibles, tel qu'un décollage et un atterrissage sur pistes contaminées ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P G	14-L'exploitant a-t-il pris en considération la panne moteur dans toutes les phases du vol ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P G	15-L'exploitant s'assure-t-il que la masse au décollage n'excède pas la masse maximale au décollage, spécifiée dans le manuel de vol compte tenu de l'altitude pression, et de la température ambiante sur l'aérodrome de décollage ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
JAR OPS1 S/P G	<p>16-L'exploitant satisfait-il aux exigences ci-après pour définir la masse maximale autorisée au décollage :</p> <p>(1) la distance accélération-arrêt ne doit pas excéder la distance accélération-arrêt utilisable ;</p> <p>(2) la distance de décollage ne doit pas excéder la distance de décollage utilisable, avec un prolongement dégagé utilisable ne devant pas dépasser la moitié de la longueur de roulement au décollage utilisable ;</p> <p>(3) la longueur de roulement au décollage ne doit pas excéder la longueur de roulement au décollage utilisable ;</p> <p>(4) la conformité à ce paragraphe doit être démontrée en utilisant une seule valeur de V1 pour l'interruption et la poursuite du décollage ;</p> <p>(5) et sur une piste mouillée ou contaminée, la masse au décollage ne doit pas excéder celle autorisée pour un décollage sur une piste sèche effectué dans les mêmes conditions?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P G	<p>17-L'exploitant s'assure-t-il que la trajectoire nette de décollage franchit tous les obstacles avec une marge verticale d'au moins 35 ft ou une marge horizontale d'au moins 90 m + 0,125 x D?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	<p>18-Quels sont les services qui travaillent en collaboration avec le service performance ?</p>	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	<p>-jet plan -Info de vol -infrastructure -documentation</p>

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
JAR OPS1 S/P G	19--Lors de la mise en conformité aux dispositions de la question ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte : (1) l'altitude pression sur l'aérodrome ; (2) la température ambiante à l'aérodrome ; (3) l'état et le type de surface de la piste (4) la pente de la piste dans le sens du décollage ; (5) pas plus de 50 % de la composante de vent de face transmise, ou pas moins de 150 % de la composante de vent arrière transmise ; (6) la diminution, le cas échéant, de la longueur de piste due à l'alignement de l'avion avant le décollage ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P G	20-L'exploitant s'assure t-il que les données relatives à la trajectoire nette en route un moteur en panne figurant dans le manuel de vol, compte tenu des conditions météorologiques prévues pour le vol?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
JAR OPS1 S/P G	21-L'exploitant s'assure t-il que la masse de l'avion à l'atterrissage n'est pas Supérieure à la masse maximale à l'atterrissage spécifiée compte tenu de l'altitude et de la température ambiante,prévue à l'heure estimée d'atterrissage sur les aérodromes de destination et de dégagement ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
	22-Les limitations avions sont-elles mise à bord ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	23-Le service effectue t-il d'autres études?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	24-Si la réponse est affirmative, citez-les ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	-calcul du coefficient de dégradation -le choix des altitudes optimales

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
2-2-7 INFORMATION DES VOIS :				
	1- Quelle est l'information de vol fournie par le service ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	2-L'exploitant a-t-il désigné un chef service pour veiller à une gestion rationnelle ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	3-Le service dispose-t-il des moyens nécessaires pour effectuer ces tâches ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	4-Si la réponse est affirmative, lesquels ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	3 micros-ordinateurs. Une imprimante
	5-Le personnel du service est-il qualifié, a-t-il reçu un diplôme ou attestation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	6-Quelle est la durée de cette formation ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	09 MOIS
	7-Le personnel assure-t-il le travail pendant 24 heures ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	8-Quels sont les documents disponibles au sein du service ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Le guide d'utilisation du réseau RSFTA

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
	9-Sont ils bien organisés ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	10-Quel est le moyen de télécommunication adopté ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Réseau RSFTA
	11-Quel est l'organisme chargé de la diffusion des NOTAMS ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	BCT (bureau central de télécommunication)
	12- En cas de panne du système, quelles sont les mesures à prendre ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Les NOTAMS sont tirés du système JET PLAN
	13-Le manuel d'utilisation du système de télécommunication est t-il disponible au sein du service ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	14-Dans quel cas est diffusé le NOTAM ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	-au cas de changement temporaire ou permanent.
	15-En quelle langue arrivent les NOTAMS ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Les NOTAMS arrivent en anglais Puis ils sont traduits en langue française
	16-Comment sont classés les NOTAMS ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Les NOTAMS sont classés dans des casiers, selon les zones géographiques

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
	17-Les NOTAMS sont-ils archivés ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Pendant 30 jours sur le disque dur
	18-Les documents sont-ils mis à jour ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	19-Qui est responsable de cette mise à jour ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Les agents TNA/OPS
	20-Pour qui sont diffusés les NOTAMS ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	PVD pour les assembler au dossier de vol, Δ la DOA
	21-Le personnel a-t-il facilement accès aux documents du service ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	22- Le service possède-t-il une liste récapitulative qui englobe les différents documents disponibles au sein du service ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	23- Un briefing pré vol entre PNT et le responsable du service est-t-il programmé ?	<input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	24-Les NOTAMS temporaires et de long texte sont-ils publiés dans l'AIP sup ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
2-2-8 DOCUMENTATION :				
	1-L'exploitant possède t-il une bibliothèque qui regroupe toute la documentation nécessaire pour l'exploitation?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	2-L'exploitant a t-il défini des responsables pour veillé sur cette documentation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	3-Quels sont les documents disponibles ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	-Documents avions -manuel D'exploitation de la compagnie
	4-Les documents sont-ils bien classés afin de facilité leur acheminement ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	5-Y a t-il une copie de chaque document ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	6-Les documents rédigés par l'exploitant sont -ils conforment aux normes réglementaires ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	7-Le personnel administratif et technique a t-il facilement accès aux documents appropriés de l'OACI et d'autres documents techniques?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	8-Les documents avions constructeurs de la flotte sont-ils disponibles aux différents services pour toute la compagnie?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
	9-Les sources sont elles suffisantes pour les obtenir ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	10-L'exploitant a-t-il établi les abonnements aux publications de l'industrie aéronautique ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	11- Si, oui ,sont ils mis à jours?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	12-Le personnel est-il suffisant pour une gestion rationnelle de la documentation?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	13-La documentation est elle mise à jour?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	14-Si la réponse est affirmative spécifier la chronologie ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Chaque lundi
	15-L'exploitant a-t-il employé des aides documentalistes chargés de la mise a jour ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	16- Si , la réponse est affirmative , sont elles qualifiées pour mettre à jour cette documentation ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	17- Qui est responsable de la réception et de la distribution de la mise à jour ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Le chef service documentation
	18-Sous quelle forme arrive la mise à jour?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	-courrier -CD -ITN

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
	19-Par quel moyen est envoyé la mise à jour de la publication technique de l'industrie aéronautique?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Par courrier.
	20-l'exploitant s'assure t-il de la diffusion des documents techniques aux prés du personnel technique et administratif ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	21-Comment s'assure t-on que la documentation nécessaire à été approvisionnée ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Une fiche avion est utilisée pour chaque mise à jour
	22-Qui est chargé d'envoyer aux services concernés la documentation nécessaire ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Chef service documentation
	23-Les documents d'origines autorités ou constructeurs sont- ils retranscrites sous une forme propre à la direction ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	24-Le personnel technique des autres compagnies a t-il le droit d'accéder à la documentation du service ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	25-Quel sont les organismes nationaux et internationaux qui travaillent en collaboration avec le service documentation ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Boeing, Airbus, DACM, Vérital, Jeppesen .
	26-Le service est-il responsable de mètre à jour les sacoches de bord ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	27-Si la réponse est affirmative, qui se déplace à bord pour effectuer cette tache?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	Aides documentaliste

Réf	Points à vérifier ou questions à poser	statut	Mise en œuvre	observations
	28- Au sein du service, existe t-il une sacoche de bord de chaque avion de la compagnie tenue a jour?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	29-Le service possède t-il une liste récapitulative qui englobe tous les documents disponibles ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	30- La documentation rédigée par l'exploitant est-elle approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	31-L'exploitant tien t-il ces documents à jour ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	
	32-Le service assure t-il la disponibilité de la documentation et la mise à jour de la sacoche de bord 24/24heures ?	<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Insatisfaisant <input type="checkbox"/> Non mis en œuvre <input type="checkbox"/> Sans objet <input type="checkbox"/> Non vérifié	

DEUXIEME PARTIE

PROCEDURES DE FONCTIONNEMENT

DEFINITION D'UNE PROCEDURE DE FONCTIONNEMENT :

Une procédure de fonctionnement est une présentation sous forme d'organigramme englobant les différentes étapes pour effectuer une tâche bien précise tout en respectant la réglementation

Dans une procédure il faut mettre en valeurs les éléments suivant :

- le domaine d'application de cette procédure
- Ce qui doit être fait, c à d de bien définir les différentes étapes
- Qui est le responsable de chaque tâche : qui fait quoi ?
- En quel moment il faut intervenir ?
- le lieu d'application de procédure ?
- Les équipements et les documents nécessaire pour effectuer une procédure ?

DEFINITION DES DIFFERENTES PARTIES D'UNE PROCEDURE :

Une procédure de fonctionnement comporte les partie suivantes :

Le titre : le nom de la procédure effectuée.

1er partie :

OBJET : le but d'appliquer une telle procédure , et quel est l'intérêt de cette procédure.

2ème partie :

DOMAINE D'APPLICATION : les différents organismes et services, ou une telle procédure sera applicable.

3ème partie :

DOCUMENT DE REFERENCE : les différents documents et systèmes (logiciels) nécessaires pour effectuer cette procédure.

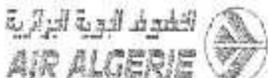
4ème partie :

SOMMAIRE :

- 1) Définition : les différentes abréviations utilisées dans l'organigramme de la procédure.
- 2) Emetteur : les organismes qui contribuent à l'efficacité de la procédure
- 3) Disponibilité :les différents éléments fournis à l'issus de cette procédure
- 4) Responsabilité : énumère les différentes responsabilités du personnel
- 5) Le corps de la procédure (organigramme).

CHAPITRE III

PROCEDURES DU DEPARTEMENT NAVIGATION

 AIR ALGERIE	PROCEDURE PREPARATION DES VOLS (JETPLAN)	Procédure N°: N5 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 01
S/ D EXPLOITATION		

3-1 SERVICE LIGNE :

3-1-1 PROCEDURE PREPARATION DU PLAN DE VOL TECHNIQUE :

OBJET :

Les tâches de « préparation des vols »(flight dispatch) comprennent toutes les actions à mener préalablement à un vol donné afin que l'avion qui est affecté puisse partir dans le respect :

- Du standard de sécurité le plus élevé possible.
- Des normes réglementaires applicables.
- Des délais impartis.

Ainsi que les actions à mener durant le vol afin d'apporter à l'équipage technique toutes les informations et le soutien logistique dont il pourrait avoir besoin.

Les tâches associées à la préparation des vols sont accomplies par le FLIGHT DISPATCHER

DOMAINE D'APPLICATION :

Service JET PLAN

DOCUMENTS DE REFERENCE:

Jet planner (user guide)

Enroute chart (jeppesen manuel)

Jaswin (user gade)

SOMMAIRE :

- 1) Définition
- 2) Emetteur du plan de vol technique
- 3) Disponibilité du plan de vol technique
- 4) Responsabilité
- 5) Procédure préparation des vols Jet plan

Annexe :

Redaction (visa)	Verification /approbation	Validation (visa)	Date

 <p>التطوير الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	PROCEDURE PREPARATION DES VOLS	Procédure N°: N5 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 02
S/D EXPLOITATION		

1) Définition :

SITA : système international de télécommunication aéronautique

JASWIN : jeppesen access software windows

JET PLAN : plan de vol

NOTAM : notice to air men

scheduled flight : vol régulier

FIR : full indicator reading

UTC: universal time coordinated

2) Émetteur du plan de vol technique :

JET PLAN : par connexion SITA

JAS WIN : par connexion SITA

JET PLANNER : par connexion TCP/IP

3) Disponibilité du plan de vol technique :

le service ligne est responsable de la diffusion, et de la disponibilité du plan de vol technique

4) Responsabilités :

La préparation du plan de vol technique ,est sous la responsabilité du service ligne.

Le service ligne a pour tache :

*Préparation des plans de vols techniques et message météo à la demande (TAF / METAR) .

*préparation des vols spéciaux(vol présidentiel)

*introduire la base de données des performances avion et base de données concernant les aéroports

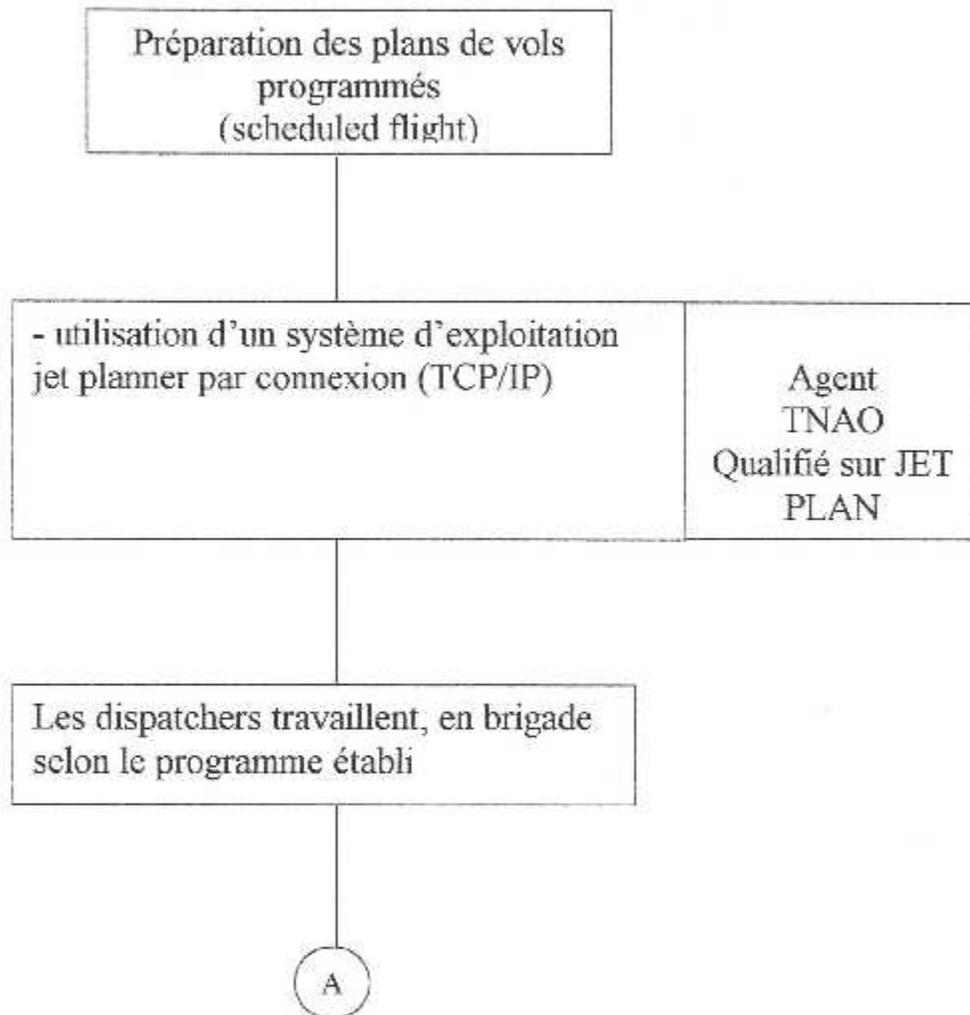
*choix des routes optimisées et préférentielles.

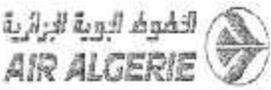
* Fournir les temps de vols pour différents services, notamment la direction commerciale.

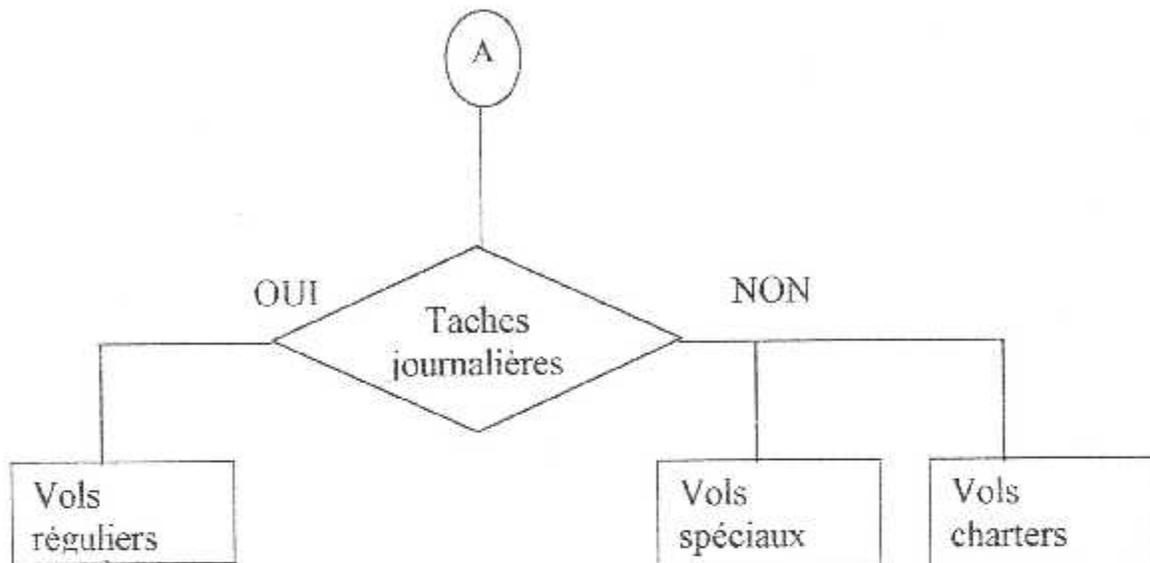
*Acheminement des plans de vols techniques via SITATEX pour différentes escales.

خطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE 	PROCEDURE PREPARATION DES VOLS (JETPLAN)	Procédure N°: N5 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 03
S/ D EXPLOITATION		

5) procédure préparation du plan de vol technique:



 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE PREPARATION DES VOLS</p>	<p>Procédure N°: N5 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 04</p>
<p>S/D EXPLOITATION</p>		



<p>Les dispatchers reçoivent un programme journalier des vols préalablement par la S/D programme et surveillance des vols, contenant le numéro de vol, immatriculation appareil, étape(rotation), heure de départ, heure d'arrivée(UTC)</p>	<p>S/D PROGRAMME ET SURVEILLANCE DES VOLS</p>
---	---

<p>01 heure avant le vol, l'agent TNA/O prépare le plan de vol technique avec Jet planner, en introduisant les données suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> *étape (SC, FLT, ALG ORN, RN) *ETD *immatriculation de l'appareil *payload <p>le système fournit le plan de vol technique et ATC L'agent TNAO doit vérifier :</p> <ul style="list-style-type: none"> *la route, les différentes firs, la payload *temps de vol et numéro de vol, zero fuel weight 	<p>Agent TNA/O</p>
---	--------------------

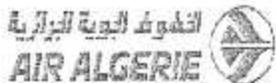
 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE PREPARATION DES VOLS</p>	<p>Procédure N°: N5 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 05</p>
<p>S/D EXPLOITATION</p>		

<p>Les plans de vols techniques sont imprimés et numérotés en fonction de leurs numéros de vol (AH xxxx) à l'aide d'une imprimante relié au PC</p>	<p>AGENT TNA/O</p>
--	------------------------

<p>Les plans de vols techniques sont mis à la disposition du personnel de la PVD afin de les donner aux équipages</p>	<p>AGENT TNA/O</p>
---	------------------------

<p>Les TNA/O sont amenés à refaire un nouveau plan de vol en cas de changement de l'appareil, phénomènes météo, ou NOTAM de dernière minute</p>	<p>AGENT TNA/O</p>
---	------------------------

<p>Les TNA/O fournissent les NOTAM et message météo TAF/METAR ,en cas de panne des systèmes PC RSFTA du service information des vols et messagerie météo du service PVD</p>	<p>AGENT TNA/O</p>
---	--------------------

 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	PROCEDURE CALCUL MINIMAS OPERATIONNELS	Procédure N°: N2 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 01
S/D EXPLOITATION		

3-2 SERVICE INFRASTRUCTURE :

3-2-1 PROCEDURE CALCUL MINIMAS OPERATIONNELS:

OBJET :

L'exploitant doit définir les minimas opérationnels pour chaque aéroport desservi. Le mode de calcul de ces minimas doit être acceptable par la DACM de plus ces minima ne doivent être inférieurs à ceux susceptible d'être établi pour de tels aéroports par l'Etat dans le quel il est situé

DOMAINE D'APPLICATION :

Service infrastructure
Département navigation

DOCUMENT DE REFERENCE :

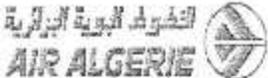
JAR OPSI
Arrêté DACM

SOMMAIRE :

- 1-Définition
- 2)-Responsabilités
- 3)-Procédure d'établissement des minimas OPS

Annexe :

Redaction (visa)	Verification /approbation	Validation (visa)	Date

 <p>الشركة الجزائرية للطيران AIR ALGERIE</p>	PROCEDURE CALCUL MINIMAS OPERATIONNELS	Procédure N°: N2 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 02
S/ D EXPLOITATION		

1) Définition :

les minimas opérationnels sont les renseignements concernant, la visibilité (RVR) ,la hauteur de décision et la vitesse d'approche (le calcul se fait par rapport à l'OCH)

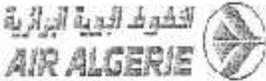
RVR :Runway Visual Range

OCH: Hauteur de franchissement d'obstacle

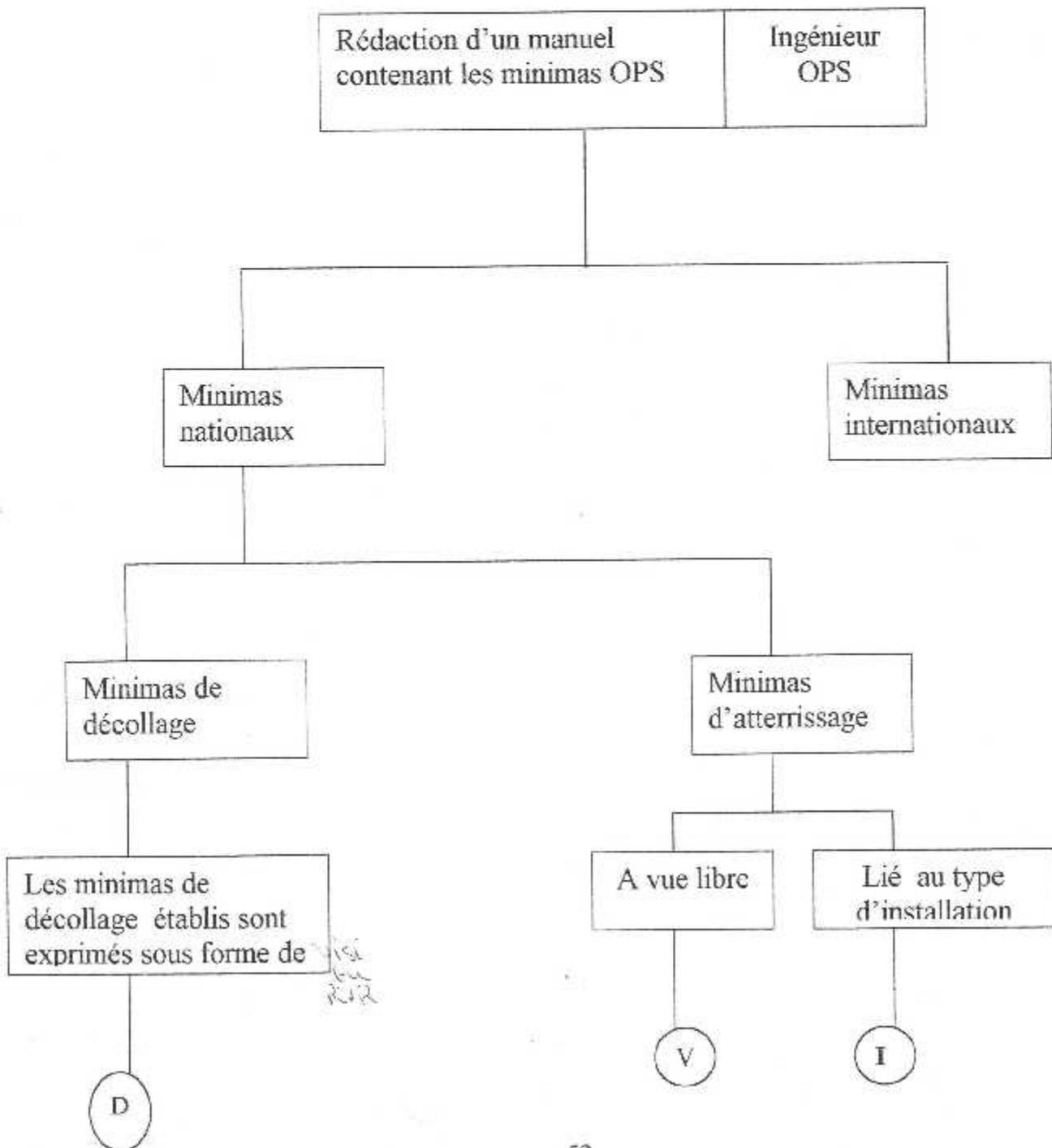
DH : Hauteur de décision

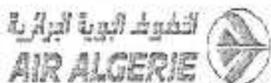
2)-Responsabilité :

le service infrastructure a pour tache d'établir la méthode de calcul des « minima » pour les différents terrains du réseau AIR ALGERIE

 <p>الشركة الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE CALCUL MINIMAS OPERATIONNELS</p>	<p>Procédure N°: N2 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 03</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

5- Procédure d'établissement des minimas :



 <p>التطويط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE CALCUL MINIMAS OPERATIONNELS</p>	<p>Procédure N°: N2 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 04</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

D

L'ingénieur établit des minimas de décollage exprimé en RVR/visibilité, et les vérifies avec celles du tableau

<p>Vérifier à ce que la hauteur minimale de descente n'est pas inférieure à l'OCH correspondant à la catégorie de l'aéronef</p>	<p>Ingénieur OPS</p>
---	-----------------------------

Sélectionner les RVR par rapport à la catégorie d'aéronef correspondant aux approches classiques en cas de :
*d'installation complète

I

Approche de précision

Approche classique

C

Opération de catégorie I

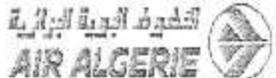
Opération de catégorie II

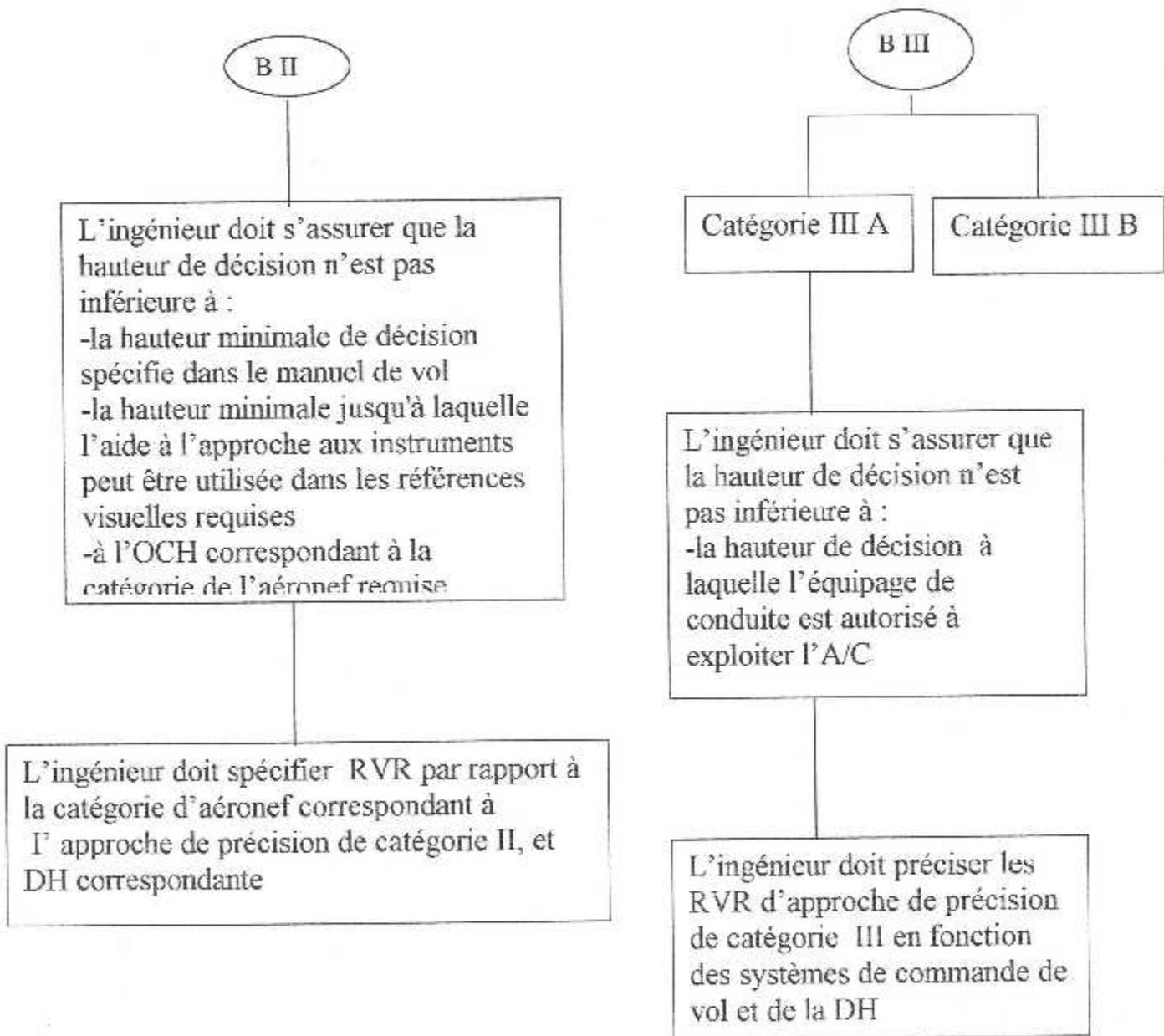
Opération de catégorie III

L'ingénieur doit vérifier que la hauteur de décision utilisée doit être inférieure :

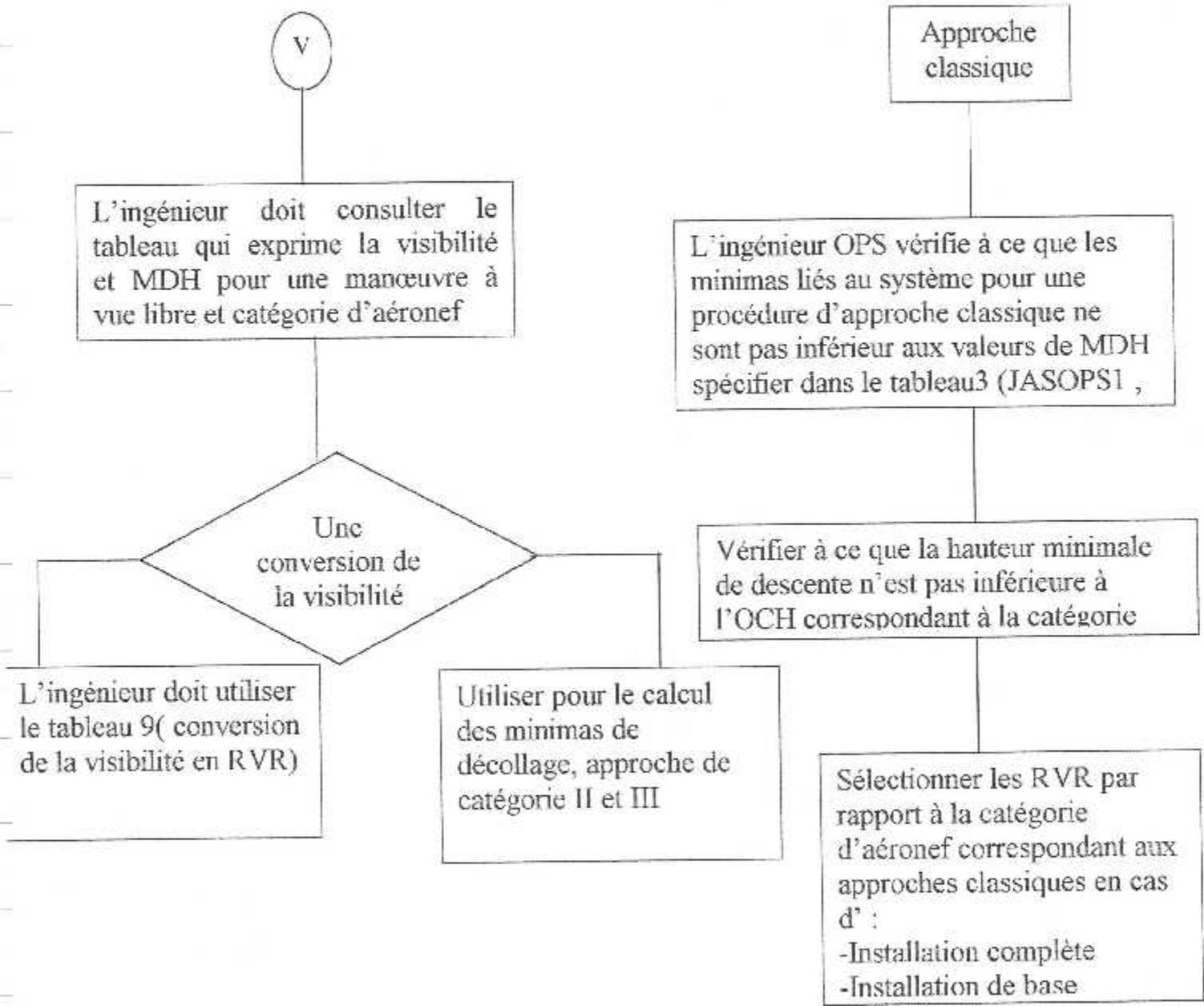
- à la hauteur minimale de décision
- à la hauteur minimale de décision jusqu'à laquelle l'aide à l'approche de précision peut être utilisée dans les références requises
- à l'OCH correspondante

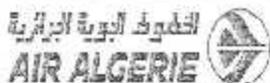
L'ingénieur doit spécifier RVR pour une approche de précision de catégorie I et installation et hauteur de décision

 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE CALCUL MINIMAS OPERATIONNELS</p>	<p>Procédure N°: N2 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 05</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		



<p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE CALCUL MINIMAS OPERATIONNELS</p>	<p>Procédure N°: N2 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 06</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		



 <p>التحريك الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE HOMOLOGATION PISTE</p>	<p>Procédure N°: N1 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 01</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

3-2-2 PROCEDURE HOMOLOGATION PISTE :

OBJET :

L'objet de l'homologation d'aérodrome est de s'assurer que la construction est faite conformément aux normes de la réglementation OACI , Annexe 14 au point de vue infrastructure et balisage

DOMAINE D'APPLICATION :

Département navigation : Service infrastructure :

DOCUMENT DE REFERENCE :

Annexe 14 de l'OACI (aérodrome)

SOMMAIRE :

- 1)-Définition
- 2)-Responsabilité
- 3)-Procédure d'homologation aérodrome

Annexe :

Redaction (visa)	Verification /approbation	Validation (visa)	Date

الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE 	PROCEDURE HOMOLOGATION PISTE	Procédure N°: N1 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 02
S/ D EXPLOITATION		

1)-Définition :

ACN/PCN : Numéro de Classification d'Avion / Numéro de Classification de Chaussée

Accotement : bande de terrain bordant une chaussée et traitée de façon à offrir une surface de raccordement entre cette chaussée et le terrain environnant

Balise : c'est un objet disposé au-dessus du sol pour indiquer un danger , ou pour marquer une limite

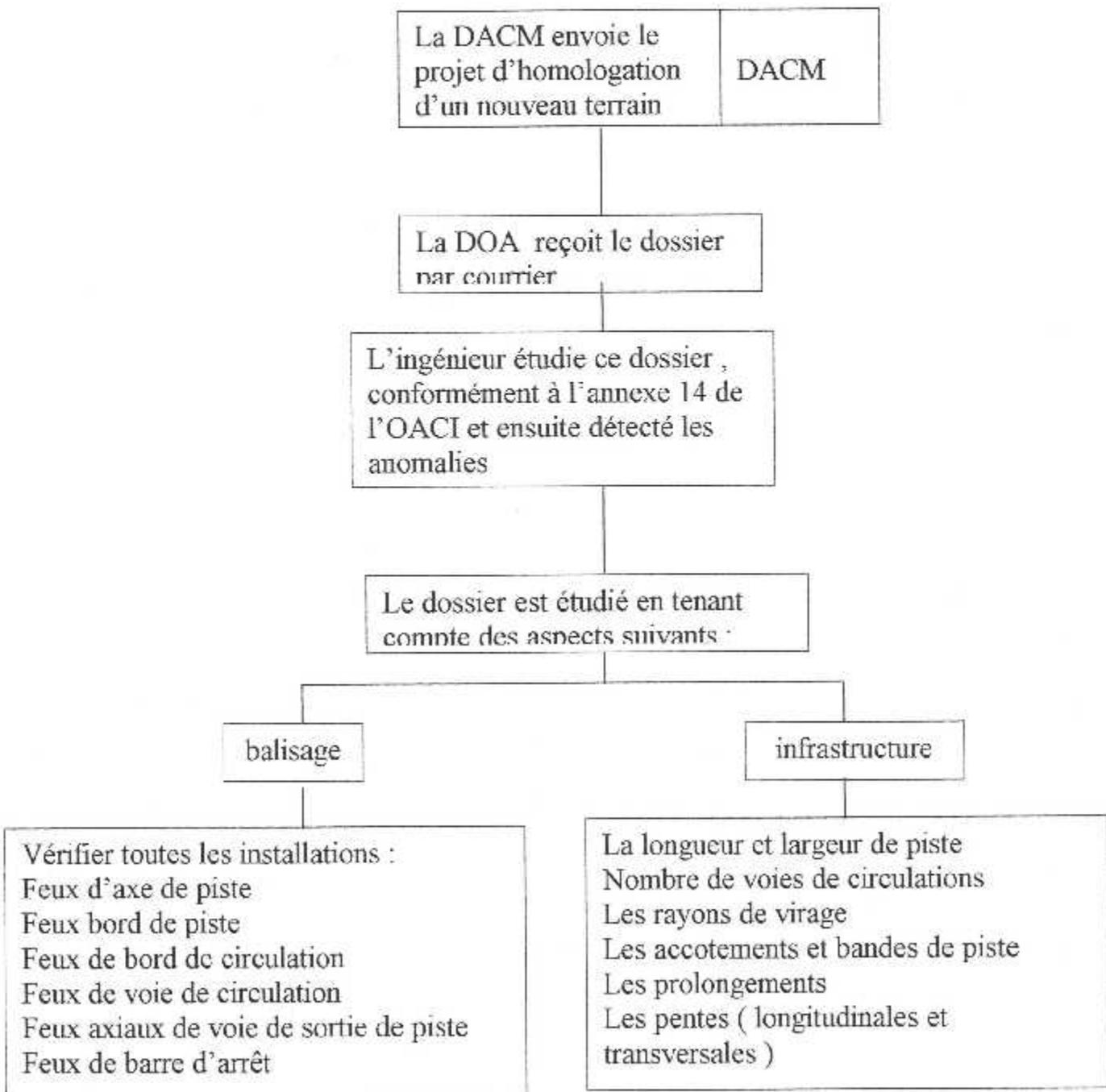
Marque : symbole ou groupe de symbole mis en évidence à la surface de l'aire de mouvement pour fournir des renseignements aéronautique

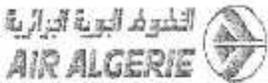
2)-Responsabilités :

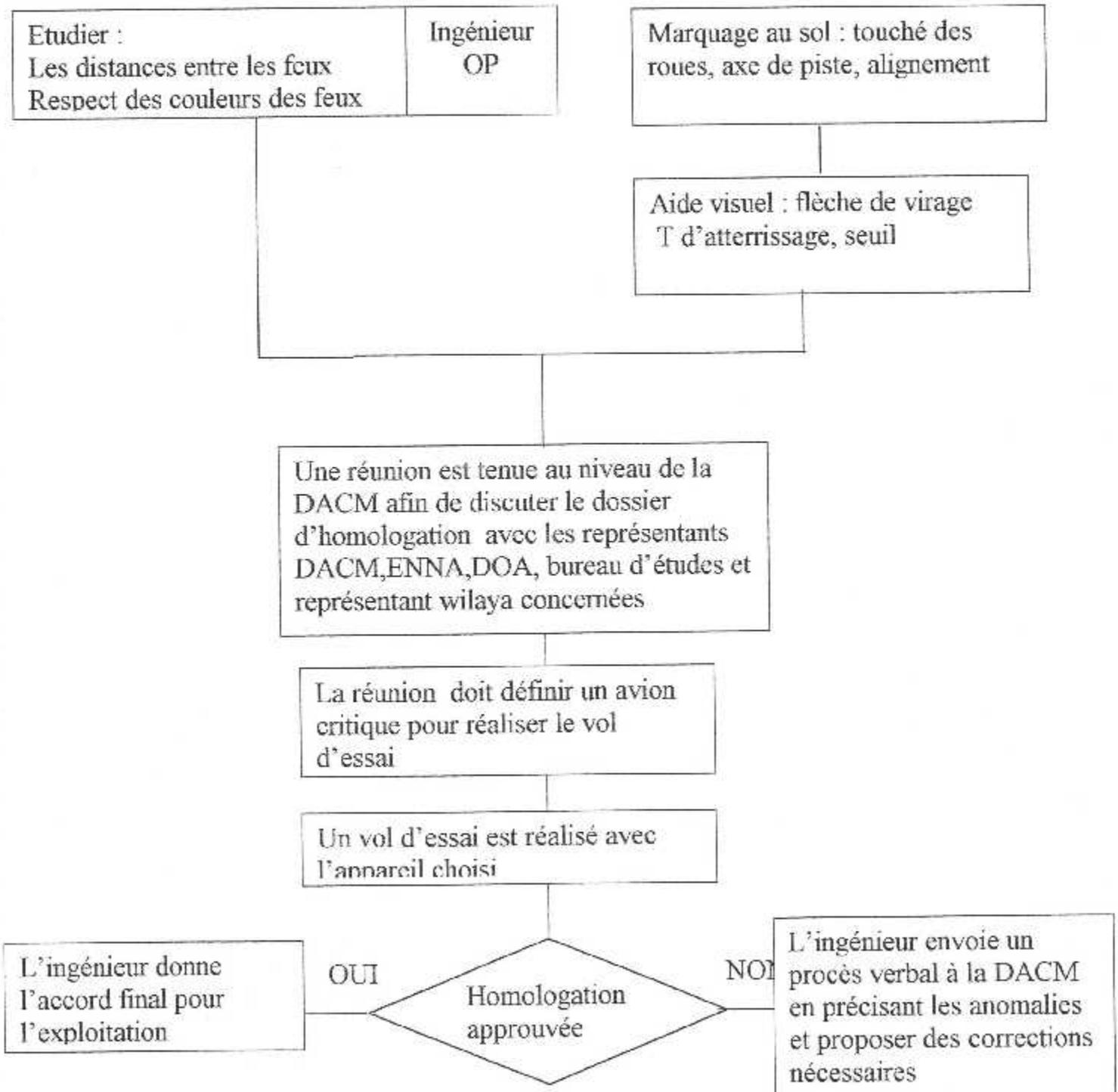
- *Le service est responsable de l'étude de l'accessibilité des pistes (les distances , les pentes)
- *Les installations de balisage
- *L'étude de la nécessité des moyens radios
- *Déterminer les catégories SSIS pour chaque aérodrome
- *Calcul et diffusion des minimas opérationnels

<p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE HOMOLOGATION PISTE</p>	<p>Procédure N°: N1 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 03</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

3)-procédure d'homologation d'aérodrome :



 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE HOLOGATION PISTE</p>	<p>Procédure N°: N1 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 04</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		



 AIR ALGERIE	PROCEDURE ANALYSE DOSSIER DE VOL	Procédure N°: N3 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 01
S/ D EXPLOITATION		

3-3 SERVICE SECURITE ET ANALYSE DES VOLS :

3-3-1 PROCEDURE ANALYSE DOSSIERS DES VOLS :

OBJET :

L'objet de cette procédure est de suivre les performance avion pour detecter les anomalies et pour avoir des valeurs plus exactes concernant la consommation , le temps de vol , niveau de vol en but de securité et minimiser les couts

DOMAINE D'APPLICATION :

Service securite et analyse des vols

DOCUMENT DE REFERENCE :

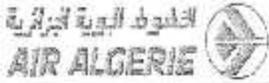
Dossier de vol (plan de vol technique)

SOMMAIRE :

- 1)-Definition
- 2)-Emetteur
- 3)-Disponibilité
- 4)-Responsabilité
- 5)-Procédure analyse dossier de vol

Annexe :

Redaction (visa)	Verification /approbation	Validation (visa)	Date

 <p>خطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	PROCEDURE ANALYSE DOSSIER DE VOL	Procédure N°: N3 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 02
S/ D EXPLOITATION		

1)-Définition :

Le dossier de vol comporte :

- Plan de vol technique
- Plan De vol ATC
- Dossier météo
- Chargement et centrage
- Limitation
- Feuille d'instruction
- NOTAM
- Carton de décollage

2)-Emetteur :

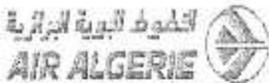
Le département règlement et info de vol fournir le dossier de vol.

3)-Disponibilité :

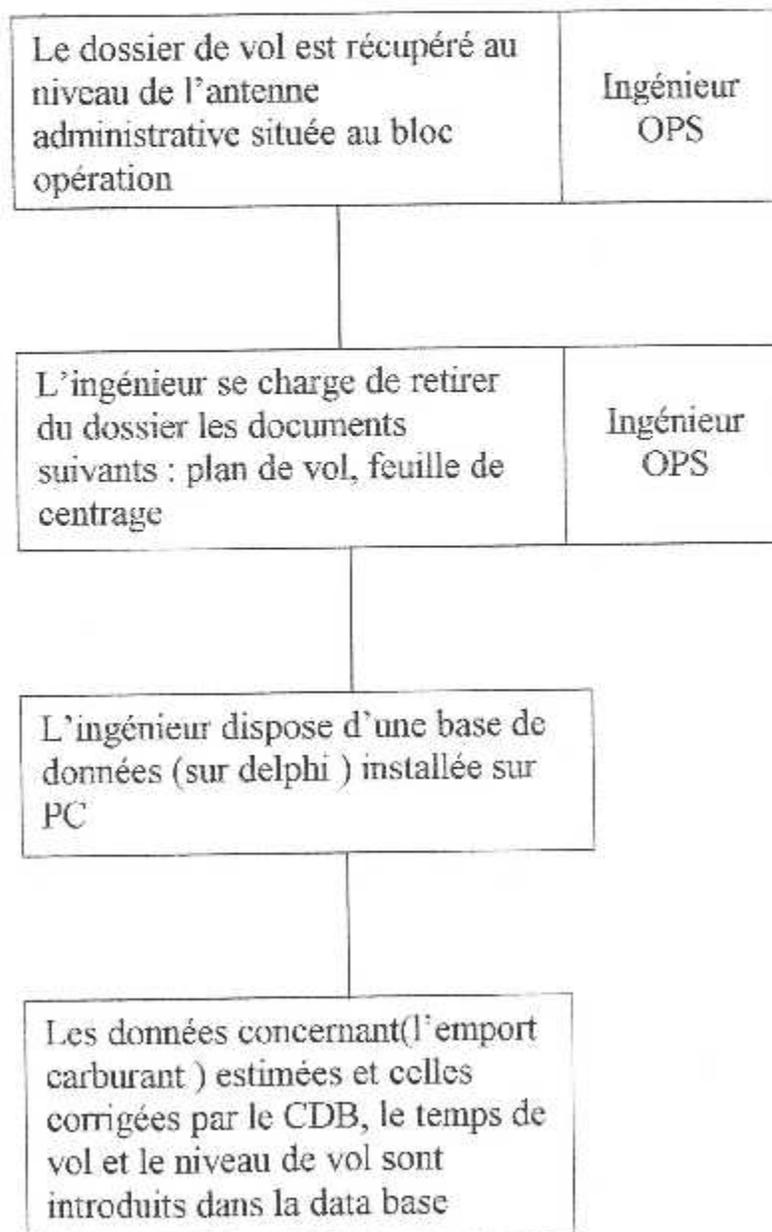
Le département gestion administrative et financière est responsable de l'archivage des dossiers de vol pour une durée de 06 mois.

4)-Responsabilité :

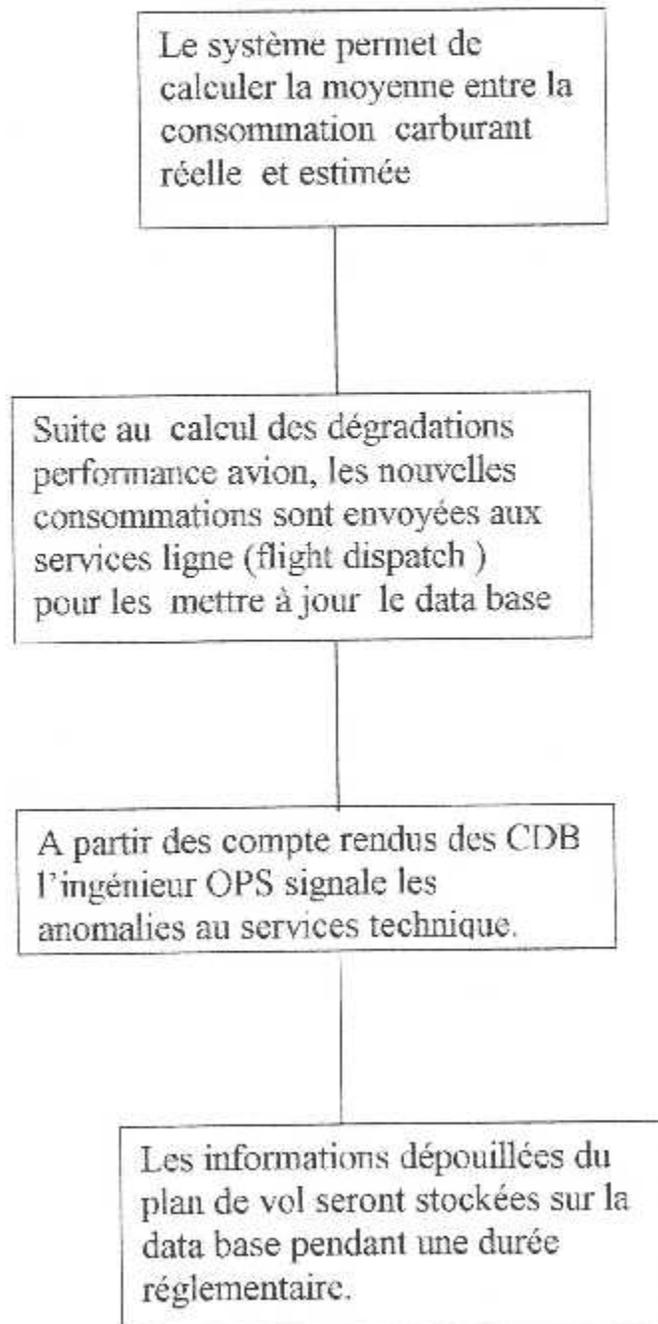
- *Le service est responsable d'analyser le dossier de vol après le vol.
- *Exploiter les rapports incidents et les rapports d'anomalies particulières.
- *Effectuer les statistiques de temps de vol et de consommation à partir des dossiers de vol.

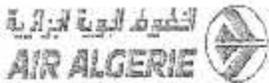
 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE ANALYSE DOSSIER DE VOL</p>	<p>Procédure N°: N3 Révision N°: 00 Date: juin 2004</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		<p>Page: 03</p>

5-Procédure analyse dossier de vol :



<p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE ANALYSE DOSSIER DE VOL</p>	<p>Procédure N°: N3 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 04</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		



 <p>الشركة الوطنية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE ANALYSE STATION AGS</p>	<p>Procédure N°: N4 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 01</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

3-3-2 PROCEDURE ANALYSE STATION AGS:

OBJET :

Cette procédure concerne l'analyse des données techniques enregistrées sur la station AGS

DOMAINE D'APPLICATION :

service sécurité et analyse des vols

DOCUMENT DE REFERENCE :

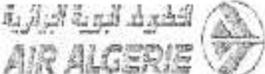
User guide AGS

Sommaire :

- 1)-Définition
- 2)-Emetteur
- 3)-Disponibilité
- 4)-Responsabilité
- 5)-Procédure analyse station AGS

Annexe :

Redaction (visa)	Verification /approbation	Validation (visa)	Date

 S/ D EXPLOITATION	PROCEDURE ANALYSE STATION AGS	Procédure N°: N4 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 02
--	--	--

1)-Définition :

AGS système d'analyse automatique des données de vol (Analyse G round Station)

2)-Émetteur :

Service technique : fournir les disquettes de paramètres de vol sur les appareils B737 NG

3)-Disponibilité :

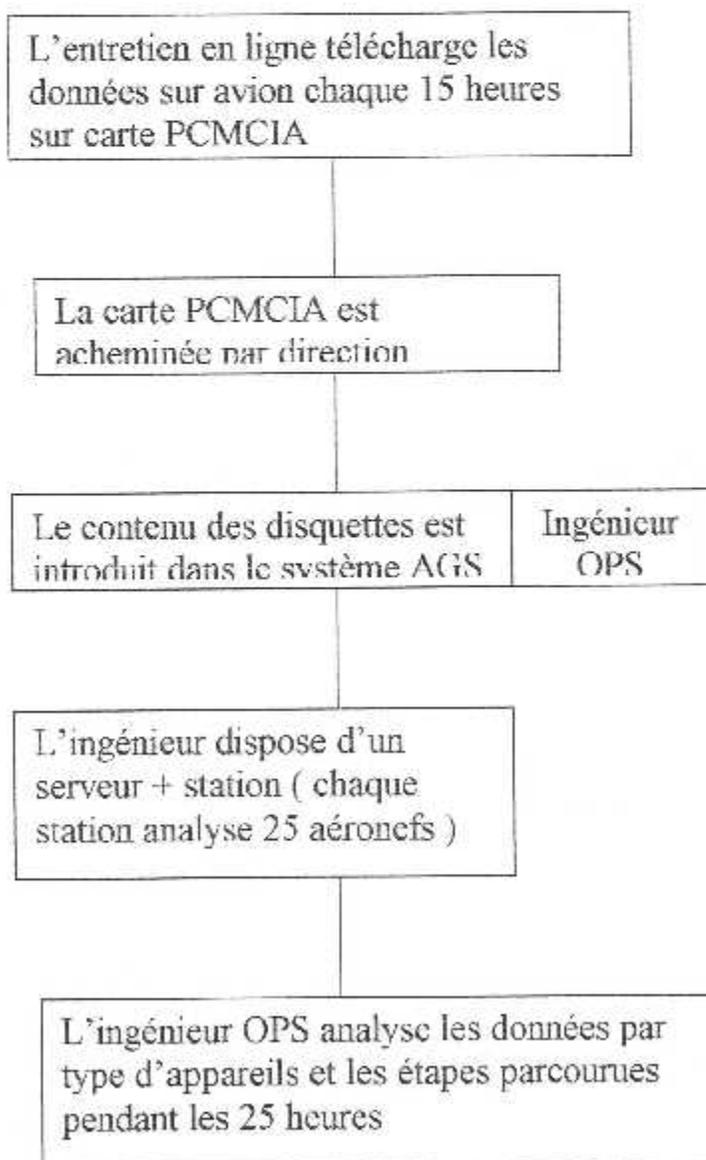
Le service safety en collaboration avec le service sécurité et analyse des vols est responsable de l'analyse des vols

4)-Responsabilité :

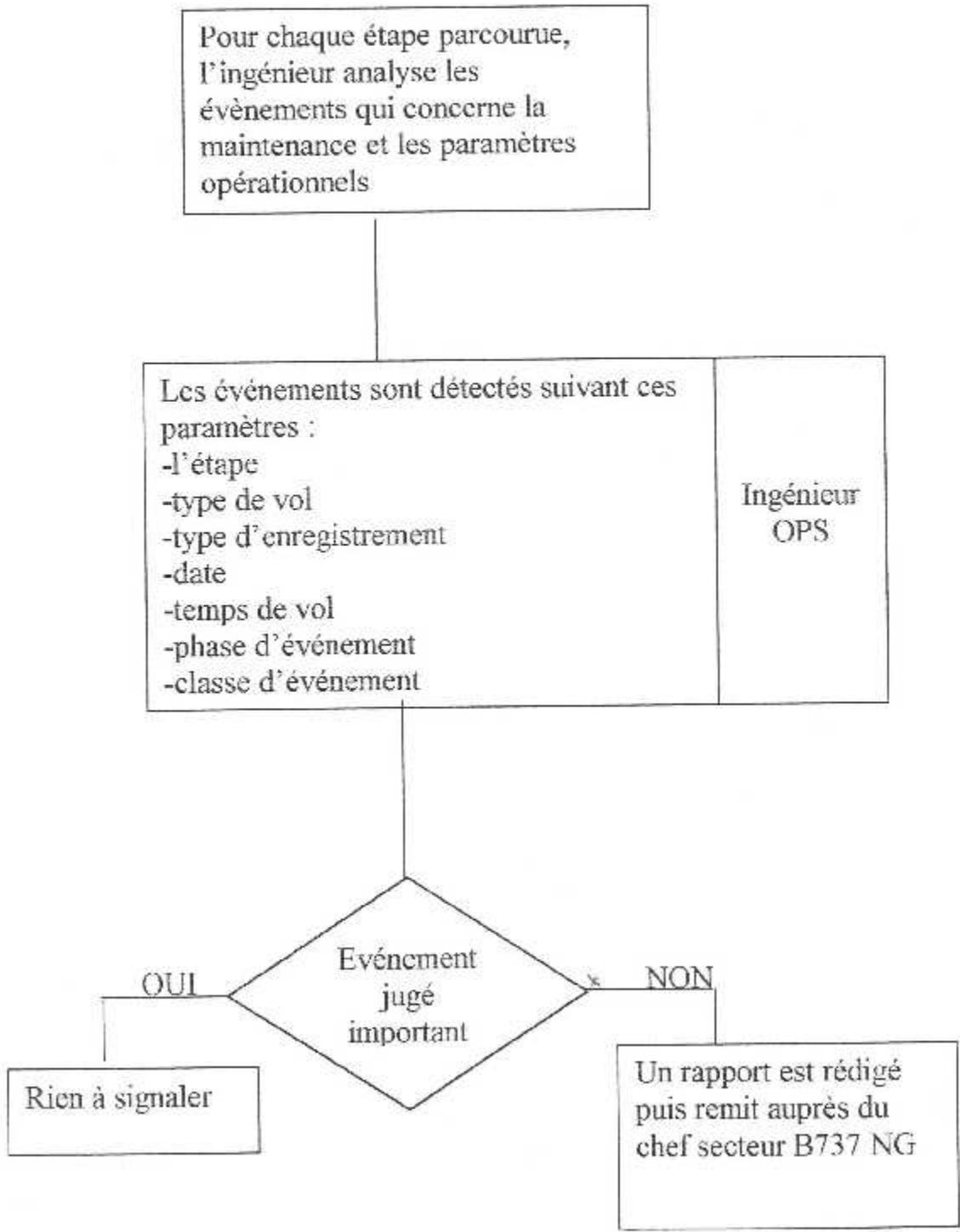
-Le bureau safety est responsable de la diffusion des données analysées sur la station AGS.

 <p>الشركة الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE ANALYSE STATION AGS</p>	<p>Procédure N°: N4 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 03</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

5-procedure analyse station AGS :

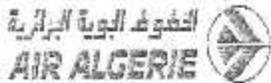


 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE ANALYSE STATION AGS</p>	<p>Procédure N°: N4 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 04</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		



CHAPITRE IV

PROCEDURES DU DEPARTEMENT TRAITEMENT
EXPLOITATION

 <p>خطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE MISE A JOUR BASE DE DONNEES AVIONS</p>	<p>Procédure N°: E1 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 01</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

4-1 SERVICE PERFORMANCE :

4-1-1 PROCEDURE MISE A JOUR BASE DE DONNEES AVIONS :

OBJET :

Le service performance a pour missions l'élaboration d'études opérationnelles et de calcul performance (limitations décollage).

Domaine d'application :

Département traitement exploitation, Le service performance.

Document de référence :

Manuel d'utilisation (user guide),BPS (BOEING), PEP(AIRBUS),FOS(ATR).

AIP

Airways Manuel

ACDB

SOMMAIRE:

1-Definition.

2-Emetteur

3-Disponibilité

4-Responsabilité

5-différentes procédures du service :

-Procédure base de données avions

-Procédure base de données aéroports

-Procédure établissement des limitations

Annexe :

Rédaction (visa)	Vérification/Approbation (visa)	Validation (visa)	date

 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE MISE A JOUR BASE DE DONNEES AVIONS</p>	<p>Procédure N°: E1 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 02</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

1-Definition :

ACDB : airport characteristics data base
 TLC :take off and landing calculation
 AIP:publication d'information aéronautique

2-Emetteur :

BOEING émet la mise à jour performance sur le site Boeing.
 AIRBUS émet la mise à jour performance sur le site Airbus.
 BOEING émet BPS, STAS pour le calcul des limitations.
 AIRBUS émet PEP, TLC pour le calcul des limitations.
 ATR émet FOS, pour le calcul des limitations.

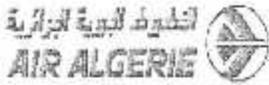
3-Disponibilité :

Le service performance est responsable de la disponibilité des limitations avions pour l'ensemble des terrains desservis.

4- Responsabilités :

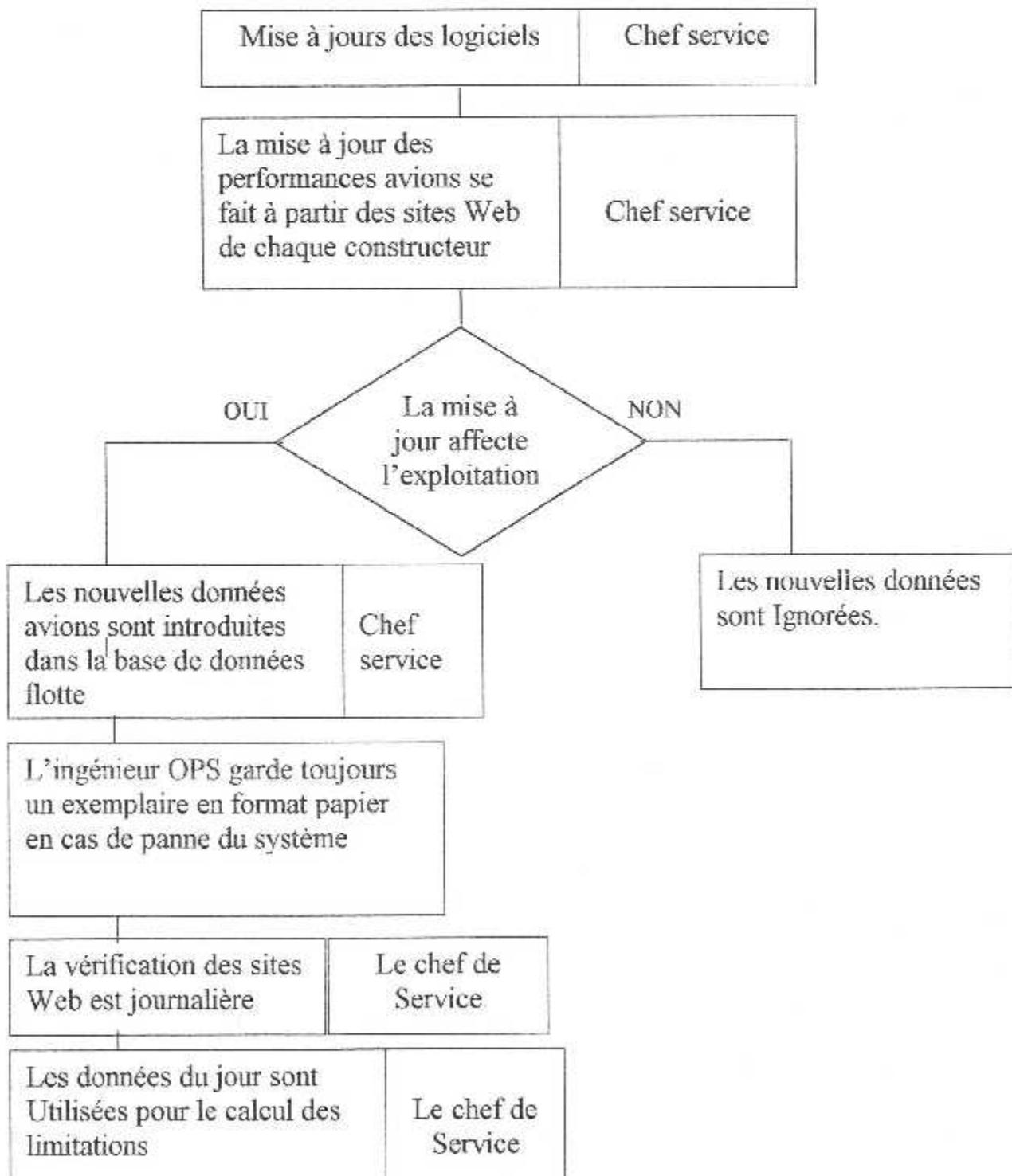
Le service performance a pour tache :

- mise en place des logiciels avions et les mettre à jour.
- Calcul de la CTO pour l'étude de nouvelles lignes.
- Mise en place de la base de données avions (flotte).
- Mise en place de base de données aéroport.
- Calcul du coefficient de dégradation performance.
- Calcul des limitations du jour pour toute la flotte.

 <p>انظمة الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE MISE A JOUR BASE DE DONNEES AEROPORT</p>	<p>Procédure N°: E2 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 01</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

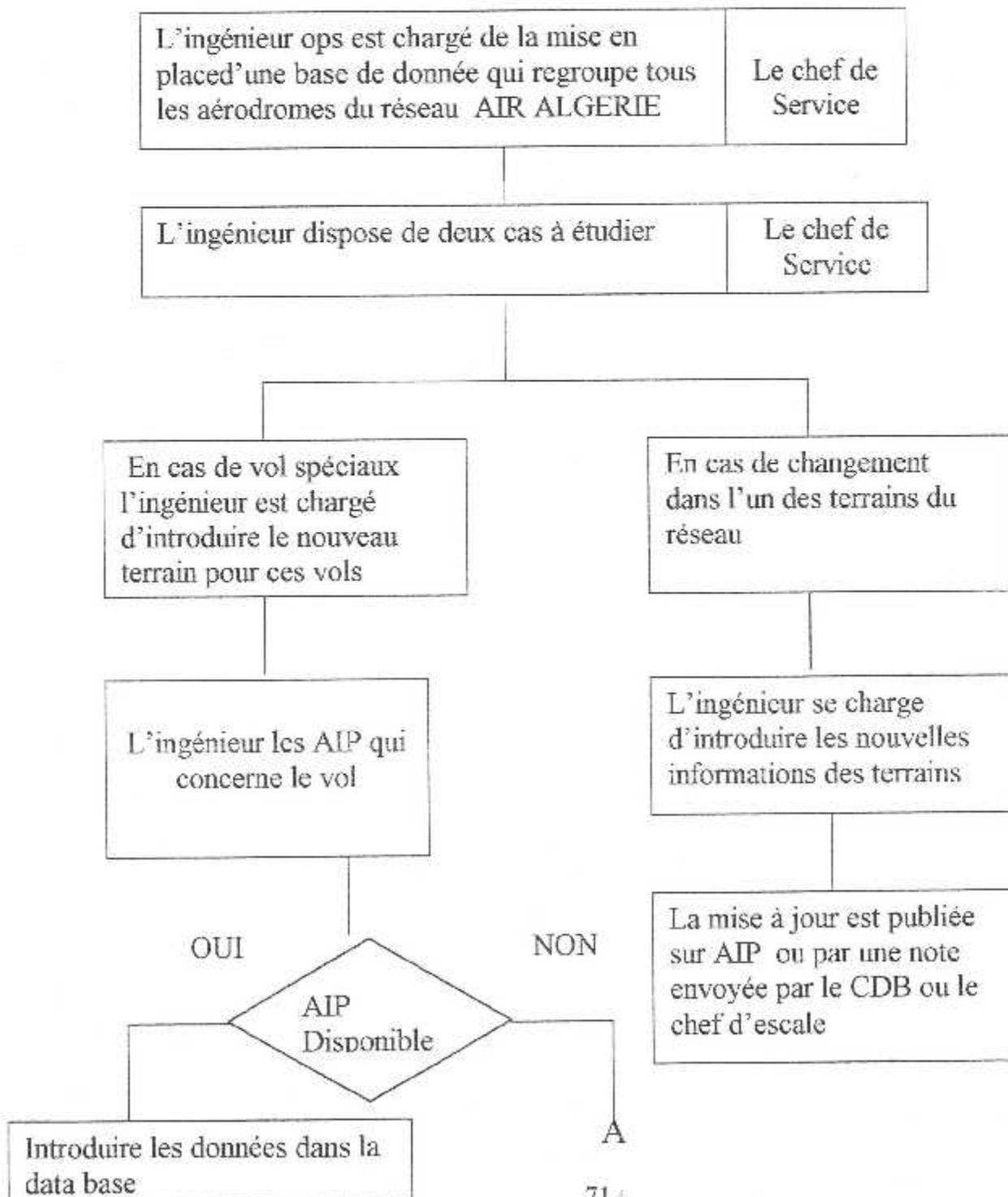
5-différentes procédures du service :

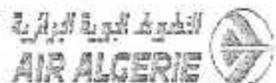
4-1-IPROCEDURE MISE A JOUR BASE DE DONNEES AVIONS :

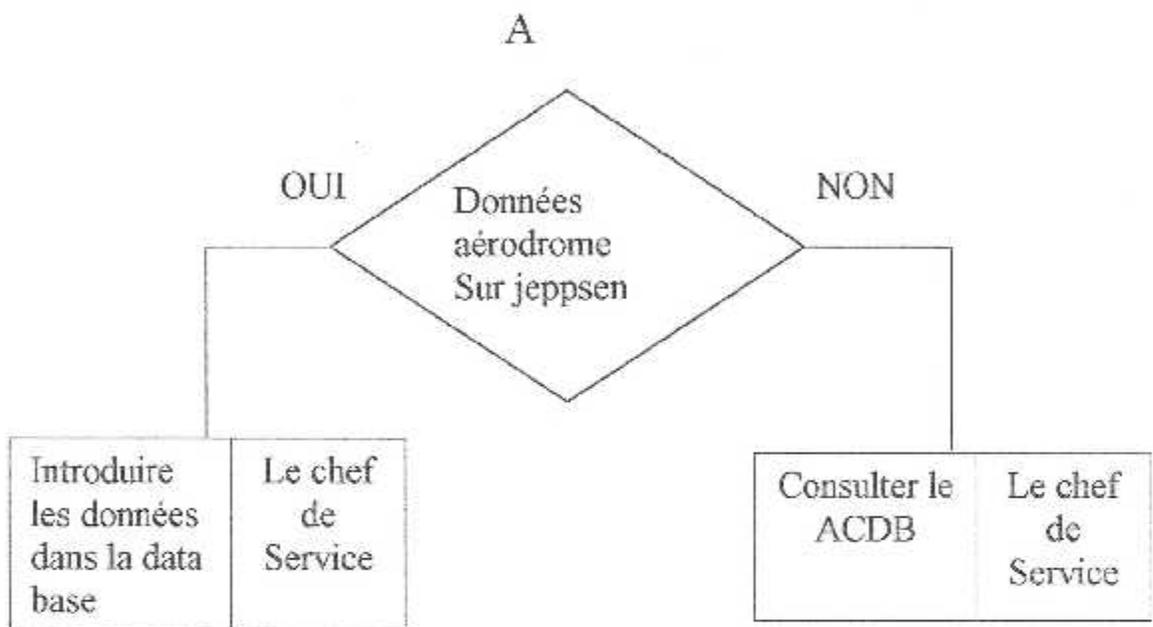


الشوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE	PROCEDURE MISE A JOUR BASE DE DONNEES AVIONS	Procédure N°: E1 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 03
S/ D EXPLOITATION		

4-1-2 PROCEDURE MISE A JOUR BASE DE DONNEES AEROPORT :

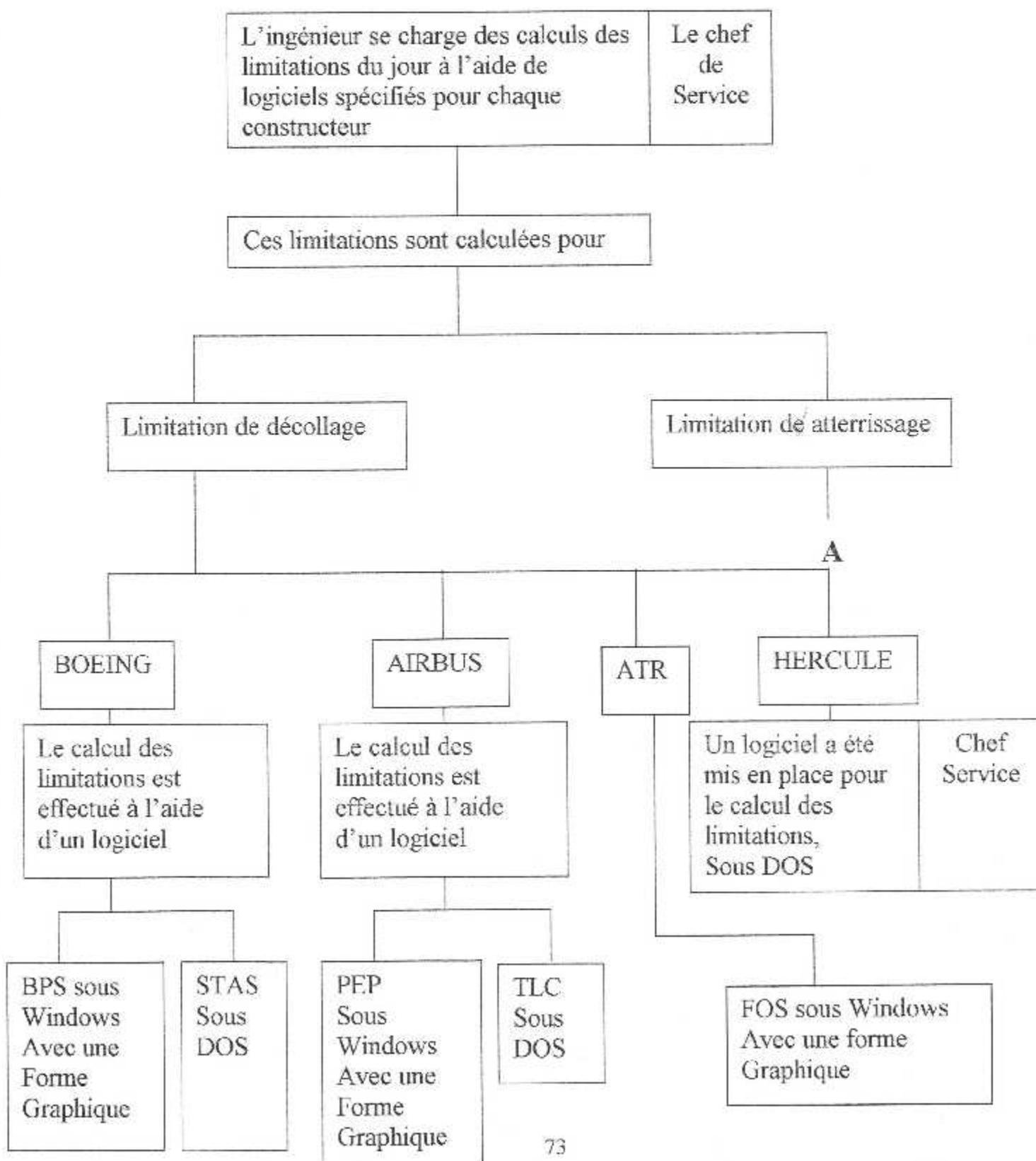


 <p>الخطوط الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE MISE A JOUR BASE DE DONNEES AEROPORT</p>	<p>Procédure N°: E2 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 02</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

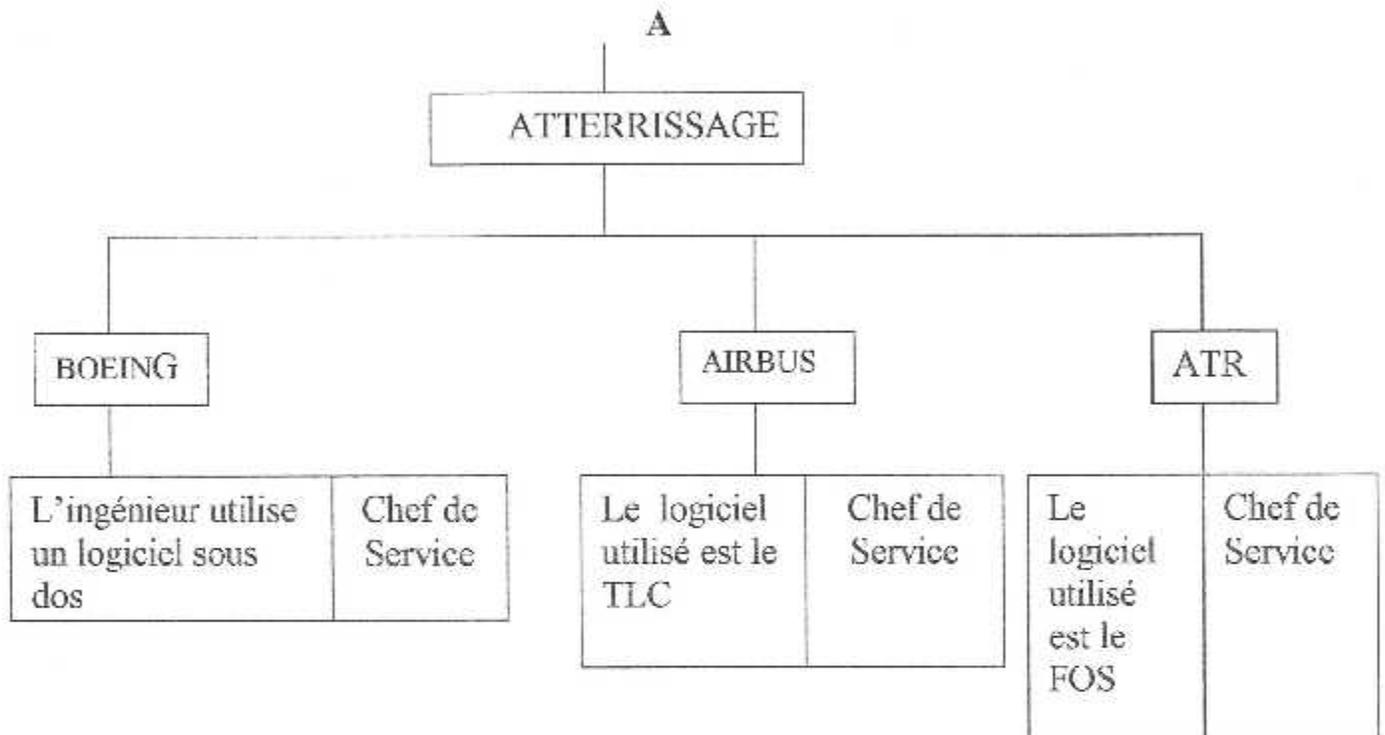


 <p>خطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE CALCUL DES LIMITATIONS</p>	<p>Procédure N°: E3 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 02</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

4-1-3 PROCEDURE CALCUL DES LIMITATIONS :



 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE MISE A JOUR DE LA DOCUMENTATION JEPPESEN</p>	<p>Procédure N°: D1 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 01</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

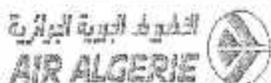


CHAPITRE V

PROCEDURES DEPARTEMENT REGLEMENTATION
ET
INFORMATION DES VOLS

CHAPITRE V

PROCEDURES DEPARTEMENT REGLEMENTATION
ET
INFORMATION DES VOLS

 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE RECEPTION, TRAITEMENT ET DIFFUSION DES NOTAMS</p>	<p>Procédure N°: 11 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 01</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

5-1 SERVICE INFORMATION DES VOLS :

5-1-1 PROCEDURE RECEPTION ,TRAITEMENT ET DIFFUSION DES NOTAMS :

Objet :

L'objet de cette procédure est de gérer l'information aéronautique ainsi que le traitement des informations à caractère temporaire ou urgent (NOTAM).

Domaine d'application :

Département réglementation et information de vol.

Document de référence :

Guide d'utilisation (RSFTA) .

Sommaire :

- 1-Définitions
- 2-Emetteur
- 3-Disponibilité
- 4-Responsabilités
- 5-Procédure réception, traitement et diffusion des NOTAMS.

Annexe :

Rédaction (visa)	Vérification/Approbation (visa)	Validation (visa)	date

 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	PROCEDURE RECEPTION, TRAITEMENT ET DIFFUSION DES NOTAMS	Procédure N°: 11 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 02
S/ D EXPLOITATION		

1) Définition :

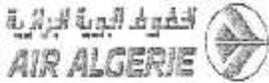
LE NOTAM est un avis diffusé par télécommunication concernant la modification d'une installation, d'un moyen, d'un service ou d'une procédure aéronautique

2) Emetteur :

ENNA : établissement national de la navigation aérienne émet la liste récapitulative
BCT : bureau central de télécommunication émet les NOTAMS
JEPPESEN : émet la mise à jour.

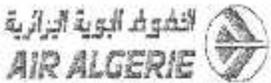
3) Disponibilité :

le service règlement et information des vols est responsable du traitement et de la diffusion des NOTAMS

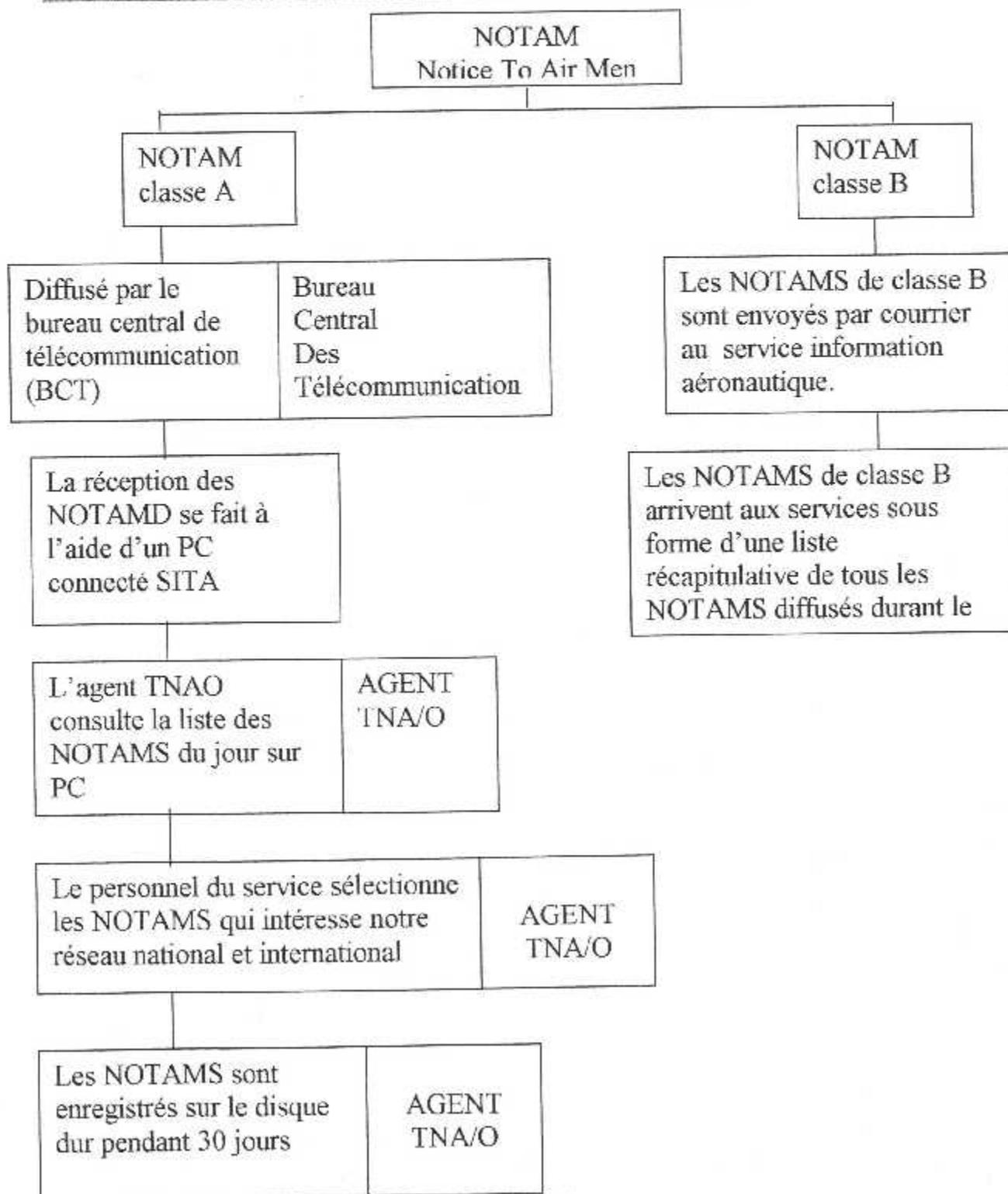
 <p>خطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE RECEPTION, TRAITEMENT ET DIFFUSION DES NOTAMS</p>	<p>Procédure N°: I 1 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 03</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

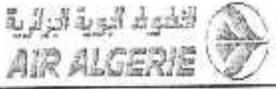
4) Responsabilité :

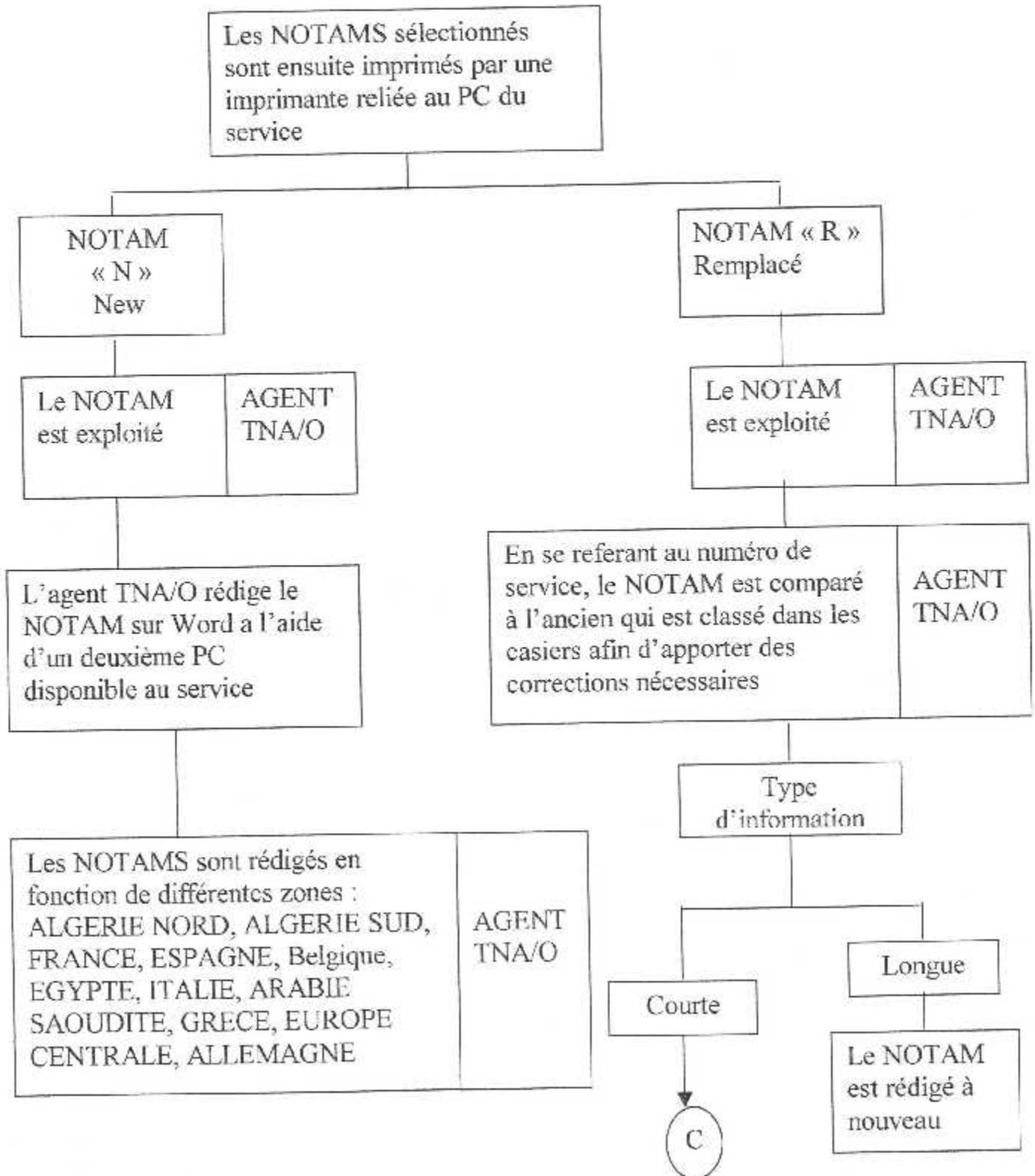
<ul style="list-style-type: none"> -Acquérir et gérer la documentation technique d'utilisation des avions de navigation, d'infrastructure, les routes aériennes et celles concernant la réglementation aéronautique -Mettre à la disposition des PNT la documentation nécessaire à l'exécution des vols 	<p>DEPARTEMENT REGLEMENTATION ET INFORMATION DES VOLS</p>
<ul style="list-style-type: none"> -Exploiter et diffuser des « NOTAMS » -Editer et diffuser le bulletin d'information aéronautique Quotidien -Veiller à l'application immédiate des informations aéronautiques urgentes concernant la sécurité des vols -Traiter les informations à caractère particulier -Mettre à jour l'AIP -Assembler les documents du dossier de vol 	<p>SERVICE INFORMATION AERONAUTIQUE.</p>

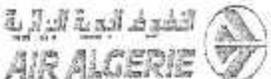
 <p>خطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE RECEPTION, TRAITEMENT ET DIFFUSION DES NOTAMS</p>	<p>Procédure N°: I 1 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 04</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

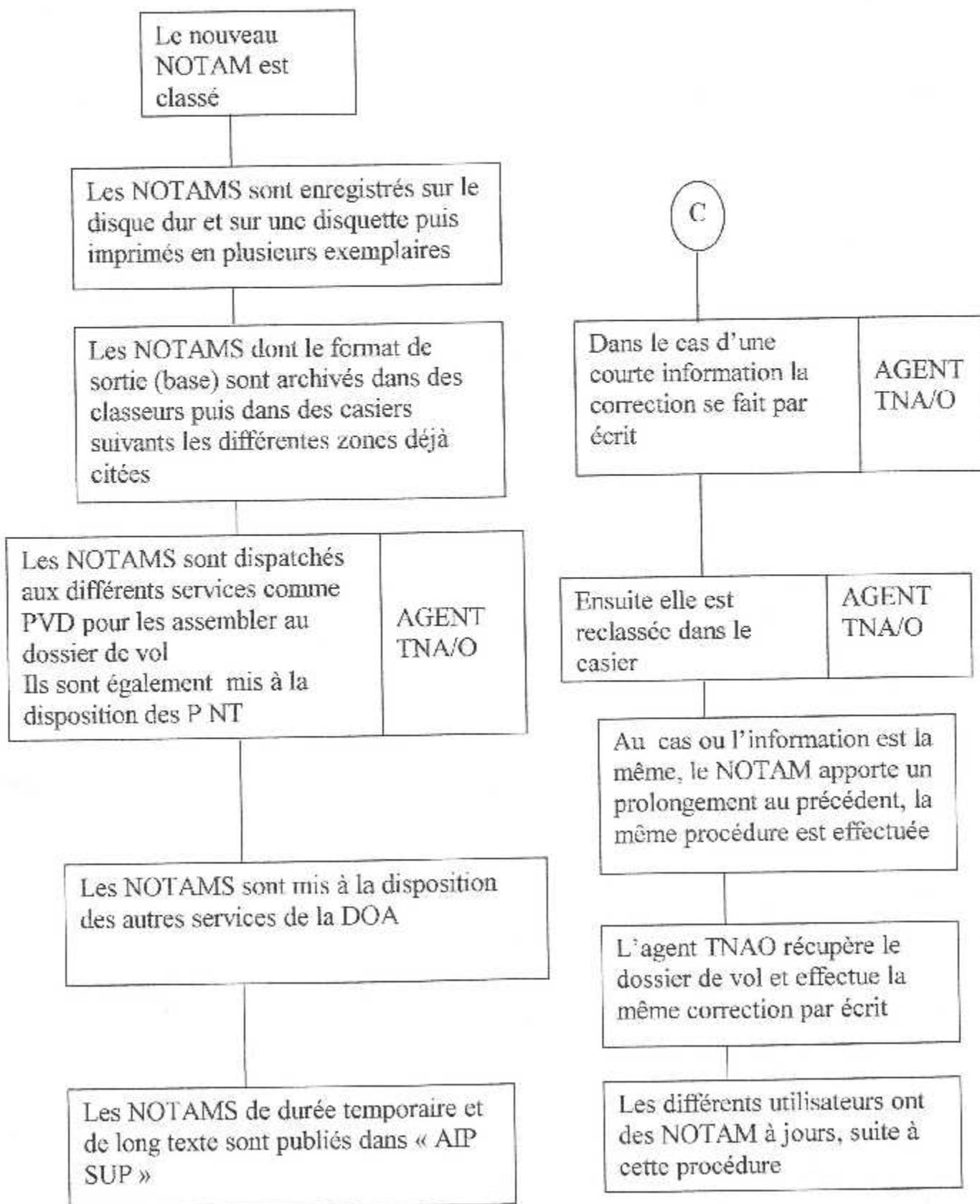
5-PROCEDURE RECEPTION, TRAITEMENT ET DIFFUSION DES NOTAM :

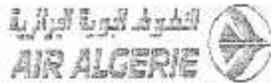


 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE RECEPTION, TRAITEMENT ET DIFFUSION DES NOTAMS</p>	<p>Procédure N°: I 1 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 05</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		



	PROCEDURE RECEPTION, TRAITEMENT ET DIFFUSION DES NOTAMS	Procédure N°: I 1 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 06
S/ D EXPLOITATION		



	PROCEDURE MISE A JOUR DE LA DOCUMENTATION JEPPESEN	Procédure N°: D1 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 01
S/ D EXPLOITATION		

5-2 SERVICE REGLEMENTATION ET DOCUMENTATION :

5-2-1 PROCEDURE MISE A JOUR DE LA DOCUMENTATION JEPPESEN :

Objet :

L'objet de cette procédure ,est d'avoir au niveau du service documentation de vol les documents avions à jour, a la disposition du personnel navigant technique ainsi que les autres services.

Domaine d'application :

Département réglementation et information de vol.

Document de référence :

Check List 'mise à jour.

Sommaire :

1. Définitions.
2. Emetteur.
3. Disponibilité.
4. Responsabilités.
5. différentes procédures du service information des vols
 - Procédure mise à jour de la documentation JEPPESEN.
 - Procédure mise a jour de la documentation constructeur.
 - Procédure mise à jour de la sacoche de bord.
 - Procédure ITN.

Annexe :

Rédaction (visa)	Vérification/Approbation (visa)	Validation (visa)	date

 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE MISE A JOUR DE LA DOCUMENTATION JEPPESEN</p>	<p>Procédure N°: D1 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 02</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

1-Définitions :

- FCOM : flight crew operating manuel.
- AFM: airplane flight manuel.
- WBM: weight and balance manuel .
- MEL.: minimum equipement list.
- FCTM: flight crew traning manuel.
- AD: airworthness directive
- GNS: global navigation system
- ITN: instruction technique de navigation.

2-Emeteur :

Constructeur avions :

BOEING
AIRBUS
FOKKER
LOOCKEED
ATR

Emettent la mise à jour à chaque fois qu'il y a un changement.

VERITAL : émet les ITN et les AD par télexe.

JEPPESEN : émet la mise à jour (**airway manuel**)

3-Disponibilité :

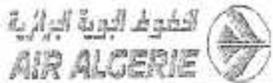
Le service règlement et documentation est responsable de la disponibilité des documents avion à jour

- ITN : format papier
- AD : format CD par abonnement.

4- Responsabilité :

le service documentation doit :

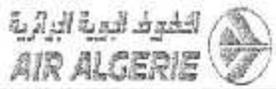
- Diffuser et gérer la documentation à l'usage des PNT et les autres services.
- Procéder à la mise à jour de la sacoche de bord.
- Effectuer un contrôle régulier de l'état de la documentation à bord.
- Effectuer la mise à jour des différents documents techniques aéronautique au moyen de correctifs reçus régulièrement.
- Récepter et dispatcher la documentation et les révisions.

 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE MISE A JOUR DE LA DOCUMENTATION JEPPESEN</p>	<p>Procédure N°: D1 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 03</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

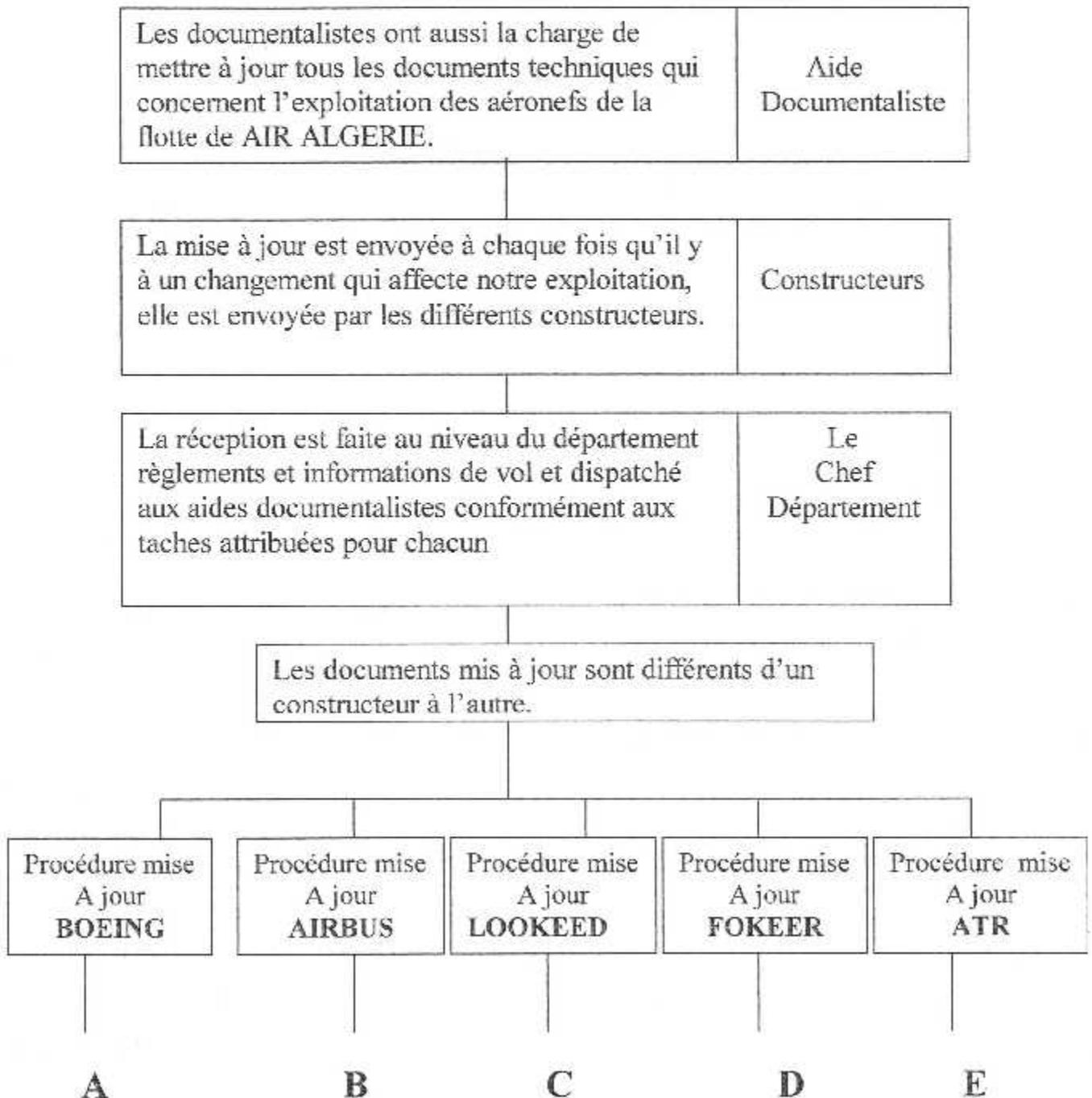
5-différentes procédures du service info des vols :

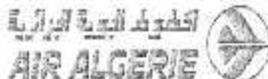
5-2-1 PROCEDURE MISE A JOUR DE LA DOCUMENTATIONS
JEPPESEN :

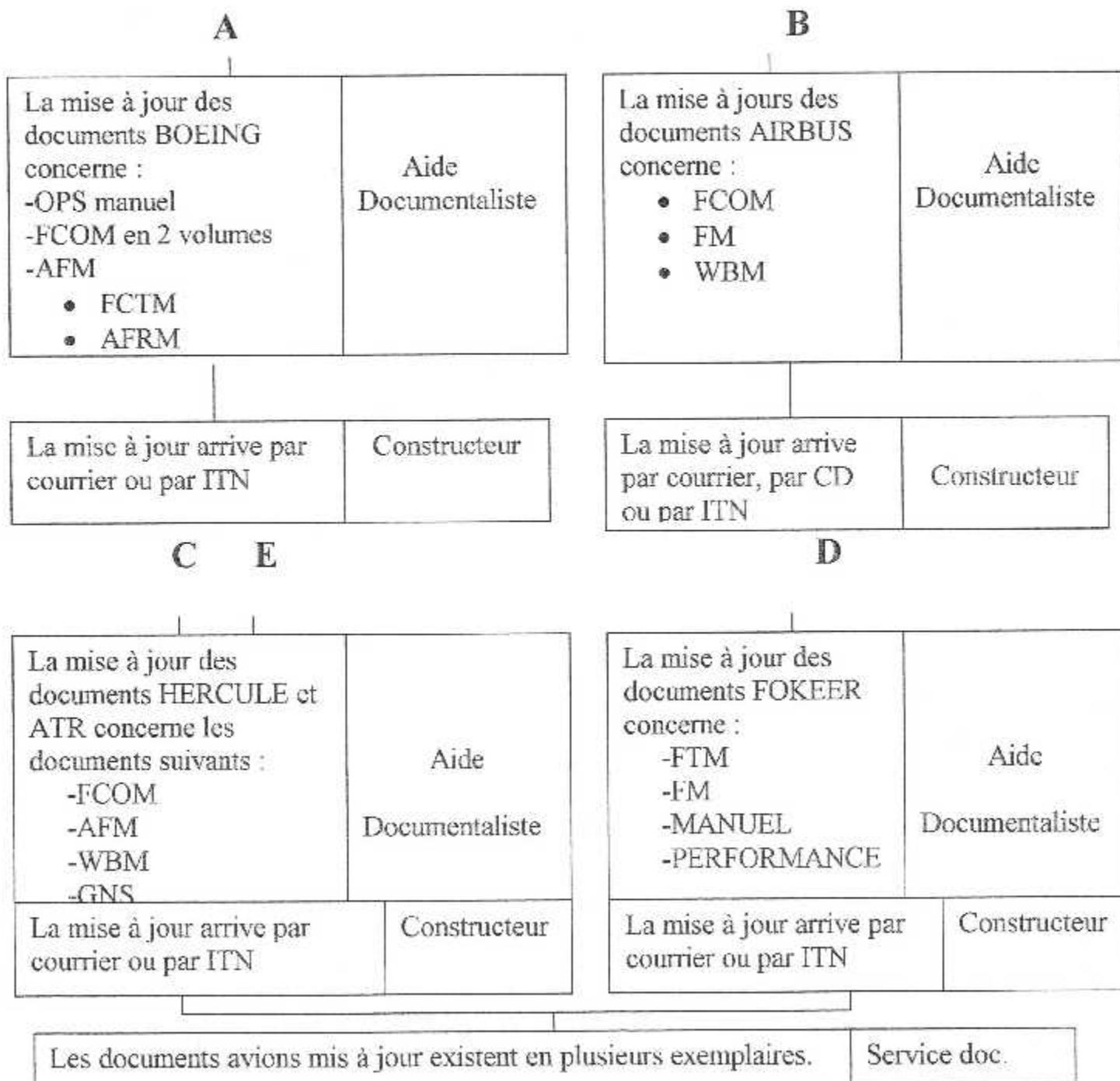
<p>Le service règlement et documentation dispose de la couverture mondiale et réseau des manuels de route JEPPESEN</p>	<p>Service Documentations</p>
<p>Les manuels de routes (JEPPSEN) sont mis à jour chaque lundi</p>	<p>Aide Documentaliste</p>
<p>Les enveloppes de mise à jour arrivent auprès de JEPPESEN chaque lundi par courrier</p>	<p>JEPPESEN</p>
<p>Le chef département règlement et informations de vol se charge de la réception du courrier chaque lundi</p>	<p>Le chef Département</p>
<p>La mise à jour arrive sous forme d'enveloppe contenant le nom du service, la zone géographique</p>	<p>Le chef Département</p>
<p>Les aides documentalistes sont chargés de la mise à jour des manuels de route en suivant la Check list, c'est la première page de chaque enveloppe .qui spécifie les feuilles à ajouter, supprimer et remplacer.</p>	<p>Aides Documentalistes</p>
<p>Les manuels de route sont à bord de chaque appareil en deux exemplaires.</p>	<p>Aide Documentaliste</p>

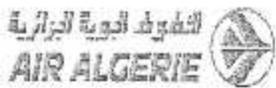
 <p>الشحنات الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE MISE A JOUR DE LA DOCUMENTATION CONSTRUCTEUR</p>	<p>Procédure N°: D2 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 04</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

5-2-2 PROCEDURE MISE À JOUR DE LA DOCUMENTATION
CONSTRUCTEUR :



 <p>الخطوط الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE MISE A JOUR DE LA DOCUMENTATION CONSTRUCTEUR</p>	<p>Procédure N°: D2 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 05</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

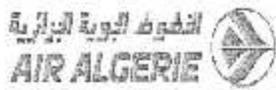


 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE MISE A JOUR DE LA SACOCHE DE BORD</p>	<p>Procédure N°: D3 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 06</p>
<p>S/D EXPLOITATION</p>		

5-2-3 PROCEDURE MISE A JOUR DE LA SACOCHE DE BORD :

<p>La sacoche de bord est mise à jour à chaque fois que l'un de ces documents est mis à jour</p>	<p>Aide Documentaliste</p>
<p>L'agent TNA/O et l'aide documentaliste avec l'assistance du chef de service documentation se déplacent à bord de l'avion pour effectuer la mise à jour</p>	<p>Service Documentation</p>
<p>Le déplacement se fait à l'aide du véhicule du service documentation, le personnel chargé de la mise à jour effectue l'opération à bord puis revient aux opérations</p>	<p>Service Documentation</p>
<p>Le service dispose toujours d'une sacoche à jour pour tous les avions de la flotte pour effectuer le changement de la sacoche le plus rapidement possible.</p>	<p>Aides Documentalistes + Agent TNA/O</p>
<p>La sacoche de bord de chaque avion comporte les documents suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Manuel d'exploitation de la compagnie -Check liste -Manuel du lever et coucher du soleil -MEL -MMEL -Manuel minima opérationnels -FMS 	

F

 <p>الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE MISE A JOUR DE LA SACOCHE DE BORD</p>	<p>Procédure N°: D3 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 07</p>
<p>S/D EXPLOITATION</p>		

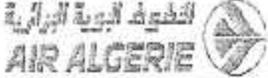
F

<p>Une fois à bord l'agent TNA/O retire la sacoche sous le siège et la remplace par la sacoche mise à jour dans son emplacement réglementaire.</p>	<p>Aide Documentalistes + Agent TNA/O</p>
--	---

<p>Si le pilote remarque le manque d'un document ou d'une feuille, il informe le coordinateur, qui lui-même informe le chef département Par radio, qui se déplace aussi tôt que possible pour le remettre au pilote</p>	<p>Chef Département</p>
---	-----------------------------

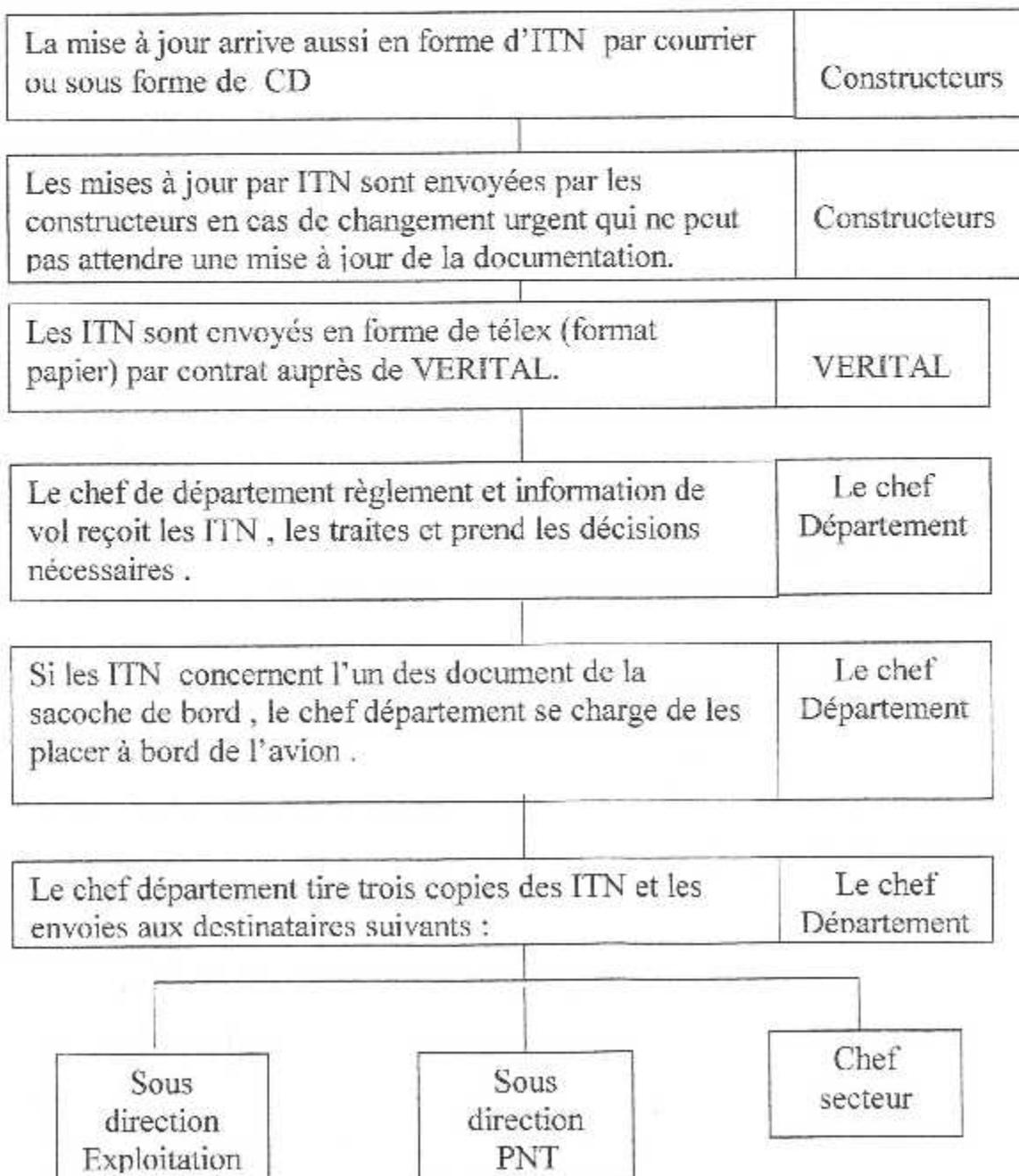
<p>Les pilotes possédant la documentation technique des avions sur lesquels ils sont qualifiés, la mise à jour de celle ci est récupérée au service documentation.</p>	<p>Service Documentation</p>
--	----------------------------------

<p>Les pilotes doivent signés un accusé de réception des documents de mise à jour récupérés du service documentation.</p>	<p>Pilotes</p>
---	----------------

 <p>خطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE</p>	<p>PROCEDURE ITN</p>	<p>Procédure N°: D4 Révision N°: 00 Date: juin 2004 Page: 08</p>
<p>S/ D EXPLOITATION</p>		

5-2-4 PROCEDURE ITN (INSTRUCTION TECHNIQUE DE NAVIGABILITE):

7-Procédure ITN :



TROISIEME PARTIE

ETUDE DE CAS

CHAPITRE VI

ETUDE LIGNE CZL - JED

ETUDE DE LIGNE DE L'ETAPE CZU/JED

B 737-800 (CFM 56-7B24)

GENERALITE :

Cette 3ème partie de notre mémoire intitulé : étude de cas , nous permet de voir l'impact du suivi des procédures de fonctionnement que nous avons établis dans la 2ème partie, et la nécessité de ce conformer aux normes réglementaires précitées dans le programme d'audit d'exploitation.

Pour cela, nous avons choisi d'étudier la procédure de préparation de vols pour l'étape CONSTANTINE – JEDDAH, car c'est l'une des plus importantes lignes car la période de (hadj) est considérée comme une période de pointe et haute densité de trafic, et aussi à cause de la complexité des reliefs et infrastructures de l'aérodrome de Constantine qui nécessite une étude approfondie.

Pour l'efficacité de cette étude, on a pris en compte les paramètres suivants :

- La météo
- Les NOTAMS des 2 terrains (CONSTANTINE – JEDDAH)
- Les limitations du jour
- Le choix de la route et des altitudes optimales
- Le cost index
- Les paramètres de l'infrastructure (catégorie SSIS, ACN/PCN)
- Le chargement

Cette étude nous permis de voir la collaboration entre différents service de la sous direction études exploitation pour contribuer à une efficacité acceptable et pour la bonne santé financière de la compagnie et la supervision de la sécurité des passagers.

1-DONNEES STRUCTURALES DE L'AVION :

MTOW = 78801 KG

MLW= 65317 KG

MZFW = 61688 KG

MAXI TAXI WEIGHT = 73028 KG

VERSION : 136 Y /24 F

2--AU DEPART DE CONSTANTINE :2-1 CARACTERISTIQUE APT DE CONSTANTINE :

ELEVATION = 702 m

PISTE :

2400 /45m

2-2 DONNEES OPERATIONNELLES :

PISTE	TEMPERATURE (C°)	VENT KT	TOW KG	TRIP FUEL (KG)	BLOC FUEL(KG)	CTO
16	20	0	71200	11543	14586	14700
34	20	0	69700	11358	14246	13540

REMARQUE : la limitation utile est la limitation décollage, cet avion n'est pas limité à l'atterrissage ou sans carburant

2-3 DONNEES DE CHARGEMENT :

Total PAX =144

À raison d'une masse de 100KG (PAX+ BAGAGE)

La charge de 14700 KG (QFU 16) correspond à FULL PAX plus 700KG de fret

La charge de 13540 KG (QFU 34) correspond à 135 PAX sans fret

2-4 DONNEES INFRASTRUCTURES :

Catégorie SSIS APT=7<8 → accessible au B737-800

Résistance piste ACN=55 < 93 (PCN piste) → accessible au B737-800

3-AU DEPART DE JEDDAH :3-1 CARACTERISTIQUE APT DE JEDDAH :

ELEVATION = 48 ft

PISTE : 3303 / 47 m

3-2 DONNEES OPERATIONNELLES :

PISTE	TEMPERATURE (C°)	VENT KT	TOW KG	TRIP FUEL (KG)	BLOC FUEL(KG)	CTO
16	34	10	71500	11489	14201	15390
34	34	10	71500	11489	14201	15390

REMARQUE : la limitation utile est la limitation décollage, cet avion n'est pas limité à l'atterrissage ou sans carburant

3-3 DONNEES DE CHARGEMENT :

Total PAX =144

A raison d'une masse de 100KG (PAX+ BAGAGE)

La charge de 15390 KG (QFU 16) correspond à FULL PAX plus 990KG de fret

La charge de 15390 KG (QFU 34) correspond à FULL PAX plus 990KG de fret

3-4 DONNEES INFRASTRUCTURES :

Catégorie SSIS APT=7<9 → accessible au B737-800

Boeing B747 accessible piste 16C/34C (airport derectory – JEPESSEN)

→ accessible au B737-800

CONCLUSION

La compagnie AIR ALGERIE s'est engagée dans un processus de mise à niveau de son exploitation aux normes et standards internationaux, notamment La réglementation JAR OPS.

Ceci implique nécessairement la conduite d'audits périodiques internes et externes.

L'absence de procédures internes régissant les différents aspects d'exploitation, pénalise la bonne marche de certaines structures, ceci nous à amener à procéder à l'établissement des procédures de la sous direction exploitation, du fait de l'absence de celle-ci au sein de cette structure.

L'écriture de ces procédures nous permet :

- D'apporter des mesures correctives signalées lors de l'audit de la Direction de l'aviation civile et de la météorologie effectuée en décembre 2003.
- Préciser les tâches et prérogatives de plusieurs services.
- Connaître l'impact de la mise en forme de procédures sur la qualité du travail de chaque structure.
- L'étude de cas réalisé nous a permis de chiffrer les conséquences de la non-conformité d'une procédure d'exploitation (exemple : Etude de ligne CZL-JED).

Il reste bien entendu que ce travail ne constitue qu'une ébauche et qu'il doit être élargi à l'ensemble des structures de la compagnie AIR ALGERIE.

BIBLIOGRAPHIE

DOCUMENTS OFFICIELS :

Réglementation (JAA) : JAR OPS sous partie E,D,G

Réglementation (OACI) :

- Annexe14
- DOC 9376 : Rédaction d'un manuel d'exploitation
- DOC 9735 : Audit de la supervision de la sécurité
- Publication d'Information Aéronautique (AIP)
- Manuel de route jeppessen (Airport directory, Airways chart)

REVUES :

OACI : journal OACI volume 58 N°09,2003

Supervision de la sécurité de l'aviation

RECHERCHE INFORMATISEE :

www.aviation_civil.gouv.com

Jetplanner

ANNEXE I

Les compagnies aériennes se soumettront à leur audit initial de sécurité d'exploitation avant 2006

Lancé en septembre 2003 par l'IATA et s'inspirant des activités de supervision de la sécurité de l'OACI, un programme d'audits de la sécurité d'exploitation des compagnies membres vise à améliorer la sécurité aérienne tout en réduisant pour celles-ci le coût des audits.

ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

UNE nouvelle page de l'histoire de l'aviation s'est écrite fin septembre 2003, lorsqu'une équipe d'auditeurs accrédités par l'Association du transport aérien international (IATA) a procédé au premier audit IATA de la sécurité d'exploitation. Cet audit de Qatar Airways inaugure un plan ambitieux qui intéressera au cours des prochaines années l'ensemble des 275 transporteurs aériens membres de l'IATA. Le programme a pris un bon départ, la réalisation d'audits de quatre autres compagnies étant prévue avant la fin de novembre 2003.

En 2000 encore, l'idée d'un programme mondial harmonisé et cohérent d'audits de la sécurité d'exploitation des transporteurs aériens semblait être un objectif inaccessible. Cela n'avait jamais été tenté à pareille échelle. Mais en 2001, s'attribuant une feuille du livre OACI de supervision de la sécurité, l'IATA a commencé à élaborer son programme d'audits de la sécurité d'exploitation (IOSA).

Le but était simple: normaliser, harmoniser et rationaliser le nombre grandissant d'audits souvent redondants de transporteurs aériens, pour améliorer ainsi la sécurité d'exploitation tout en permettant aux intéressés de réaliser des économies. Alors que de plus en plus de compagnies aériennes procédaient à des audits d'autres transporteurs, que ce soit pour satisfaire à des exigences réglementaires ou dans leurs propres intérêts commerciaux, l'attrait d'une norme d'audit

commune était devenu vraiment très grand.

Certaines compagnies aériennes réalisent aujourd'hui une douzaine d'audits chaque année, et sont elles-mêmes auditées plusieurs fois. Il n'existe ni normes d'audit communes, ni cohérence dans la formation des auditeurs et le partage des résultats. Imaginons seulement que toutes les compagnies aériennes puissent être auditées selon une norme commune convenue, après quoi elles n'auraient plus besoin de l'être à nouveau durant une période spécifiée. Une fois qu'un bon nombre de compagnies seraient ainsi auditées, le nombre d'audits à réaliser pourrait être grandement réduit. C'est cette logique qui est au cœur du programme IOSA.

Il s'agit d'un dispositif d'évaluation internationalement accepté et reconnu,

conçu pour évaluer les systèmes de management et de contrôle de l'exploitation d'un transporteur aérien. Utilisant des principes d'audit de qualité reconnus internationalement, le programme est conçu de telle façon que les audits soient réalisés d'une façon normalisée et cohérente.

Des les débuts du projet, l'IATA a pris certaines décisions fondamentales. Il a été décidé que le programme exigerait:

- l'élaboration d'un ensemble commun de normes IOSA portant sur tous les aspects des opérations d'une compagnie aérienne qui contribuent à la sécurité d'exploitation;
- la participation de l'OACI et des principales autorités de réglementation à l'élaboration des normes et au programme en général;
- la désignation d'organismes d'audit répondant à des critères étroitement définis pour l'exécution des audits au nom de l'IATA;
- l'application à tout auditeur IOSA de critères de formation rigoureux;
- une déclaration du plein appui des membres de l'IATA avant le lancement officiel du programme.

Manuel de normes

L'*IOSA Standards Manual (ISM)* est le document de référence pour les normes et pratiques recommandées IOSA et les éléments indicatifs connexes. Les listes de vérification utilisées sur le terrain par les auditeurs se basent directement sur les normes figurant dans le manuel. Celui-ci fournit, plus particulièrement, tous les renseignements nécessaires pour permettre à une compagnie aérienne de structurer ses opérations en préparation de l'audit.



Le Directeur général de l'IATA, Giovanni Bisignani, présente à l'Administratrice de la FAA, Marion Blakey, un exemplaire du document *IOSA Standards Manual*, source des normes, pratiques recommandées et éléments d'orientation IOSA, dont la première édition a été publiée par l'IATA en avril 2003.

SOUS-PARTIE E - OPERATIONS TOUT-TEMPS

MIN 1.430 **Minimums opérationnels d'aérodrome**
- Généralités

(Voir appendice 1 au MIN 1.430)

(Voir IEM MIN 1.430)

(a) L'exploitant doit définir des minimums opérationnels pour chaque aérodrome qu'il est prévu d'utiliser ; ces minimums ne doivent pas être inférieurs aux valeurs spécifiées en appendice 1. Le mode de calcul de ces minimums doit être acceptable pour le ministre chargé de l'aviation civile. De plus ces minimums ne doivent pas être inférieurs à ceux susceptibles d'être établis pour de tels aérodromes par l'Etat dans lequel est situé cet aérodrome, sauf approbation spécifique par ce Etat.

Note : Les dispositions du paragraphe ci-dessus n'interdisent pas le calcul en vol des minimums afférents à un aérodrome de décollage non planifié, si celui-ci repose sur une méthode acceptée.

(b) Lors de la détermination des minimums opérationnels d'aérodrome s'appliquant à une opération quelconque l'exploitant doit tenir compte pleinement des éléments suivants :

- (1) le type, les performances et les caractéristiques de pilotage de l'avion ;
- (2) la composition de l'équipage de conduite, ses compétences et son expérience ;
- (3) les dimensions et caractéristiques des pistes susceptibles d'être sélectionnées en vue d'une utilisation ;
- (4) la conformité et les performances des aides visuelles et non visuelles disponibles au sol (voir AMC MIN 1.430 (b) (4)) ;
- (5) les équipements disponibles à bord de l'avion pour assurer la navigation et/ou le contrôle de la trajectoire de vol, le cas échéant, lors des phases de roulement au décollage, de décollage, d'approche, d'arrondi, d'atterrissage, de roulement à l'atterrissage et d'approche interrompue ;
- (6) les obstacles situés dans les aires d'approche, les aires d'approche interrompue et les trouées d'envol, nécessaires pour l'exécution des procédures d'urgence et les marges de franchissement exigées ;
- (7) la hauteur/altitude de franchissement d'obstacles pour les procédures d'approche aux instruments ;

(8) et les moyens de détermination et de transmission des conditions météorologiques.

(c) Les catégories d'avion auxquelles il est fait référence dans cette sous-partie doivent être déduites de la méthode donnée à l'appendice 2 du MIN 1.430(c).

MIN 1.435 **Terminologie**

(a) Les termes utilisés dans cette sous-partie et qui ne sont pas définis dans le JAR-1, annexé au règlement communautaire 3922/91, ont les significations suivantes :

- (1) *Manœuvres à vue* - Phase visuelle d'une approche aux instruments, permettant d'amener un avion en position d'atterrissage sur une piste qui n'est pas convenablement située pour une approche directe.
- (2) *Procédures d'exploitation par faible visibilité (LVF)* - Procédures appliquées à un aérodrome en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation lors des approches de précision de catégorie II et III et des décollages par faible visibilité.
- (3) *Décollage par faible visibilité (LVTO)* - Un décollage sur une piste où la portée visuelle de piste (RVR) est inférieure à 400 m.
- (4) *Système de pilotage* - Système comportant un système d'atterrissage automatique et/ou un système d'atterrissage hybride.
- (5) *Système de pilotage passif après panne* - Un système de pilotage est passif après panne, s'il ne génère, en cas de panne, aucune condition significative hors trim ni aucune déviation notable de la trajectoire ni altitude anormale ; l'atterrissage n'est toutefois pas effectué automatiquement. Avec un système de pilotage automatique passif après panne, le pilote reprend le contrôle de l'avion après une panne.
- (6) *Système de pilotage opérationnel après panne* - Un système de pilotage est opérationnel après panne, à condition que, en cas d'occurrence d'une panne en dessous de la hauteur d'alerte, l'approche, l'arrondi et l'atterrissage puissent être effectués automatiquement. En cas de panne, le système d'atterrissage automatique fonctionnera comme un système passif après panne.
- (7) *Système d'atterrissage hybride opérationnel après panne* - Ce système est constitué par un système d'atterrissage automatique passif après panne et d'un système de guidage secondaire indépendant

qui permet au pilote de terminer l'atterrissage manuellement après défaillance du système primaire.

Note : Un système de guidage secondaire indépendant typique est constitué d'un viseur tête haute qui fournit des informations de guidage qui prennent normalement la forme d'information de contrôle mais qui peuvent aussi être des indications de position (ou d'écart).

- (8) *Approche à vue* - Approche effectuée par un aéronef en vol IFR qui n'exécute pas ou interrompt la procédure d'approche aux instruments et exécute l'approche par repérage visuel du sol et après identification des installations.

MIN 1.440 Opérations par faible visibilité - Règles opérationnelles générales

(Voir l'appendice 1 au MIN 1.440)

- (a) L'exploitant ne doit conduire des opérations de catégorie II ou III, que si :

- (1) chaque avion concerné est certifié pour des opérations avec des hauteurs de décision inférieures à 200 ft. ou sans hauteur de décision, et équipé conformément aux dispositions du JAR-AWO, annexé au règlement communautaire 3922/91, ou un équivalent accepté par le ministre chargé de l'aviation civile ;
- (2) un système convenable permettant d'enregistrer les approches et/ou les atterrissages automatiques réussis ou manqués est établi et maintenu afin de contrôler la sécurité globale de l'exploitation ;
- (3) les opérations sont approuvées par le ministre chargé de l'aviation civile ;
- (4) l'équipage de conduite se compose au moins de deux pilotes ;
- (5) et la hauteur de décision est mesurée par un radioaltimètre.

- (b) L'exploitant ne doit pas conduire des décollages par faible visibilité avec moins de 150 m de RVR (avions de catégories A, B et C), ou moins de 200 m de RVR (avions de catégorie D), sauf agrément du ministre chargé de l'aviation civile.

MIN 1.445 Opérations par faible visibilité - Considérations afférentes aux aérodromes

- (a) L'exploitant ne doit pas utiliser un aérodrome en vue d'effectuer des décollages par faible visibilité avec moins de 150/200 m de RVR sur un aérodrome français au sens de l'article 2 de la convention relative

à l'aviation civile internationale, à moins que cet aérodrome ne soit approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile, pour de telles opérations.

- (b) L'exploitant ne doit pas utiliser un aérodrome en vue d'effectuer des opérations de catégorie II ou III, à moins que cet aérodrome ne soit approuvé pour de telles opérations par l'Etat dans lequel est situé cet aérodrome.
- (c) L'exploitant doit s'assurer que des procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) ont été établies pour les aérodromes où il est prévu d'effectuer ces opérations par faible visibilité.

MIN 1.450 Opérations par faible visibilité - Formation et qualifications

(Voir l'appendice 1 au MIN 1.450)

- (a) Avant de conduire des décollages par faible visibilité avec moins de 150 m de RVR (avions de catégories A, B et C), ou moins de 200 m de RVR (avions de catégorie D) et des opérations de catégorie II et III l'exploitant doit s'assurer que :

- (1) chaque membre d'équipage de conduite :
 - (i) a subi l'entraînement et les contrôles exigés, prescrits à l'appendice 1, y compris la formation sur simulateur de vol pour exploiter aux valeurs limites de RVR et de hauteur de décision contenues dans l'agrément de l'exploitant pour les opérations de catégorie III I ;
 - (ii) et est qualifié conformément à l'appendice 1.
- (2) l'entraînement et les contrôles sont menés conformément à un programme détaillé approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile et figurant au manuel d'exploitation. Cet entraînement vient en supplément du programme prescrit pour l'entraînement et le maintien des compétences.
- (3) et la qualification des membres d'équipage de conduite est spécifique de l'exploitation et du type d'avion.

MIN 1.455 Opérations par faible visibilité - Procédures opérationnelles

(Voir l'appendice 1 au MIN 1.455)

- (a) L'exploitant doit établir des procédures et instructions applicables au décollage par faible visibilité et aux opérations de catégorie II et III. Ces procédures doivent être incluses dans le manuel d'exploitation et contenir les tâches assignées aux membres de l'équipage de conduite pendant les phases de roulage, décollage,

d'approche, d'arrondi, d'atterrissage, de roulage et d'approche interrompue selon le cas.

(b) Le commandant de bord doit s'assurer que :

- (1) L'état des équipements visuels et non visuels est satisfaisant avant de commencer un décollage par faible visibilité ou une approche de précision de catégorie II ou III ;
- (2) Les procédures LVP appropriées sont en vigueur conformément aux informations reçues des organismes de la circulation aérienne (ATS), avant de commencer un décollage par faible visibilité ou une approche de précision de catégorie II ou III ;
- (3) Et les membres d'équipage de conduite sont adéquatement qualifiés avant de procéder à un décollage par faible visibilité avec moins de 150 m de RVR (Avions de catégories A, B et C) ou moins de 200 m de RVR (avions de catégorie D) ou de procéder à une approche de précision de catégorie II ou III.

**MIN 1.460 Opérations par faible visibilité -
Équipement minimum**

- (a) L'exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation l'équipement minimum devant être en état de fonctionnement au début d'un décollage par faible visibilité ou d'une approche de précision de catégorie II ou III, conformément au manuel de vol ou à tout autre document approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile.
- (b) Le commandant de bord doit s'assurer que l'état de l'avion et des systèmes de bord pertinents est approprié à l'exploitation spécifique devant être effectuée.

MIN 1.465 Minimums d'exploitation VFR

Réservé.

Appendice 1 au MIN 1.430

Minimums opérationnels d'aérodrome

(Voir IEM à l'appendice 1 au MIN 1.430)

(a) Minimums de décollage

(1) Généralités

(i) Les minimums de décollage établis par l'exploitant doivent être exprimés sous forme de visibilité ou de RVR, en tenant compte de l'ensemble des facteurs propres à chaque aérodrome qu'il est prévu d'utiliser et des caractéristiques de l'avion. Lorsqu'il existe un besoin spécifique de voir et d'éviter les obstacles au départ et/ou pour un atterrissage forcé, des conditions supplémentaires (telles que le plafond) doivent être spécifiées.

(i) Le commandant de bord ne doit pas commencer un décollage, à moins que les conditions météorologiques de l'aérodrome de départ ne soient égales ou supérieures aux minimums applicables pour l'atterrissage sur cet aérodrome, à moins qu'un aérodrome de dégagement au décollage approprié ne soit accessible.

(iii) Lorsque la visibilité météorologique transmise est inférieure à celle exigée pour le décollage et qu'aucune RVR n'est transmise, un décollage ne peut être commencé que si le commandant de bord est à même de déterminer que la RVR / visibilité le long de la piste de décollage est égale ou supérieure au minimum exigé.

(iv) Lorsque aucune visibilité météorologique ou RVR ne sont disponibles, un décollage ne peut être commencé que si le commandant de bord est à même de déterminer que la RVR/visibilité le long de la piste de décollage est égale ou supérieure au minimum exigé.

(2) Référence visuelle

Les minimums de décollage doivent être déterminés afin d'assurer un guidage suffisant permettant un contrôle de l'avion en cas de décollage interrompu dans des conditions défavorables et la poursuite du décollage après une défaillance du moteur critique.

(3) RVR / Visibilité exigée

(i) Pour les avions multimoteurs dont les performances permettent, en cas de défaillance du moteur critique survenant à tout moment durant la phase de décollage, d'arrêter ou de poursuivre le décollage jusqu'à une hauteur de 1 500 ft au-dessus de l'aérodrome tout en respectant les marges de franchissement

d'obstacles exigées, les minimums de décollage établis par l'exploitant doivent être exprimés en valeurs de RVR/visibilité, non inférieures à celles spécifiées dans le tableau 1 ci-après, sauf spécifications contraires stipulées au paragraphe (4) ci-après :

Tableau 1 - RVR / Visibilité au décollage

RVR / Visibilité au décollage	
Installations	RVR / Visibilité (Note 3)
Aucune (de jour uniquement)	500 m
Feux de bordure de piste et/ou marques d'axe de piste	250 / 300 m (Notes 1 & 2)
Feux de bordure et d'axe de piste	200 / 250 m (Note 1)
Feux de bordure et d'axe de piste et information RVR multiple	150 / 200 m (Notes 1 & 4)

Note 1 : Les valeurs supérieures s'appliquent aux avions de catégorie D.

Note 2 : Les feux de bordure et d'extrémité de piste sont au minimum exigés dans le cadre d'opérations de nuit.

Note 3 : La valeur correspondant à la RVR/visibilité transmise, représentative de la partie initiale du roulage au décollage, peut être remplacée par une évaluation du pilote.

Note 4 : La valeur de RVR requise doit être cotée pour ensemble des points de transmission de la RVR pertinents à l'exception des dispositions stipulées à la Note 3 sus mentionnée.

(ii) Pour les avions multimoteurs dont les performances ne permettent pas de respecter les conditions spécifiées au paragraphe (a)(3)(i) ci-dessus en cas de défaillance du moteur critique, il peut être nécessaire d'atterrir immédiatement et de voir et d'éviter les obstacles situés dans l'aire de décollage. Ces avions peuvent être explicités conformément aux minimums de décollage ci-après mentionnés, à condition qu'ils soient capables de respecter les critères applicables de franchissement d'obstacles, en cas de défaillance d'un moteur à la hauteur spécifiée. Les minimums de décollage établis par l'exploitant doivent être

basés sur la hauteur à partir de laquelle la trajectoire nette de décollage au moteur en panne peut être construite. Les minimums RVR utilisés ne peuvent être inférieurs à l'une ou l'autre des valeurs spécifiées dans le tableau ci-dessus ou tableau 2 ci-après.

Tableau 2 - Hauteur présumée de défaillance moteur au-dessus de la piste et RVR/Visibilité associée

RVR / Visibilité au décollage Trajectoire nette de vol	
Hauteur présumée de défaillance moteur au-dessus de la piste	RVR / Visibilité (Note 2)
< 50 ft	200 m
51 - 100 ft	300 m
101 - 150 ft	400 m
151 - 200 ft	500 m
201 - 300 ft	1 000 m
> 300 ft	1 500 m (Note 1)

Note 1 : La distance de 1 500 m s'applique également en l'absence de définition d'une trajectoire nette d'envol positive.

Note 2 : La valeur de la RVR / Visibilité transmise, représentative de la partie initiale de roulement au décollage, peut être remplacée par une évaluation du pilote.

- (iii) Quand la RVR ou la visibilité météorologique transmise ne sont pas disponibles, le commandant de bord ne doit commencer le décollage que s'il peut déterminer que les conditions réelles sont compatibles avec les minimums de décollage applicables.

(4) Exceptions au paragraphe (a)(3)(i) ci-dessus.

- (i) Moyennant l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile et le respect des exigences stipulées aux paragraphes (A) à (D) ci-après, l'exploitant peut réduire les minimums de décollage à une RVR égale à 125 m (avions de catégorie A, B et C) ou 150 m (avions de catégorie D) quand :

(A) les feux haute intensité d'axe de piste espacés de 15 m au maximum et les feux haute intensité de bord de piste espacés de 60 m au maximum sont en service ;

(B) les membres de l'équipage de conduite ont suivi avec succès un entraînement sur un

simulateur approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile pour cette procédure ;

(C) un segment visuel de 90 m est obtenu depuis le poste de pilotage, au point de lâcher des freins ;

(D) et la RVR exigée a été obtenue pour l'ensemble des points de mesure appropriés.

- (ii) Moyennant l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile, l'exploitant d'un avion utilisant un système approuvé de guidage latéral au décollage peut réduire les minimums de décollage à une RVR de moins de 125 m (avions de Catégories A, B et C) ou de moins de 150 m (avions de catégorie D) mais pas inférieure à 75 m, à condition de disposer d'installations et d'une protection de la piste équivalente à celles des opérations d'atterrissage de catégorie III.

(b) Approche classique

(1) Minimums liés au système

- (i) L'exploitant doit s'assurer que les minimums liés au système pour des procédures d'approche classique qui reposent sur l'utilisation d'un ILS sans alignement de descente (localizer uniquement), d'un VOR (VHF Omni-Range), d'un NDB (Non Directional Beacon), d'un SRA (Surveillance Radar Approach) et d'un VDF (VHF Direction Finding Station), ne sont pas inférieurs aux valeurs de MDH spécifiées dans le tableau 3 ci-dessous :

Tableau 3 - Minimums du système afférents aux aides à l'approche classique

Minimums système	
Installations	MDH la plus faible
LS (sans d'alignement de descente - LLZ)	250 ft
SRA (se terminant à 1 NM)	250 ft
SRA (se terminant à 1 NM)	300 ft
SRA (se terminant à 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM & QGH)	300 ft

(2) Hauteur minimale de descente - L'exploitant doit s'assurer que la hauteur minimale de descente dans le cadre d'une approche classique n'est pas inférieure :

(i) à l'OCH (hauteur de franchissement d'obstacles) correspondant à la catégorie de l'avion considéré ;

(ii) ou au minimum du système.

(3) Référence visuelle - Un pilote n'est pas autorisé à poursuivre une approche en dessous de la MDA/MDH, à moins qu'une au moins des références visuelles mentionnées ci-après, concernant la piste qu'il est prévu d'utiliser, ne soit distinctement visible et identifiable par le pilote :

(i) une partie du balisage lumineux d'approche ;

(ii) le seuil ;

(iii) les marques de seuil ;

(iv) les feux de seuil ;

(v) les feux d'identification du seuil ;

(vi) l'indicateur lumineux d'angle d'approche ;

(vii) l'aire de toucher des roues ou les marques de l'aire de toucher des roues ;

(viii) les feux de l'aire de toucher des roues ;

(ix) les feux de bordure de piste ;

(x) toute autre référence visuelle reconnue par le ministre chargé de l'aviation civile.

(4) RVR nécessaire - Les minimums les plus faibles devant être utilisés par l'exploitant dans le cadre des approches classiques sont :

Tableau 4a - RVR correspondant aux approches classiques - Installations complètes

Minimums d'approche classique Installations complètes (Notes (1), (5), (6), (7))				
MDH	RVR / Catégorie de l'Avion			
	A	B	C	D
250 ft - 299 ft	800 m	800 m	800 m	1200 m
300 ft - 449 ft	900 m	1000 m	1000 m	1400 m
450 ft - 649 ft	1000 m	1200 m	1200 m	1600 m
650 ft et plus	1200 m	1400 m	1400 m	1800 m

Tableau 4b - RVR correspondant aux approches classiques - Installations intermédiaires

Minimums d'approche classique Installations intermédiaires (Notes (2), (5), (6), (7))				
MDH	RVR / Catégorie de l'Avion			
	A	B	C	D
250 ft - 299 ft	1000 m	1100 m	1200 m	1400 m
300 ft - 449 ft	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m
450 ft - 649 ft	1400 m	1500 m	1600 m	1800 m
650 ft et plus	1600 m	1800 m	1800 m	2000 m

Tableau 4c - RVR correspondant aux approches classiques - Installations de base

Minimums d'approche classique Installations de base (Notes (3), (5), (6), (7))				
MDH	RVR / Catégorie de l'Avion			
	A	B	C	D
250 ft - 299 ft	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m
300 ft - 449 ft	1300 m	1400 m	1600 m	1800 m
450 ft - 649 ft	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
650 ft et plus	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

Tableau 4d - RVR correspondant aux approches classiques - Pas de balisage lumineux d'approche

Minimums d'approche classique Pas de balisage lumineux d'approche (Notes (4), (5), (6), (7))				
MDH	RVR / Catégorie de l'Avion			
	A	B	C	D
250 ft - 299 ft	1500 m	1500 m	1800 m	1800 m
300 ft - 449 ft	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
450 ft - 649 ft	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m
650 ft et plus	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

Note 1 : Les installations complètes comprennent les marques de piste, le balisage d'approche (haute intensité et moyenne intensité (HI/MI)) d'une longueur égale ou supérieure à 720 m, les feux de bordure de piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Note 2 : Les installations intermédiaires comprennent les marques de piste, le balisage d'approche (HI/MI) d'une longueur comprise entre 420 et 719 m, les feux de bordure de piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Note 3 : Les installations de base comprennent les marques de piste, le balisage d'approche (HI/MI) d'une longueur inférieure à 420 m, une longueur quelconque de feux d'approche basse intensité (LI), les feux de bordure de piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Note 4 : Les valeurs de ce tableau s'appliquent aux pistes sans balisage lumineux d'approche dotées de marques de piste, avec ou sans feux de bordure de piste, feux de seuil et feux d'extrémité de piste.

Note 5 : Ces tableaux ne s'appliquent qu'aux approches conventionnelles dont la pente de descente nominale n'excède pas 4°. Dans le cas de pentes de descente supérieures à 4°, l'indicateur lumineux d'angle d'approche (tel, par exemple, l'indicateur de trajectoire d'approche PAPI) devra en règle générale être également visible à la hauteur minimale de descente.

Note 6 : Les chiffres ci-dessus reflètent soit la RVR transmise, soit la visibilité météo convertie en RVR, comme au sous-paragraphe (h) ci-après.

Note 7 : Les MDH figurant aux tableaux 4a, 4b, 4c et 4d se rapportent au calcul initial de MLW. Lorsqu'on veut lire la RVR correspondante, il n'est pas nécessaire d'arrondir aux 10 ft les plus proches, ce qui peut être fait pour des motifs opérationnels, par exemple pour convertir en MDA.

- (5) Exploitation de nuit - Les feux de bordure de piste, de seuil et d'extrémité de piste doivent au minimum être disponibles dans le cadre d'opérations de nuit.

(c) Approche de précision - Opérations de catégorie I

- (1) Généralités - Une opération de catégorie I est une approche de précision aux instruments utilisant ILS, MLS ou PAR suivie d'un atterrissage avec une hauteur de décision égale ou supérieure à 200 ft et une portée visuelle de piste égale ou supérieure à 550 m.

- (2) Hauteur de décision - L'exploitant doit s'assurer que la hauteur de décision devant être utilisée pour une approche de précision de catégorie I n'est pas inférieure à :

- (i) la hauteur minimale de décision spécifiée, le cas échéant, dans le manuel de vol ;
- (ii) la hauteur minimale jusqu'à laquelle l'aide à l'approche de précision peut être utilisée sans les références visuelles requises ;
- (iii) l'OCH correspondant à la catégorie de l'avion considéré ;
- (iv) ou 200 ft.

- (3) Références Visuelles - Un pilote n'est pas autorisé à poursuivre une approche au-dessous de la hauteur de décision de catégorie I déterminée conformément aux dispositions du paragraphe (c)(2) ci-dessus, à moins qu'une au moins des références visuelles mentionnées ci-après, concernant la piste qu'il est prévu d'utiliser, ne soit distinctement visible et identifiable par le pilote :

- (i) un élément du balisage lumineux d'approche ;
- (ii) le seuil ;
- (iii) les marques de seuil ;
- (iv) les feux de seuil ;
- (v) les feux d'identification du seuil ;
- (vi) l'indicateur lumineux d'angle d'approche ;
- (vii) l'aire de toucher des roues ou les marques de l'aire de toucher des roues ;
- (viii) les feux de l'aire de toucher des roues ;
- (ix) les feux de bordure de piste.

- (4) RVR nécessaire - Les minimums les plus faibles devant être utilisés par l'exploitant pour les opérations de catégorie I sont :

Tableau 5 - RVR pour une approche de précision de catégorie I et installations et hauteur de décision associées

Minimums de catégorie I				
Hauteur de Décision (Note 7)	Installations / RVR (Note 5)			
	Complète (Notes 1 & 6)	Interm. (Notes 2 & 6)	De base (Notes 3 & 6)	Pas de balisage lumineux d'approche (Notes 4 & 6)
200 ft	550 m	700 m	800 m	1000 m
201 ft - 250 ft	600 m	700 m	800 m	1000 m
251 ft - 300 ft	650 m	900 m	900 m	1200 m
301 ft et plus	800 m	900 m	1000m	1200 m

Note 1 : Les installations complètes comprennent les marques de piste, le balisage d'approche (H/MI) d'une longueur égale ou supérieure à 720 m, les feux de bordure de piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Note 2 : Les installations intermédiaires comprennent les marques de pistes, le balisage d'approche (H/MI) d'une longueur comprise entre 420 et 719 m, les feux de bordure de piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Note 3 : Les installations de base comprennent les marques de piste, le balisage d'approche de moins de 420 m, une longueur quelconque de balisage d'approche LI, les feux de bordure de piste, les feux de seuil, les feux d'extrémité de piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Note 4 : Les valeurs de cette colonne s'appliquent aux pistes sans balisage lumineux d'approche dotées de marques de piste, avec ou sans feux de bordure de piste, feux de seuil et feux d'extrémité de piste.

Note 5 : Les chiffres ci-dessus indiquent soit la RVR transmise, soit la visibilité météo convertie en RVR comme au paragraphe (h).

Note 6 : Le tableau s'applique aux approches conventionnelles caractérisées par un angle d'alignement de descente inférieur ou égal à 4 degrés.

Note 7 : La hauteur de décision mentionnée dans le tableau 5 se réfère à l'évaluation initiale de la

hauteur de décision. La sélection de la RVR correspondante ne requiert pas la prise en compte d'un arrondi à la dizaine de pieds supérieure, qui peut être fait pour des raisons opérationnelles, par exemple la conversion en altitude de décision.

(5) Exploitation monopilote - Pour des exploitations monopilote, l'exploitant doit calculer les RVR minimales applicables à l'ensemble des approches conformément aux dispositions du MIN 1.430 et de cet appendice. Une RVR inférieure à 800 m n'est pas autorisée sauf en cas d'utilisation d'un pilote automatique approprié couplé à un ILS ou MLS auquel cas les minimums normaux s'appliquent. La hauteur de décision appliquée ne doit pas être inférieure à 1,25 fois la hauteur minimale d'emploi du pilote automatique.

(6) Exploitation de nuit - Les feux de bordure de piste, les feux de seuil et d'extrémité de piste doivent au minimum être disponibles dans le cadre d'opérations de nuit.

(d) Approche de précision - Opérations de catégorie II

(Voir IEM à l'appendice I au M/N 1.430, paragraphes (d) et (e))

(1) Généralités - Une opération de catégorie II est une approche de précision aux instruments suivie d'un atterrissage effectué à l'aide d'un ILS ou d'un MLS caractérisés par :

- (i) une hauteur de décision comprise entre 100 et 200 ft ; et
- (ii) une portée visuelle de piste non inférieure à 300 m.

(2) Hauteur de décision - L'exploitant doit s'assurer que la hauteur de décision pour une opération de catégorie II n'est pas inférieure à :

- (i) la hauteur minimale de décision spécifiée dans le manuel de vol, si fixée ;
- (ii) la hauteur minimale jusqu'à laquelle l'aide à l'approche aux instruments peut être utilisée dans les références visuelles requises ;
- (iii) 100ft correspondant à la catégorie de l'avion considéré ;
- (iv) la hauteur de décision à laquelle l'équipage de conduite est autorisé à exploiter ;
- (v) ou 100 ft.

(3) Références Visuelles - Un pilote n'est pas autorisé à poursuivre une approche au-dessous de la hauteur de décision de catégorie II déterminée conformément aux dispositions du paragraphe (d)2 ci-dessus, à moins qu'une référence visuelle,

composée d'un segment comportant au minimum 3 feux consécutifs de l'axe central des feux d'approche, ou des feux d'axe de piste, ou des feux d'aire de toucher des roues, ou des feux de bordure de piste ou une combinaison de ceux-ci, ne soit acquise et maintenue. Cette référence visuelle doit inclure un élément latéral de l'ensemble visible au sol, par exemple une barre latérale de la rampe d'approche ou les feux de seuil ou une barrette de balisage de la zone de toucher des roues.

- (4) RVR nécessaire - Les minimums les plus faibles devant être utilisés par l'exploitant dans le cadre des opérations de catégorie II sont les suivants :

Tableau 6 - RVR correspondant à une approche de précision de catégorie II et DH correspondante

Minimums de catégorie II		
Hauteur de Décision	Couplage du pilote automatique jusqu'en dessous de DH (Voir Note 1)	
	RVR / Avions de catégorie A, B & C	RVR / Avions de catégorie D
100 ft - 120 ft	300 m	300 m (Note 2) / 350 m
121 ft - 140 ft	400 m	400 m
141 ft et plus	450 m	450 m

Note 1 : La référence dans ce tableau au «couplage du pilote automatique jusqu'en dessous de DH» correspond à une utilisation du système de pilotage automatique jusqu'à une hauteur n'excédant pas 80 % de la DH applicable. Les exigences en matière de navigabilité, notamment celles concernant la hauteur minimale d'emploi du système de commandes de vol automatique, peuvent affecter la DH devant être appliquée.

Note 2 : Une RVR de 300 m peut être utilisée pour un avion de catégorie D effectuant un atterrissage automatique.

(e) Approche de précision - Opérations de catégorie III

(Voir IEM à l'appendice 1 au MIN 1.430, paragraphes (d) et (e))

- (1) Généralités - Les opérations de catégorie II se subdivisent comme suit :

- (i) Opérations de catégorie III A - Une approche de précision aux instruments suivie d'un atterrissage effectué à l'aide d'un système II S ou MLS caractérisé par :

(A) une hauteur de décision inférieure à 100 ft ;

(B) et une RVR égale ou supérieure à 200 m ;

- (ii) Opérations de catégorie III B - Une approche de précision aux instruments suivie d'un atterrissage effectué à l'aide d'un système II S ou MLS caractérisé par :

(A) une hauteur de décision inférieure à 50 ft, ou sans hauteur de décision ;

(B) et une RVR inférieure à 200 m, mais supérieure ou égale à 75 m ;

Note : Si la DH et la RVR ne tombent pas dans la même catégorie la RVR déterminera quelle catégorie d'opération doit être considérée.

- (2) Hauteur de Décision - Pour les approches comportant une hauteur de décision, l'exploitant doit s'assurer que la hauteur de décision n'est pas inférieure à :

(i) la hauteur minimale de décision spécifiée dans le manuel de vol, si fixé ;

(ii) la hauteur minimale jusqu'à laquelle l'aide à l'approche aux instruments peut être utilisée sans la référence visuelle requise ;

(iii) ou la hauteur de décision à laquelle l'équipage de conduite est autorisé à exploiter l'avion.

- (3) Approches sans hauteur de décision - Des approches sans hauteur de décision ne peuvent être conduites que dans les cas suivants :

(i) l'approche sans hauteur de décision est autorisée dans le manuel de vol ;

(ii) l'aide utilisée pour l'approche et les installations de l'aérodrome permettent les approches sans hauteur de décision ;

(iii) l'exploitant est agréé pour une exploitation comportant des approches de précision de catégorie III sans hauteur de décision.

Note : Dans le cas d'une piste de catégorie III, on peut estimer que les approches sans hauteur de décision sont possibles sauf si une restriction spécifique est publiée par la voie de l'information aéronautique.

(4) Référence Visuelle

- (i) Pour les opérations de catégorie IIIA, et pour les opérations de catégorie IIIB avec un système de pilotage passif après panne, un pilote n'est pas autorisé à poursuivre une approche au-dessous de la hauteur de décision déterminée conformément au paragraphe (e)(2) ci-dessus, à moins qu'une référence visuelle, composée d'un

segment d'au moins 3 feux consécutifs de l'axe central des feux d'approche, des feux d'axe de piste, des feux d'axe de toucher des roues ou des feux de bordure de piste ou une combinaison de ceux-ci, ne soit acquise et maintenue.

(ii) Pour les opérations de catégorie IIIB avec un système de pilotage opérationnel après panne avec hauteur de décision, un pilote n'est pas autorisé à poursuivre une approche au-dessous de la hauteur de décision déterminée conformément au paragraphe (e)(2) ci-dessus, à moins qu'une référence visuelle, comportant au moins un feu de la ligne centrale, ne soit acquise et maintenue.

(iii) Pour des opérations de catégorie III sans hauteur de décision, il n'y a pas d'exigence de contact visuel avec la piste avant le toucher des roues.

(5) RVR nécessaire - Les minimums les plus faibles devant être utilisés par l'exploitant pour des opérations de catégorie III sont les suivants :

Tableau 7 - RVR d'approche de précision de catégorie III fonction des systèmes de commandes de vol et de la DH

(Voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe OPS 1.430, paragraphe (e)(5))

Minimums de catégorie III			
Catégorie de l'approche	Hauteur de décision (ft) (Note 3)	Système de contrôle de pilotage	RVR (m)
IIIA	Inf. à 100 ft	Pas reculs	200 m (Note 1)
IIIB	Inf. à 100 ft	Passif après panne	150 m (Notes 1 et 2)
IIIB	Inf. à 50 ft	Passif après panne	125 m
IIIB	Inf. à 50 ft ou sans DH	Opérationnel après panne	75 m

Note 1 : Pour des opérations avec un système passif après panne, voir l'IEM à l'appendice 1 au paragraphe OPS 1.430, paragraphe (e)(5), Actions équipage en cas de panne du pilote automatique à ou en dessous de la hauteur de décision lors d'exploitation de catégorie II avec un système passif après panne.

Note 2 : Pour les avions certifiés conformément au JAR-AWO 32 (c)(3) ou équivalent.

Note 3 : La redondance du système de pilotage est déterminée selon le JAR-AWO par la hauteur de décision minimale certifiée.

(Voir IEM à l'appendice 1 au MIN 1.430 paragraphes (d) et (e))

(f) Manœuvres à vue (b) ou imposées

(Voir IEM à l'appendice 1 au MIN 1.430, paragraphe (f))

Les minimums les plus faibles devant être utilisés par l'exploitant pour des manœuvres à vue sont les suivants :

Tableau 8 - Visibilité et MDH pour une manœuvre à vue et catégorie de l'avion

	Catégorie de l'avion			
	A	B	C	D
MDH	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Visibilité météo minimale	1500 m	1800 m	2400 m	3600 m

(g) Approche à vue - L'exploitant ne doit pas utiliser une RVR inférieure à 800 m pour une approche à vue (Voir IEM à l'appendice 1 au MIN 1.430 paragraphe (g)).

(h) Conversion de la visibilité météorologique rapportée en RVR

(1) L'exploitant doit s'assurer qu'une conversion de la visibilité météorologique en RVR n'est pas utilisée pour le calcul des minimums de décollage, des minimums de catégorie II ou III ou dès lors qu'une RVR est transmise.

Note : si la RVR est reportée comme étant au-dessus de la valeur maximum estimée par l'exploitant de l'aérodrome, par ex. «RVR de plus de 1500 m», cela ne peut être considéré comme étant une RVR reportée dans ce contexte et la table de conversion doit être utilisée.

(2) Lors de la conversion de la visibilité météorologique en RVR dans toutes autres circonstances que celles du sous-paragraphe (h)(1) ci-dessus, l'exploitant doit s'assurer que le tableau ci-après est utilisé :

Tableau 9 - Conversion de la Visibilité en RVR

Éléments du balisage en fonctionnement	RVR = visibilité météo transmise multipliée par	
	Jour	Nuit
Feux de piste et d'approche HI	1,5	2,0
Tout type d'éclairage à l'exception de ceux susmentionnés	1,0	1,5
Pas de balisage	1,0	Non applicable

(i) Procédures IFR sans organisme de la circulation aérienne

(1) Au décollage

Lorsqu'il n'existe pas d'aérodrome de dégagement au décollage accessible (voir IEM à l'appendice 1 au MIN 1.430, paragraphe (i)) et qu'une procédure peut être effectuée sur l'aérodrome de départ, les paramètres météorologiques au moment du décollage doivent être supérieurs aux minimums opérationnels d'atterrissage requis.

De nuit, le décollage n'est autorisé que si le balisage réglementaire existe et fonctionne.

Les décollages par faible visibilité ne sont pas autorisés.

(2) A l'arrivée

Les procédures d'approche aux instruments ne sont autorisées que s'il existe une station désignée pour fournir le QNH ou un système de transmission automatique de paramètres (STAP) et si l'aérodrome est ouvert à de telles opérations.

Elles sont obligatoirement suivies d'une manœuvre à vue libre.

(3) L'aérodrome de dégagement, choisi par le commandant de bord, est pourvu d'un organisme de la circulation aérienne dans les plages horaires d'utilisation prévues.

(4) Pour les opérations de transport régulier, un représentant de l'exploitant devra être présent sur l'aérodrome et devra disposer des consignes approuvées lui permettant de déclencher le plan de secours de l'aérodrome ainsi que les phases d'urgence si nécessaire.

Appendice 2 au MIN 1.430(c)

Catégories d'avion - Opérations Tout Temps

(a) Classification des avions

Le critère pris en considération pour la classification des avions par catégories est la vitesse indiquée au sol (Vat) qui est égale à la vitesse de décrochage (Vso) multipliée par 1,3 ou Vs1G multipliée par 1,25, en configuration d'atterrissage à la masse maximale certifiée à l'atterrissage. Si à la fois Vso et Vs1G sont disponibles, la Vat la plus élevée qui en résulte doit être utilisée. Les catégories d'avion correspondant aux valeurs Vat sont spécifiées dans le tableau ci-après :

Catégorie de l'avion	Vat
A	Moins de 91 kt
B	De 91 à 120 kt
C	De 121 à 140 kt
D	De 141 à 165 kt
E	De 166 à 210 kt

La configuration à l'atterrissage qui doit être prise en considération doit être définie par l'exploitant ou le fabricant de l'avion.

(b) Modification permanente de catégorie (masse maximale à l'atterrissage)

(1) L'exploitant peut imposer une limitation permanente de la masse maximale à l'atterrissage pour déterminer la Vat, après accord du ministre chargé de l'aviation civile.

(2) La catégorie définie pour un avion donné doit être une valeur permanente et par conséquent indépendante des variations des conditions des opérations quotidiennes.

Appendice 1 au MIN 1.440

Opérations par faible visibilité - Règles générales d'exploitation

(Voir ACJ à l'appendice 1 au paragraphe MIN 1.440)

(a) Généralités - Les procédures décrites ci-après s'appliquent à l'introduction et à l'agrément d'opérations par faible visibilité.

(b) Démonstration opérationnelle (Voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe MIN 1.440, paragraphe (b)). Le but de la démonstration opérationnelle est de déterminer ou valider l'utilisation et l'efficacité des systèmes de guidage en vol de l'appareil, de la formation, des procédures des équipages de conduite, du programme de maintenance, et des manuels applicables au programme de catégorie II/III en cours d'approbation.

(1) Au moins 30 approches et atterrissages doivent être accomplis dans des opérations utilisant les systèmes de catégorie I/III installés sur chaque type d'appareil si la DH requise est de 50 ft ou plus. Si la DH est inférieure à 50 ft, au moins 100 approches et atterrissages devront être accomplis sauf indications contraires de l'Autorité.

(2) Si l'exploitant possède différentes variantes du même type d'avion utilisant des commandes de vol et des systèmes d'affichage identiques, ou des commandes de vol et des systèmes d'affichage différents sur un même type d'avion, l'exploitant doit montrer que les différentes variantes ont des performances satisfaisantes, mais ne sera pas tenu d'effectuer une démonstration opérationnelle complète pour chaque variante. L'Autorité peut aussi accepter une réduction du nombre d'approches et d'atterrissages sur la base de l'expérience acquise par un autre exploitant détenteur d'un CTA délivré conformément à l'OPS 1 et utilisant le même type ou variante d'appareil et les mêmes procédures.

(3) Si le nombre d'approches non réussies dépasse 5 % du total (par ex. atterrissages non satisfaisants, déconnexions du système), le programme d'évaluation doit être étendu par tranche de 10 approches et atterrissages jusqu'à ce que le taux d'échec tombe sous les 5 %.

(c) Collecte de données pour les démonstrations opérationnelles. Chaque postulant doit développer une méthode de collecte des données (par ex. un formulaire à remplir par l'équipage de conduite) pour enregistrer les performances en approche et atterrissage. Les données résultantes et un résumé des données de démonstration devront être disponibles pour évaluation par l'Autorité.

(d) Analyse des données. Les approches et/ou atterrissages automatiques non satisfaisants devront être documentés et analysés.

(e) Surveillance Continue

(1) Après l'obtention de l'autorisation initiale, les opérations doivent en permanence être surveillées par l'exploitant afin de détecter toutes dérives avant qu'elles ne deviennent dangereuses. Les comptes-rendus de l'équipage de conduite peuvent être utilisés à cette fin.

(2) Les informations suivantes doivent être conservées pendant une période de 12 mois :

(i) Le nombre total d'approches par type d'avion, lorsque l'équipement de catégorie I ou II embarqué a été utilisé pour réussir des approches, simulées ou réelles, aux minimums catégorie II ou III applicables.

(ii) Le compte-rendu des approches et/ou atterrissages automatiques manqués, ventilé par aéroport et par avion, dans les catégories suivantes :

(A) défaillances des équipements embarqués ;

(B) difficultés au niveau des installations au sol ;

(C) approches manquées en raison des instructions émanant du contrôle de la circulation aérienne (ATC) ;

(D) ou autres motifs.

(3) L'exploitant doit établir une procédure de surveillance des performances du système d'atterrissage automatique de chaque avion.

(f) Périodes transitoires

(1) Exploitants sans expérience préalable des opérations de catégorie II ou III

(i) L'exploitant n'ayant aucune expérience préalable des opérations de catégorie I ou III peut être autorisé à effectuer des opérations de catégorie II ou IIIA, à condition d'avoir acquis une expérience minimale de 6 mois d'exploitation en opérations de catégorie I sur le type d'avion considéré.

(ii) Au terme des 6 mois d'opérations de catégorie I ou IIIA sur le type d'avion considéré, l'exploitant peut être autorisé à procéder à des opérations de catégorie IIIB. Le ministre chargé de l'aviation civile peut, lors de la délivrance d'une telle autorisation, imposer des minimums supérieurs aux minimums les plus bas applicables, pour une période supplémentaire. L'augmentation des minimums devra en règle

générale concernent uniquement la RVR et/ou une restriction des opérations sans hauteur de décision ; ces minimums doivent être tels qu'ils n'exigent aucune modification des procédures d'exploitation.

- (2) Exploitants bénéficiant d'une expérience préalable des opérations de catégorie II ou III - L'exploitant bénéficiant d'une expérience préalable des opérations de catégorie II ou III peut obtenir du ministre chargé de l'aviation civile, sur demande, l'autorisation de réduire la période transitoire.

(g) Entretien des équipements de catégorie II, catégorie III et LVTO (Décollage par Faible visibilité) - Des consignes d'entretien des systèmes de guidage embarqué doivent être établies par l'exploitant en liaison avec le fabricant et figurer dans le programme d'entretien des avions de l'exploitant ; ces consignes doivent être approuvées par le ministre chargé de l'aviation civile.

(h) Réservé.

Appendice 1 au MIN 1.450

Opérations par faible visibilité - Formation et qualifications

(a) Généralités - L'exploitant doit s'assurer que la formation de l'équipage de conduite aux opérations par faible visibilité comprend un programme structuré de formation au sol, sur simulateur et/ou en vol. L'exploitant peut abréger le contenu de la formation, comme prescrit aux sous-paragraphes (2) et (3) ci-après, à condition que le contenu de la formation abrégée soit acceptable par le ministre chargé de l'aviation civile.

(1) Les membres d'équipage de conduite sans expérience de la catégorie II ou de la catégorie III doivent suivre la totalité du programme de formation prescrit aux sous-paragraphes (b), (c) et (d) ci-après.

(2) Les membres d'équipage de conduite possédant une expérience de la catégorie II ou de la catégorie III acquise avec un autre exploitant communautaire peuvent suivre un cours au sol abrégé.

(3) Les membres d'équipage de conduite possédant une expérience de la catégorie II ou de la catégorie III avec l'exploitant peuvent suivre une formation au sol, sur simulateur et/ou en vol, abrégée. La formation abrégée doit inclure au minimum les exigences des sous-paragraphes (d)(1), (d)(2)(i) ou (d)(2)(ii) selon le cas, et (d)(3)(i).

(b) Formation sol - L'exploitant doit s'assurer que la formation initiale au sol pour les opérations par faible visibilité couvre au moins :

(1) les caractéristiques et limites du système L.S. et/ou M.L.S. ;

(2) les caractéristiques des aides visuelles ;

(3) les caractéristiques du brouillard ;

(4) les performances et limites opérationnelles du système embarqué spécifique ;

(5) les effets des précipitations, de la formation de givre, du cisaillement de vent et des turbulences dans les basses couches ;

(6) les incidences des pannes spécifiques de l'avion ;

(7) l'utilisation et les limites des transmissomètres mesurant la RVR ;

(8) les principes des exigences en matière de marges de franchissement d'obstacles ;

(9) l'identification des pannes des installations au sol et les mesures à prendre dans de telles circonstances ;

(10) les procédures et précautions à prendre en ce qui concerne les mouvements au sol pendant les opérations, quand la RVR est égale ou inférieure à 400 m et toutes procédures supplémentaires exigées lors d'un décollage effectué dans des conditions de visibilité inférieure à 150 m (200 m pour les avions de catégorie D) ;

(11) la raison des hauteurs de décision basées sur les radaltimètres et les effets du relief dans la zone d'approche sur les indications du radaltimètre et sur les systèmes d'approche et d'atterrissage automatiques ;

(12) l'importance et la raison, le cas échéant, de la hauteur d'alerte ainsi que les mesures à prendre en cas de panne éventuelle au-dessus et en dessous de la hauteur d'alerte ;

(13) les exigences de qualification permettant aux pilotes d'obtenir et de conserver l'autorisation d'effectuer des décollages par faible visibilité et des opérations de catégorie II ou III ;

(14) et l'importance d'une position assise et visuelle correcte.

(c) Formation sur simulateur et/ou en vol

(1) L'exploitant doit s'assurer que la formation sur simulateur et/ou en vol pour des opérations par faible visibilité inclut :

(i) les vérifications du bon état de fonctionnement des équipements au sol et à bord ;

(ii) les effets causés par des modifications de l'état des installations au sol sur les minimums ;

(iii) la surveillance des systèmes de pilotage automatique et du niveau opérationnel du système d'atterrissage automatique en soulignant les dispositions à prendre en cas de panne de ces systèmes ;

(iv) les mesures à prendre en cas de pannes comme celles des moteurs, des systèmes électriques, hydrauliques ou de pilotage ;

(v) les effets des déficiences connues et l'utilisation de listes minimales d'équipements ;

(vi) les limites d'exploitation résultant de la certification ;

(vii) des indications sur les repères visuels nécessaires à la hauteur de décision, ainsi que des informations sur les écarts maximums autorisés par rapport au plan de descente ou à l'axe de piste ;

(viii) et l'importance et la signification, le cas échéant, de la hauteur d'alerte ainsi que les

mesures à prendre en cas de panne éventuelle au-dessus et en dessous de la hauteur d'alerte

(2) L'exploitant doit s'assurer que chaque membre de l'équipage de conduite est formé à l'exercice des tâches qui lui sont assignées et instruit sur la coordination nécessaire avec les autres membres d'équipage. Il faudrait utiliser au maximum les simulateurs de vol.

(3) La formation doit être divisée en plusieurs phases couvrant l'exploitant normal en l'absence de panne des équipements ou de l'avion, mais incluant l'ensemble des conditions météorologiques susceptibles d'être rencontrées et les scénarios détaillés de panne des équipements et de l'avion susceptible d'affecter les opérations de catégorie I ou III. Si l'avion est équipé de systèmes hybrides ou autres systèmes spécifiques (tels que collimateurs de pilotage tête haute ou équipements de vision sophistiqués), les membres de l'équipage de conduite doivent s'exercer à l'utilisation de ces systèmes en mode normal et anormal durant la phase d'amainement sur simulateur.

(4) Les procédures appropriées, en cas d'incapacité d'un membre d'équipage lors des décollages par faible visibilité et des opérations de catégorie II et III, doivent être pratiquées.

(5) Pour les avions pour lesquels il n'existe pas de simulateur susceptible de représenter cet avion spécifique, les exploitants doivent s'assurer que la phase initiale de formation en vol portant sur les scénarios visuels des opérations de catégorie II est effectuée sur un simulateur agréé à cette fin par le ministre chargé de l'aviation civile. Une telle formation doit inclure un minimum de 4 approches. La formation et les procédures spécifiques au type doivent être effectuées sur avion.

(6) La formation aux opérations de catégorie II et III doit au moins comprendre les exercices suivants :

(i) approche utilisant les systèmes de guidage en vol, de pilotage automatique et de contrôle appropriés de l'avion jusqu'à la hauteur de décision appropriée, et incluant une transition vers le vol à vue et l'atterrissage ;

(ii) approche tous moteurs en fonctionnement en utilisant les systèmes de guidage en vol, de pilotage automatique et de contrôle appropriés de l'avion, jusqu'à la hauteur de décision appropriée, suivie d'une approche interrompue ; l'ensemble sans référence visuelle extérieure ;

(iii) le cas échéant, des approches utilisant les systèmes de pilotage automatique en vue d'un

- arrondi, atterrissage et roulement au sol automatiques ;
- (iv) et utilisation normale des systèmes appropriés avec et sans acquisition des repères visuels à la hauteur de décision.
- (7) Les phases suivantes de la formation initiale doivent comprendre au minimum :
- (i) approches avec panne de moteur à différents stades de l'approche ;
- (ii) approches avec panne d'équipements critiques (par exemple, les systèmes électriques, les systèmes de pilotage automatique, les systèmes ILS/MLS au sol ou à bord, ainsi que leurs systèmes de contrôle) ;
- (iii) approches où les pannes du pilote automatique à faible altitude exigent :
- (A) soit un transfert au pilotage manuel pour effectuer l'arrondi, l'atterrissage et le roulement au sol ou l'approche interrompue ;
- (B) soit un transfert au pilotage manuel ou à un mode automatique dégradé permettant de contrôler l'approche interrompue à la hauteur de décision ou l'atterrissage interrompu, y compris lorsqu'un toucher des roues sur la piste peut en résulter ;
- (iv) pannes des systèmes se traduisant par une déviation excessive du localiser et/ou du glide (radiophares d'alignement de piste et/ou de descente), à la fois au-dessus et en dessous de la hauteur de décision, dans les conditions de visibilité minimale autorisées pour l'opérateur. De plus si le collimateur de pilotage tête haute constitue un mode dégradé du système automatique ou si c'est l'unique mode d'arrondi la reprise en main pour un atterrissage manuel doit être effectuée ;
- (v) et pannes et procédures spécifiques au type ou variante d'avion.
- (8) Le programme de formation doit prévoir un entraînement pratique aux erreurs de manipulation exigeant un retour vers des minimums supérieurs.
- (9) Le programme de formation doit également porter sur le pilotage de l'appareil, lorsqu'une panne survenant durant une approche de précision de catégorie III avec un système passif après panne, se traduit par une déconnexion du pilote automatique à, ou en dessous de, la hauteur de décision, dès lors que la dernière RVR transmise est inférieure ou égale à 300 m.
- (10) Dans le cadre de décollages effectués avec des RVR égales ou inférieures à 400 m, la formation doit couvrir les pannes de systèmes et de moteurs se traduisant par la poursuite ou l'abandon du décollage.
- (d) Stage d'adaptation nécessaire pour effectuer des décollage par faible visibilité et des opérations de catégorie II et III - L'exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite suit la formation suivante aux procédures par faible visibilité, lors de l'adaptation à un autre type ou variante d'avion avec lequel des opérations de décollage par faible visibilité et de catégorie II et catégorie III seront effectuées. L'expérience exigée de chaque membre d'équipage de conduite pour entreprendre une formation abrégée figure aux sous-paragraphes (a)(2) et (a)(3) ci-dessus :
- (1) Formation sol - Les exigences appropriées requises au sous-paragraphes (b) ci-dessus, en tenant compte de la formation et de l'expérience acquises par le membre d'équipage de conduite en catégorie II et catégorie II.
- (2) Formation sur simulateur et/ou en vol.
- (i) Un minimum de 8 approches et/ou atterrissages sur un simulateur agréé à cet effet.
- (ii) En cas d'absence de simulateur susceptible de représenter cet avion spécifique, il est exigé un minimum de 3 approches, dont au moins 1 remise de gaz sur l'avion.
- (iii) Une formation complémentaire appropriée si des équipements spéciaux sont exigés, tels que collimateur de pilotage tête haute ou équipement EVS.
- (3) Qualification des membres d'équipage de conduite - Les qualifications des membres d'équipage de conduite sont particulières à chaque exploitant et au type d'avion utilisé.
- (i) L'exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite subit un contrôle avant d'exécuter des opérations de catégorie II et catégorie III.
- (ii) Le contrôle prescrit au sous-paragraphes (i) ci-dessus peut être remplacé par l'exécution satisfaisante de l'entraînement sur simulateur et/ou en vol prescrit au sous-paragraphes (d)(2) ci-dessus.
- (4) Vol en ligne supervisé - L'exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite exécute les vols en ligne supervisés suivants :

- (4) Le ministre chargé de l'aviation civile peut autoriser l'entraînement et le contrôle périodique pour les opérations de catégorie II et les décollages faible visibilité (LVTO) sur un type d'avion, dès lors qu'il n'existe aucun simulateur agréé disponible pour représenter cet avion spécifique ou un remplaçant acceptable.

Note : L'expérience récente pour les LVTO et les opérations de catégorie I/III fondée sur les approches automatiques est maintenue par l'entraînement et le contrôle périodique tels que décrits dans ce paragraphe.

Appendice 1 au MIN 1.455

Opérations par faible visibilité - Procédures d'exploitation

- (a) Généralités - Les opérations par faible visibilité comprennent :

- (1) le décollage manuel (avec ou sans recours aux systèmes de guidage électroniques) ;
- (2) l'approche automatique sous la hauteur de décision, suivie d'un arrondi, d'un atterrissage et du roulage en mode manuel ;
- (3) l'approche automatique suivie d'un arrondi et d'un atterrissage en mode automatique et du roulage en mode manuel ;
- (4) et l'approche automatique suivie d'un arrondi, d'un atterrissage et du roulement au sol automatiques ;

lorsque la RVR utilisable est inférieure à 400 m.

Note 1 : Un système hybride peut être utilisé sur l'un quelconque de ces modes d'exploitation.

Note 2 : D'autres formes de systèmes de guidage ou d'affichages peuvent être certifiées et approuvées par le ministre chargé de l'aviation civile.

- (b) Procédures et consignes d'exploitation

- (1) La nature et la portée exactes des procédures et consignes fournies dépendent des équipements embarqués utilisés et des procédures appliquées. L'exploitant doit clairement définir les tâches assignées aux membres de l'équipage de conduite durant les phases de décollage, d'approche, d'arrondi, de roulage au sol et d'approche interrompue dans le manuel d'exploitation. Il convient tout particulièrement de souligner les responsabilités de l'équipage de conduite pendant les transitions des conditions de vol aux instruments aux conditions de vol à vue et sur les procédures à suivre en cas de détérioration des conditions de visibilité ou de survenance d'une panne. Une attention particulière doit être accordée à la répartition des tâches au sein du poste de pilotage, afin de s'assurer que la charge de travail du pilote, prenant la décision d'atterrir ou de procéder à une approche interrompue, lui permet de se consacrer à la surveillance et à la prise de décision.
- (2) L'exploitant doit spécifier les procédures et instructions opérationnelles détaillées dans le manuel d'exploitation. Les instructions doivent être compatibles avec les limitations et procédures obligatoires spécifiées dans le manuel de vol et couvrir notamment les points suivants :

- (i) Pour la catégorie II, lorsqu'un atterrissage en mode manuel est exigé, un minimum de 3 atterrissages avec déconnexion du pilote automatique.
 - (ii) Pour la catégorie III, un minimum de 3 atterrissages en mode automatique, cependant un seul atterrissage automatique est exigé lorsque l'entraînement prescrit au sous-paragraphe (d)(2) ci-dessus a été conduit sur un simulateur de vol pouvant dispenser une formation à temps de vol zéro.
- (e) Expérience de commandement et sur le type - Avant de commencer des opérations de catégorie II ou III, les exigences complémentaires suivantes sont applicables aux commandants de bord, ou aux pilotes à qui la conduite du vol a été déléguée n'ayant pas l'expérience du type d'avion considéré :
- (1) 50 heures de vol ou 20 étapes sur le type d'avion considéré, y compris les vols en ligne sous supervision ;
 - (2) et 100 m doivent être ajoutés à la RVR minimale applicable aux opérations de catégorie II ou III, à moins qu'il n'ait été préalablement qualifié chez un exploitant communautaire, pour des opérations de catégorie II ou III, jusqu'à ce qu'un total de 100 heures de vol ou 40 étapes, y compris les vols en ligne sous supervision, ait été accompli sur le type ;
 - (3) Le ministre chargé de l'aviation civile peut décider d'une réduction des exigences d'expérience de commandement ci-dessus, pour des membres d'équipage de conduite possédant une expérience antérieure de commandement en catégorie II et catégorie III.
- (f) Décollage par faible visibilité caractérisé par une RVR inférieure à 150 / 200 m
- (1) L'exploitant doit s'assurer qu'avant d'être autorisés à effectuer des décollages avec des RVR inférieures à 150 m (200 m pour les avions de catégorie D), les équipages de conduite doivent effectuer la formation suivante :
 - (i) décollage normal en conditions de RVR minimale autorisée ;
 - (ii) décollage en conditions de RVR minimale autorisée et un moteur en panne entre V1 et V2, ou dès que les conditions de sécurité le permettent ;
 - (iii) et décollage en conditions de RVR minimale autorisée et un moteur en panne avant V1 se traduisant par un arrêt du décollage.
 - (2) L'exploitant doit s'assurer que la formation exigée au sous-paragraphe (1) ci-dessus est dispensée sur un simulateur agréé. Cette formation doit comporter l'utilisation de tous équipements et procédures spéciaux. En cas d'absence de simulateur approuvé susceptible de représenter cet avion spécifique, le ministre chargé de l'aviation civile peut approuver une telle formation sur avion sans exiger l'application des conditions de RVR minimale.
 - (3) L'exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage de conduite a subi un contrôle avant d'effectuer un décollage par faible visibilité avec une RVR inférieure à 150 m (200 m pour les avions de catégorie D), selon le cas. Le contrôle ne peut être remplacé que par l'exécution satisfaisante de la formation sur simulateur et/ou sur avion requise par le sous-paragraphe (f)(1) lors de l'adaptation à un type d'avion.
- (g) Entraînement et contrôles périodiques - Opérations par faible visibilité
- (1) (Voir IEM à l'appendice 1 au MIN 1.450, paragraphe (g)(1)) L'exploitant doit s'assurer que, en accord avec l'entraînement périodique et les contrôles hors-ligne de l'exploitant, la connaissance d'un pilote et sa capacité à effectuer les tâches associées à la catégorie particulière d'opération pour laquelle il est autorisé, sont vérifiées. Le nombre requis d'approches au cours de la période de validité ou contrôle hors-ligne de l'exploitant doit être au minimum de trois, l'une d'elles pouvant être remplacée par une approche et un atterrissage dans l'avion en utilisant les procédures approuvées de catégorie II ou III. Une approche interrompue devrait être effectuée durant la conduite du contrôle hors-ligne de l'exploitant. Si l'exploitant est autorisé à effectuer des décollages avec une RVR de moins de 150/200 m, au moins un décollage faible visibilité (LVTO) avec les minimums applicables les plus faibles devrait être effectué durant le contrôle hors-ligne de l'exploitant.
 - (2) Pour les opérations de catégorie III, l'exploitant doit utiliser un simulateur de vol.
 - (3) L'exploitant doit s'assurer que, pour les opérations de catégorie III sur des avions équipés d'un système de contrôle du vol passif après panne, une approche interrompue est effectuée au moins une fois pendant la période couverte par trois contrôles hors-ligne consécutifs de l'exploitant comme résultat d'une panne du pilote automatique à, ou en dessous de, la hauteur de décision, la dernière indication de RVR étant égale ou inférieure à 300 m.

- (i) les vérifications du bon état de fonctionnement des équipements embarqués, avant le départ et en vol ;
- (ii) l'effet d'une modification de l'état des installations au sol et des équipements embarqués sur les minimums ;
- (iii) les procédures de décollage, d'approche, d'arrondi, d'atterrissage, de roulement au sol et d'approche interrompue ;
- (iv) les procédures à suivre en cas de pannes, d'alarmes et/ou d'autres situations anormales ;
- (v) les références visuelles minimales exigées ;
- (vi) les importances d'une position assise et visuelle correcte ;
- (vii) les mesures à prendre suite à une détérioration des références visuelles ;
- (viii) la répartition des tâches de l'équipage permettant la mise en œuvre des procédures spécifiées aux sous-paragraphes (i) à (iv) et (vi) ci-dessus, afin de permettre au commandant de bord de se consacrer principalement à la surveillance et à la prise de décision ;
- (ix) l'exigence que toutes les annonces de hauteurs inférieures à 200 ft soient basées sur un radioniveleur et qu'un pilote continue à surveiller les instruments de l'avion jusqu'à la fin de l'atterrissage ;
- (x) l'exigence de protection des aires sensibles du localiser (radiophare d'alignement de piste) ;
- (xi) l'utilisation d'informations afférentes à la vitesse du vent, au cisaillement de vents, aux turbulences, à la contamination de la piste et à l'utilisation des transmissomètres multiples ;
- (xii) les procédures à appliquer dans le cadre d'exercices d'approche et d'atterrissage sur des pistes où les procédures d'exploitation de catégorie II ou III ne sont pas déclenchées ;
- (xiii) les limitations opérationnelles issues de la certification ;
- (xiv) et les informations sur les déviations maximales autorisées par rapport au glide et/ou au localiser (radiophares d'alignement de descente et/ou de piste), de l'ILS.

SOUS-PARTIE G - CLASSE DE PERFORMANCES A

OPS 1.485 Généralités

(a) L'exploitant doit s'assurer que, afin de déterminer la conformité aux exigences spécifiées dans la présente sous-partie, les données approuvées relatives aux performances figurant dans le manuel de vol, sont complétées, autant que nécessaire, par des données acceptables pour l'Autorité, si les données approuvées relatives aux performances figurant dans le manuel de vol sont insuffisante au regard des éléments suivants :

- (1) prise en compte de conditions d'exploitation défavorables raisonnablement prévisibles, telles qu'un décollage et un atterrissage sur pistes contaminées ;
- (2) et prise en considération de la panne moteur dans toutes les phases du vol.

(b) L'exploitant doit s'assurer que dans le cas de pistes mouillées et contaminées, les données relatives aux performances déterminées conformément au JAR-25X1591 ou équivalent acceptable par l'Autorité, sont appliquées (Voir IEM OPS 1.485(b)).

OPS 1.490 Décollage

(a) L'exploitant doit s'assurer que la masse au décollage n'excède pas la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol compte tenu de l'altitude-pression et de la température ambiante sur l'aérodrome de décollage.

(b) L'exploitant doit satisfaire aux exigences ci-après pour définir la masse maximale autorisée au décollage :

- (1) la distance accélération-arrêt ne doit pas excéder la distance accélération-arrêt utilisable ;
- (2) la distance de décollage ne doit pas excéder la distance de décollage utilisable, avec un prolongement dégagé utilisable ne devant pas dépasser la moitié de la longueur de roulement au décollage utilisable ;
- (3) la longueur de roulement au décollage ne doit pas excéder la longueur de roulement au décollage utilisable ;
- (4) la conformité à ce paragraphe doit être démontrée en utilisant une seule valeur de V1 pour l'interruption et la poursuite du décollage ;
- (5) et sur une piste mouillée ou contaminée, la masse au décollage ne doit pas excéder celle autorisée pour un décollage sur une piste sèche effectuée dans les mêmes conditions.

(c) Lors de la mise en conformité aux dispositions du paragraphe (b) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte :

- (1) l'altitude-pression sur l'aérodrome ;
- (2) la température ambiante à l'aérodrome ;
- (3) l'état et le type de surface de la piste (Voir AMC OPS 1.490(c)(3)) ;
- (4) la pente de la piste dans le sens du décollage ;
- (5) pas plus de 50 % de la composante de vent de face transmise, ou pas moins de 150 % de la composante de vent arrière transmise ;
- (6) la diminution, le cas échéant, de la longueur de piste due à l'alignement de l'avion avant le décollage (Voir IEM OPS 1.490(c)(6)).

OPS 1.495 Franchissement d'obstacles au décollage

(a) L'exploitant doit s'assurer que la trajectoire nette de décollage franchit tous les obstacles avec une marge verticale d'au moins 35 ft ou une marge horizontale d'au moins $90 \text{ m} - 0,125 \times D$, D représentant la distance horizontale que l'avion a parcourue depuis l'extrémité de la distance de décollage utilisable ou depuis l'extrémité de la distance de décollage si un virage est prévu avant l'extrémité de la distance de décollage utilisable. Pour les avions d'envergure inférieure à 60 m une marge horizontale de franchissement d'obstacles égale à la moitié de l'envergure de l'avion plus $60 \text{ m} - 0,125 \times D$ peut être utilisée (Voir IEM OPS 1.495(a)).

(b) Lors de la démonstration de conformité aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte :

- (1) la masse de l'avion au début du roulement au décollage ;
- (2) l'altitude-pression sur l'aérodrome ;
- (3) la température ambiante à l'aérodrome ;
- (4) et pas plus de 50 % de la composante de vent de face transmise, ou pas moins de 150 % de la composante de vent arrière transmise.

(c) Lors de la démonstration de conformité avec le paragraphe (a) ci-dessus :

- (1) les changements de trajectoire ne doivent pas être autorisés jusqu'au point, sur la trajectoire nette de

décollage, où a été atteinte une hauteur au moins égale à une demi envergure mais pas inférieure à 50 ft au dessus de l'extrémité de la distance de roulement au décollage utilisable. Ensuite et jusqu'à une hauteur de 400 ft, l'avion n'est pas censé effectuer un virage à plus de 15° d'inclinaison. Au-delà d'une hauteur de 400 ft, on peut envisager des angles d'inclinaison latérale supérieurs à 15°, mais n'excédant pas 25° ;

- (2) toute partie de la trajectoire nette de décollage sur laquelle l'avion est incliné à plus de 15° doit franchir tous les obstacles situés à moins de la distance horizontale spécifiée aux paragraphes (a), (d) et (e), avec une marge verticale de 50 ft minimum ;
 - (3) l'exploitant doit utiliser des procédures spéciales soumises à l'approbation de l'Autorité, pour appliquer des angles d'inclinaison latérale plus élevés mais non supérieurs à 20° entre 200 ft et 400 ft, ou à 30° au-dessus de 400 ft (Voir appendice 1 au paragraphe OPS 1.495(c)(3)) ;
 - (4) et on doit tenir compte de l'influence de l'angle d'inclinaison latérale sur les vitesses d'utilisation et la trajectoire de vol, ainsi que des incréments de distance résultant d'une augmentation ces vitesses d'utilisation (Voir AMC OPS 1.495(c)(4)).
- (d) Lors de la démonstration de conformité avec le paragraphe (a) ci-dessus dans les cas où la trajectoire de vol prévue ne nécessite pas de changement de trajectoire supérieurs à 15°, l'exploitant n'a pas besoin de prendre en considération les obstacles dont la distance latérale est supérieure à :
- (1) 300 m, à condition que le pilote soit capable de maintenir la précision de navigation requise dans la zone de prise en compte des obstacles (Voir AMC OPS 1.495(d)(1) et (e)(1)) ;
 - (2) ou 600 m, pour les vols effectués dans toutes autres conditions.
- (e) Lors de la démonstration de conformité au paragraphe (a) ci-dessus dans le cas où la trajectoire de vol prévue nécessite des changements de trajectoire supérieurs à 15°, l'exploitant n'a pas besoin de prendre en considération les obstacles situés à une distance latérale supérieure à :
- (1) 600 m, à condition que le pilote soit capable de maintenir la précision de navigation requise dans la zone de prise en compte des obstacles (Voir AMC OPS 1.495(d)(1) et (e)(1)) ;
 - (2) ou 900 m, pour les vols effectués dans toutes autres conditions.
- (f) L'exploitant doit établir des procédures occasionnelles satisfaisant aux exigences spécifiées au OPS 1.495 et

fournissant une trajectoire sûre évitant les obstacles, qui permette à l'avion soit de satisfaire aux exigences en route du OPS 1.500, soit de se poser en toute sécurité sur l'aérodrome de départ ou sur un aérodrome de dégivrement au décollage (Voir IEM OPS 1.495(f)).

OPS 1.500 En Route - Un moteur en panne

(Voir AMC OPS 1.500)

- (a) L'exploitant doit s'assurer que les données relatives à la trajectoire nette en route un moteur en panne figurant dans le manuel de vol, compte tenu des conditions météorologiques prévues pour le vol, sont conformes aux dispositions de l'un ou l'autre des deux paragraphes (b) ou (c) en tout point de la route. La trajectoire nette de vol doit présenter une pente positive à une hauteur de 1 500 ft au-dessus de l'aérodrome prévu pour l'atterrissage suite à une panne de moteur. Si les conditions météorologiques requièrent l'utilisation de systèmes de protection contre le givrage, l'influence de leur utilisation sur la trajectoire nette de vol doit être prise en compte.
 - (b) La pente de la trajectoire nette de vol doit être positive à 1 000 ft au-dessus du sol et de tous les obstacles situés le long de la route, jusqu'à une distance de 8,3 km (5 NM) de part et d'autre de la route prévue.
 - (c) La trajectoire nette de vol doit permettre à l'avion de poursuivre son vol, de l'altitude de croisière jusqu'à un aérodrome, où il peut atterrir conformément aux dispositions du paragraphe OPS 1.515 ou, le cas échéant, 1.520, la trajectoire nette de vol présentant une marge verticale d'au moins 2000 ft, au-dessus du sol et de tous les obstacles situés le long de la route, jusqu'à une distance de 8,3 km (5 NM) de part et d'autre de la route à suivre conformément aux dispositions des paragraphes (1) à (4) ci-dessous :
- (1) le moteur est supposé tomber en panne à l'instant le plus critique de la route ;
 - (2) il est tenu compte des effets du vent sur la trajectoire de vol ;
 - (3) la vidange du carburant est autorisée pour autant que l'avion puisse atteindre l'aérodrome avec les réserves de carburant requises et à condition qu'une procédure sûre soit appliquée ;
 - (4) et l'aérodrome où l'avion est supposé atterrir après une panne de moteur doit être conforme aux critères suivants :
 - (i) les exigences en matière de performances eu égard à la masse prévue à l'atterrissage sont satisfaites ;

- (ii) et les messages ou prévisions météorologiques ou toute combinaison des deux, ainsi que les informations sur les conditions au terrain indiquent que l'avion peut se poser en toute sécurité à l'heure prévue pour l'atterrissage.
- (d) Lors de la démonstration de conformité avec les dispositions du paragraphe OPS 1.500, l'exploitant doit augmenter les limites de largeur indiquées aux paragraphes (b) et (c) ci-dessus à 18,5 km (10 NM) et la précision de navigation n'est pas respectée à 95 %.

OPS 1.505 En route - Avions à trois moteurs ou plus, dont deux moteurs en panne

- (a) L'exploitant doit s'assurer qu'à aucun moment sur la route prévue, un avion possédant trois moteurs ou plus ne se trouve, - à une vitesse de croisière long range tous moteurs en fonctionnement, à une température standard et en air calme - à plus de 90 minutes d'un aéroport où les exigences en matière de performances applicables à la masse prévue à l'atterrissage sont satisfaites, à moins qu'il ne respecte les dispositions des paragraphes (b) à (f) ci-après.
- (b) Les données relatives à la trajectoire nette en route deux moteurs en panne doivent permettre à l'avion de poursuivre son vol dans les conditions météorologiques prévues, depuis le point où deux moteurs sont supposés tomber en panne simultanément jusqu'à un aéroport où il peut atterrir et s'immobiliser en appliquant la procédure prescrite dans le cadre d'un atterrissage avec deux moteurs en panne. La trajectoire nette de vol doit respecter une marge verticale au moins égale à 2 000 ft au-dessus du sol et des obstacles situés le long de la route, jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la trajectoire prévue. A des altitudes et dans des conditions météorologiques nécessitant l'utilisation de systèmes de protection mitigive, leur influence sur les données afférentes à la trajectoire nette de vol doit être prise en compte. L'exploitant doit augmenter les limites de largeur des marges indiquées ci-dessus jusqu'à 18,5 km (10 NM) si la précision de navigation n'est pas respectée à 95 %.
- (c) Les deux moteurs sont supposés tomber en panne au point le plus critique de cette partie de la route où l'avion - volant à une vitesse de croisière long range tous moteurs en fonctionnement, à la température standard et en air calme - se situe à plus de 90 minutes d'un aéroport où les exigences en matière de performances applicables à la masse prévue pour l'atterrissage sont satisfaites.
- (d) La trajectoire nette de vol doit présenter une pente positive à une altitude de 1 500 ft au-dessus de

l'aéroport où l'atterrissage est prévu après la panne de deux moteurs.

- (e) La vidange du carburant est autorisée pour autant que l'avion puisse atteindre l'aéroport avec les réserves de carburant spécifiées au paragraphe OPS 1.505(f) ci-dessus et à condition qu'une procédure sûre soit prévue.
- (f) La masse de l'avion prévue au moment où les deux moteurs sont supposés tomber en panne ne doit pas être inférieure à celle qui inclurait le carburant suffisant pour poursuivre le vol jusqu'à l'aéroport prévu pour l'atterrissage, y parvenir au moins à 1 500 ft au-dessus de l'aire d'atterrissage, puis voler en palier pendant 15 minutes.

OPS 1.510 Atterrissage - Aéroports de destination et de décollage

(Voir AMC OPS 1.510 et 1.515)

- (a) L'exploitant doit s'assurer que la masse de l'avion à l'atterrissage déterminée conformément aux dispositions du paragraphe OPS 1.475(a) n'est pas supérieure à la masse maximale à l'atterrissage spécifiée compte tenu de l'altitude et de la température ambiante prévue à l'heure estimée d'atterrissage sur les aéroports de destination et de décollage.
- (b) Dans le cadre d'approches aux instruments avec une pente de remise des gaz en cas d'approche interrompue supérieure à 2,5 %, l'exploitant doit vérifier que la masse à l'atterrissage prévue permet une remise des gaz avec une pente supérieure ou égale à la pente de remise des gaz applicable à la vitesse et à la configuration d'approche interrompue avec un moteur en panne. (voir le paragraphe JAR 25.121(d) du code JAR-25 annexé au règlement communautaire 3922/91). L'utilisation d'une autre méthode doit être approuvée par l'Autorité (voir IEM OPS 1.510(b) et (c)).
- (c) Dans le cadre d'approches aux instruments, l'exploitant doit vérifier que la masse de l'avion lors de la procédure d'approche - compte tenu de la masse au décollage et de la consommation de carburant prévue en cours de vol - permet, en cas d'approche interrompue, une pente de montée au minimum égale à 2,5 %, avec la vitesse et la configuration utilisées pour la remise des gaz et le moteur critique en panne, ou égale à la pente publiée, la plus élevée des deux (voir le paragraphe JAR-AWO 243 du code JAR-AWO annexé au règlement communautaire 3922/91). L'utilisation d'une autre méthode doit être approuvée par l'Autorité (voir IEM OPS 1.510(b) et (c)).

OPS 1.515 Atterrissage - Pistes sèches

(Voir AMC OPS 1.510 et 1.515)

- (a) L'exploitant doit s'assurer que la masse de l'avion à l'atterrissage déterminée conformément aux dispositions du paragraphe OPS 1.475(a), pour l'heure estimée d'atterrissage à l'aérodrome de destination ou à tout aérodrome de dégagement, permet d'effectuer un atterrissage avec arrêt complet de l'avion depuis une hauteur au seuil de 50 ft :
- (1) pour les avions à réaction, dans les 60 % de la distance d'atterrissage utilisable ;
 - (2) ou, pour les avions à turbopropulseurs, dans les 70 % de la distance d'atterrissage utilisable ;
 - (3) dans le cadre de procédures d'approche à forte pente, l'Autorité peut autoriser l'emploi d'une distance d'atterrissage affectée d'un facteur conforme aux sous-paragraphes (a)(1) et (a)(2) ci-dessus, selon le cas, basée sur une hauteur au seuil comprise entre 35 ft et 50 ft (Voir Appendice 1 au paragraphe OPS 1.515(a)(3)),
 - (4) lors de la démonstration de conformité avec les dispositions des sous-paragraphes (a)(1) et (a)(2) ci-dessus, l'Autorité peut exceptionnellement approuver, lorsque le besoin en a été démontré (Voir Appendice 1), l'application de Procédures d'Atterrissage Court conformément aux appendices 1 et 2, ainsi que toute condition supplémentaire que l'Autorité considère nécessaire pour assurer un niveau de sécurité acceptable dans ce cas particulier.
- (b) Lors de la démonstration de conformité avec les dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte :
- (1) l'altitude à l'aérodrome ;
 - (2) pas plus de 50 % de la composante de vent de face, ni moins de 150 % de la composante de vent arrière ;
 - (3) et la pente de piste dans le sens de l'atterrissage si elle est supérieure à ± 2 %
- (c) Lors de la démonstration de conformité avec les dispositions du paragraphe (a) ci-dessus il doit être supposé que :
- (1) l'avion atterrira sur la piste la plus favorable, en air calme ;
 - (2) et l'avion atterrira sur la piste qui selon toute probabilité sera attribuée compte tenu de la direction et de la force probables du vent, des caractéristiques de manœuvres au sol de l'avion et d'autres conditions, telles que les aides à l'atterrissage et le relief (Voir IEM OPS 1.515(c)).

- (d) Si l'exploitant ne peut pas se conformer aux dispositions du paragraphe (c)(1) ci-dessus dans le cas d'un aérodrome de destination équipé d'une seule piste faisant dépendre l'atterrissage d'une composante de vent spécifiée l'avion peut être mis en service à condition que deux aérodromes de dégagement désignés permettent de se conformer pleinement aux dispositions des paragraphes (a), (b) et (c).
- (e) Si l'exploitant ne peut pas se conformer aux dispositions du paragraphe (c)(2) ci-dessus en ce qui concerne l'aérodrome de destination, l'avion peut être utilisé à condition que l'aérodrome de dégagement désigné permette de répondre pleinement aux dispositions des paragraphes (a), (b) et (c).

OPS 1.520 Atterrissage - Pistes mouillées et contaminées

- (a) L'exploitant doit s'assurer que dès lors que les bulletins ou prévisions météorologiques appropriés ou une combinaison des deux indiquent qu'à l'heure estimée d'arrivée, la piste peut être mouillée, la distance d'atterrissage utilisable est au minimum égale à 115 % de la distance d'atterrissage requise déterminée conformément au paragraphe OPS 1.515.
- (b) L'exploitant doit s'assurer que dès lors que les bulletins ou prévisions météorologiques appropriés ou une combinaison des deux indiquent qu'à l'heure estimée d'arrivée la piste peut être contaminée, la distance d'atterrissage utilisable est au minimum égale à la distance d'atterrissage déterminée au paragraphe (a) ci-dessus ou au minimum égale à 115 % de la distance d'atterrissage déterminée en fonction de données approuvées ou équivalent accepté par l'Autorité, relatives à la distance d'atterrissage sur une piste contaminée, la plus élevée des deux.
- (c) Une distance d'atterrissage sur une piste mouillée plus courte que celle requise au paragraphe (a) ci-dessus, mais non inférieure à celle requise au paragraphe OPS 1.515(a), peut être utilisée, à condition que le manuel de vol comporte des informations spécifiques complémentaires relatives aux distances d'atterrissage sur pistes mouillées.
- (d) Une distance d'atterrissage sur une piste contaminée spécialement préparée et plus courte que celle requise au paragraphe (b) ci-dessus, mais non inférieure à celle requise au paragraphe OPS 1.515(a), peut être utilisée, à condition que le manuel de vol comporte des informations spécifiques complémentaires relatives aux distances d'atterrissage sur pistes contaminées.

- (e) Lors de la mise en conformité avec les dispositions des paragraphes (b), (c) et (d) ci-dessus, les critères définis au paragraphe OPS 1.515, OPS 1.515(a)(1) et (2) exceptés, doivent être appliqués en conséquence.

Appendice 1 au paragraphe OPS 1.495(c)(3)

Approbation des angles d'inclinaison latérale élevés

- (a) L'utilisation d'angles d'inclinaison latérale élevés exigeant une approbation spécifique doit répondre aux critères suivants :
- (1) le manuel de vol doit comporter des données approuvées relatives à l'accroissement nécessaire de la vitesse d'utilisation et des données permettant la construction de la trajectoire de vol étant donné l'accroissement des vitesses et des angles d'inclinaison ;
 - (2) le suivi à vue de la trajectoire doit être disponible pour une navigation précise ;
 - (3) Les minima météorologiques et les limitations de vent doivent être spécifiés pour chaque piste et approuvés par l'Autorité ;
 - (4) la formation est en accord avec le paragraphe OPS 1.975.

Appendice 1 au paragraphe OPS 1.515(a)

Procédures d'approche à forte pente

- (a) L'Autorité peut approuver l'application de procédures d'approche à forte pente avec des angles de descente de 4,5° et plus, et avec des hauteurs au seuil comprises entre 50 ft et 35 ft, à condition que les critères suivants soient satisfaits :
- (1) le manuel de vol doit préciser l'angle de descente maximal approuvé, toute autre limitation, les procédures normales, anormales ou d'urgence d'approche à forte pente, ainsi que les amendements aux données de longueur de piste, en cas d'utilisation de critères d'approche à forte pente ;
 - (2) un système de référence de plan de descente approprié, composé d'au moins un système de référence visuelle, doit être disponible à chaque aérodrome faisant l'objet de procédures d'approche à forte pente ;
 - (3) et des minima météorologiques doivent être spécifiés et approuvés pour chaque piste devant être utilisée en approche à forte pente. Les éléments suivants doivent être pris en compte :
 - (i) situation de l'obstacle ;
 - (ii) types de référence de plan de descente et de guidage piste, tels qu'aides visuelles, MLS, NAV 3D, ILS, LLZ, VOR, NDB ;
 - (iii) référence visuelle minimale exigée à la DH et à la MDA ;
 - (iv) équipement embarqué disponible ;
 - (v) formation et familiarisation spécifique des pilotes pour l'aérodrome ;
 - (vi) procédures et limitations du manuel de vol ;
 - (vii) critères d'approche interrompue.

Appendice 1 au paragraphe OPS 1.515(a)(4)**Procédures d'atterrissage court**

(a) Pour les besoins du paragraphe OPS 1.515(a)(4), la distance utilisée pour le calcul de la masse autorisée à l'atterrissage peut être constituée de la longueur disponible de la zone de sécurité déclarée plus la distance d'atterrissage déclarée utilisable. L'Autorité peut approuver l'application de telles procédures conformément aux critères suivants :

- (1) Démonstration du besoin de l'application de procédures d'atterrissage court. Il doit y avoir un intérêt général manifeste et une nécessité opérationnelle pour une telle procédure, due à l'éloignement de l'aérodrome ou aux limitations physiques relatives à un allongement de la piste.
- (2) Avion et critères opérationnels.
 - (i) Les procédures d'atterrissage court ne seront approuvées que pour des avions dont la distance verticale entre la trajectoire du regard des pilotes et la trajectoire de la partie la plus basse des roues, l'avion établi sur le plan d'alignement de descente normal, ne dépasse pas 3 mètres.
 - (ii) Lors de la détermination des minima opérationnels d'aérodrome, la visibilité/RVR ne doit pas être inférieure à 1,5 km. De plus, les limitations de vent doivent être spécifiées dans le manuel d'exploitation.
 - (iii) L'expérience minimale du pilote, les exigences d'entraînement et la familiarisation spéciale avec l'aérodrome doivent être spécifiées pour de telles opérations dans le manuel d'exploitation.
- (3) Il est supposé que la hauteur de franchissement au début de la longueur disponible de la zone de sécurité déclarée est de 50 ft.
- (4) Critères supplémentaires. L'Autorité peut imposer des conditions supplémentaires, lorsque jugées nécessaires pour une exploitation en sécurité, prenant en compte les caractéristiques de type de l'avion, les caractéristiques orographiques dans la zone d'approche, les aides à l'approche disponibles et les considérations liées à l'approche interrompue/atterrissage manqué. De telles conditions supplémentaires peuvent être, par exemple, l'exigence d'un système d'indicateur de pente visuelle de type VASI/PAPI.

Appendice 2 au paragraphe OPS 1.515(a)(4)**Critères d'aérodrome pour les procédures d'atterrissage court**

- (a) L'utilisation de la zone de sécurité doit être approuvée par l'autorité aéroportuaire.
- (b) La longueur disponible de la zone de sécurité déclarée selon les dispositions du paragraphe OPS 1.515(a)(4) et de cet Appendice, ne doit pas dépasser 90 mètres.
- (c) La largeur de la zone de sécurité déclarée ne doit pas être inférieure à deux fois la largeur de la piste ou à deux fois l'envergure, la plus grande des deux, centrée sur le prolongement de la ligne centrale.
- (d) La zone de sécurité déclarée doit être dégagée d'obstacles ou de broux pouvant mettre en danger un avion se posant avant la piste et aucun objet mobile ne doit être toléré dans la zone de sécurité déclarée lorsque la piste est utilisée pour les procédures d'atterrissage court.
- (e) La pente de la zone de sécurité déclarée ne doit pas excéder 5 % ascendante et 2 % descendante dans le sens de l'atterrissage.
- (f) Pour les besoins de ces procédures, il n'est pas nécessaire d'appliquer à la zone de sécurité déclarée l'exigence de résistance de piste du paragraphe OPS 1.480(a)(5).

AERODROME OPERATING MINIMA - ALGERIA

AIR ALGERIE

TERMINAL

24/05/04

DAH 01

LANDING

LOCATION, Airport	PROCEDURE type	Rwy	Elev. Ref. ft.	APPT CAT B		APCT CAT C		APCT CAT D	
				DA R	DH ft	DA R	DH ft	DA R	DH ft
ADRAR	VOR	4	919	1269	350	1600	1269	350	1600
ouat-Cheikh Sidi Mohamed Belkebir	VOR ALS out			1269	350	2400	1269	350	2400
	NDB			1269	350	1600	1269	350	1600
	NDB ALS out			1269	350	2400	1269	350	2400
	CIRCLE TO LAND			1049	730	2400	1649	730	3200
LGHERS	ILS	5	56	276	220	800	286	230	800
ouari Boumediene	ILS ALS OUT			276	220	1200	286	230	1200
	ILS GS OUT			396	340	1600	396	340	1600
	ILS GS OUT & ALS OUT			396	340	2400	396	340	2400
	VOR			476	420	1600	476	420	1600
	VOR ALS OUT			476	420	2400	476	420	2400
	NDB			476	420	1600	476	420	1600
	NDB ALS OUT			476	420	2400	476	420	2400
	ILS	23	82	292	210	900	302	220	800
	ILS ALS OUT			292	210	1200	302	220	1200
	ILS GS OUT			432	350	1600	432	350	1600
	ILS GS OUT & ALS OUT			432	350	2400	432	350	2400
	VOR			512	430	1600	512	430	1600
	VOR ALS OUT			512	430	2400	512	430	2400
	VOR DME	27	66	546	480	2400	546	480	2400
	CIRCLE TO LAND*, &	9/23	82	682	600	2400	892	810	3600
	CIRCLE TO LAND*	27	82	682	600	2400	892	810	3600
Not authorized south of Airport									
ANABA	ILS	19	16	226	210	1200	236	220	1200
ibah Bitat	ILS GS OUT			356	340	2400	356	340	2400
	VOR OR LCTR			446	430	2400	446	430	2400
	VOR OR LCTR	23	16	416	400	2400	416	400	2400
	NDB			416	400	2400	416	400	2400
	CIRCLE TO LAND*	19	16	546	530	2400	746	730	3200
	CIRCLE TO LAND*	19/23	16	546	530	2400	746	730	3200
Not authorized West of Airport									
TNA	NDB/VOR	23	2697	3147	450	2400	3147	450	2800
edghassene	VOR			3147	450	2400	3147	450	2800
	CIRCLE TO LAND			3427	730	2400	3907	1210	5000
CHAR	NDB	24	2657				3327	670	3600
UDGHENE	VOR	18	2654	3144	490	1600	3144	490	2000
V ALI LOTFI	CIRCLE TO LAND			3381	720	3200	3381	720	3600

ANNEXE II

ELEVATION 2316 FT

RUNWAY 34

DABC

*** **FLAPS 05** *** AIR COND AUTO ANTI-ICE OFF

MOHAMED BOUDIAF

CONSTANTINE

737-800 CFM56-7B24 B24

DATED 14-DEC-2003

A INDICATES OAT OUTSIDE ENVIRONMENTAL ENVELOPE

OAT CLIMB WIND COMPONENT IN KNOTS (MINUS DENOTES TAILWIND)
 C 100KG -10 0 10 20

65A	494	477*/21-21-24	490*/23-23-26	495*/23-23-26	499*/23-23-26
		490**35-38-41	506**37-40-42	511**39-41-43	516**40-42-44
60A	517	499*/23-24-27	511*/25-25-29	517*/26-26-29	522*/26-26-29
		512**37-40-43	528**41-44-47	533**42-45-47	539**42-45-47
55A	541	521*/26-26-30	535*/28-28-32	540*/29-29-32	545*/29-29-32
		534**40-43-47	551**43-46-49	556**44-47-50	562**45-48-51
50A	565	543*/28-29-33	558*/31-31-34	563*/31-31-35	568*/31-31-35
		556**43-46-50	574**46-49-52	579**47-50-53	585**47-50-53
48	576	553*/29-30-34	569*/32-32-36	574*/32-32-36	579*/33-33-37
		566**43-47-50	581**47-50-53	590**48-51-54	596**49-51-55
46	587	564*/30-31-35	581*/33-33-37	585*/34-34-38	590*/34-34-38
		577**44-47-51	591**47-50-53	601**49-52-56	607**50-53-56
44	599	574*/31-32-37	590*/34-34-38	596*/35-35-39	601*/35-35-39
		587**44-48-51	603**48-51-55	612**50-53-57	618**51-54-58
42	610	585*/32-33-38	601*/35-35-40	606*/36-36-40	612*/36-36-41
		597**45-48-52	614**50-53-57	623**52-55-58	629**53-56-60
40	622	595*/33-34-39	612*/36-36-41	617*/37-37-41	623*/38-38-42
		608**45-49-53	627**52-55-59	633**54-57-61	640**53-56-60
38	634	606*/34-35-40	623*/37-38-42	629*/38-38-43	634*/39-39-43
		619**46-49-53	638**53-56-60	645**54-57-61	651**55-58-62
36	645	616*/35-37-42	634*/38-39-43	639*/39-39-44	645*/40-40-44
		629**46-50-54	649**54-58-62	656**55-59-62	662**55-58-62
34	657	627*/36-38-43	645*/39-40-45	650*/40-41-45	656*/41-41-46
		639**49-53-57	660**56-59-63	667**57-60-64	674**58-61-65
32	669	638*/37-39-44	650*/40-41-46	662*/41-42-46	668*/42-42-47
		650**50-53-58	670**55-59-63	679**58-61-65	686**59-62-66
30	682	649*/38-40-45	668*/41-42-47	674*/42-43-48	680*/43-43-48
		662**50-54-59	683**56-59-63	690**59-62-66	697**60-64-68
28	694	661*/39-41-47	679*/42-43-48	686*/43-44-49	692*/44-45-49
		673**51-54-59	695**57-60-64	702**59-62-67	710**62-65-69
25	707	676*/40-42-48	690*/43-45-50	701*/44-45-50	708*/45-46-51
		689**52-55-60	711**57-61-65	719**60-63-67	726**62-65-69
20	719	678*/40-43-48	697*/44-46-50	703*/45-46-51	710*/46-46-51
		691**52-56-61	714**58-61-66	721**60-64-68	728**58-61-65
15	713	680*/41-43-49	699*/44-45-50	705*/45-46-51	711*/46-46-51
		693**53-57-61	716**59-63-67	724**62-65-69	728**55-58-63
10	714	681*/41-43-49	701*/44-45-50	707*/45-46-51	713*/46-47-52
		696**53-57-62	718**60-63-68	726**63-66-70	728**54-56-61
0	717	685*/41-43-49	704*/45-46-51	711*/46-46-51	717*/47-47-52
		700**55-59-63	720**63-66-71	728**56-59-63	728**52-53-58
-10	718	688*/42-44-49	707*/45-46-51	714*/46-47-52	720*/47-47-52
		704**57-61-66	728**64-67-72	728**63-66-70	728**61-62-67

MAX BRAKE RELEASE WT MUST NOT EXCEED MAX CERT TAKEOFF WT OF 72802 KG

MINIMUM FLAP RETRACTION HEIGHT IS 400 FT

LIMIT CODE IS F=FIELD, T=TIRE SPEED, B=BRAKE ENERGY, V=VMCG,
 *=OBSTACLE/LEVEL-OFF, **=IMPROVED CLIMB

RUNWAY IS 3000 M LONG WITH 0 M OF CLEARWAY AND 100 M OF STOPWAY

RUNWAY SLOPES ARE -0.33 PERCENT FOR TODA AND -0.03 PERCENT FOR ASDA

LINE-UP DISTANCES: 0 M FOR TODA, 0 M FOR ASDA OBS FROM LO-FT/M

RUNWAY	HT	DIST	OFFSET	HT	DIST	OFFSET	HT	DIST	OFFSET
34	220	3200	0						

ENG-OUT PROCEDURE:

VOIR PROCEDURE JEPPESEN (10-7)

ELEVATION 49 FT

RUNWAY 16C CEJN

*** FLAPS 05 *** AIR COND AUTO ANTI-ICE OFF KING ABDULAZIZ INT
JEDDAH
DATED 17-MAY-2004

737-800 CFM56-7B24 B24
A INDICATES OAT OUTSIDE ENVIRONMENTAL ENVELOPE

OAT CLIMB WIND COMPONENT IN KNOTS (MINUS DENOTES TAILWIND)
C 100KG -10 0 10 20

65A	537	556*/28-28-32	569*/28-28-32	573*/28-28-32	577*/28-28-32
		564**42-45-48	569**49-53-56	569**50-53-56	569**50-53-56
60A	562	580*/31-31-35	594*/31-31-35	598*/31-31-35	602*/31-31-35
		588**43-46-49	595**53-56-59	595**53-56-59	595**53-56-59
55A	587	604*/33-34-38	619*/34-34-38	623*/34-34-38	627*/34-34-38
		612**45-47-50	621**56-59-63	621**56-59-63	621**56-59-63
50	615	631*/36-37-41	646*/37-37-41	651*/37-37-41	656*/37-37-41
		638**46-49-52	650**59-62-66	651**59-63-66	651**59-63-66
48	628	642*/37-38-42	659*/38-38-42	664*/38-38-42	669*/38-38-42
		649**46-49-53	663**60-63-66	664**61-65-68	664**61-65-68
46	640	654*/38-40-44	671*/39-40-44	676*/39-40-44	681*/40-40-44
		661**47-50-53	677**60-63-67	678**62-66-70	678**62-66-70
44	652	666*/39-41-45	683*/40-41-45	689*/41-41-45	694*/41-41-45
		672**48-50-54	689**61-66-67	691**64-68-71	691**64-68-71
42	665	678*/41-42-47	695*/41-42-47	701*/42-42-47	706*/42-42-47
		684**48-51-55	702**61-64-68	704**66-69-73	704**65-69-73
40	677	690*/42-43-48	707*/42-43-48	713*/43-43-48	719*/43-43-48
		695**49-51-55	714**62-65-69	717**66-70-74	718**66-70-74
38	690	702*/43-44-49	720*/44-44-49	726*/44-44-49	732*/44-44-49
		707**49-52-56	727**62-65-69	728**62-66-70	728**63-66-70
36	702	713*/44-46-50	732*/45-46-50	738*/45-46-50	744*/45-46-50
		719**50-53-57	728**55-58-62	728**55-58-62	728**55-58-62
34	715	725*/45-47-52	744*/46-47-52	750*/46-47-52	756*/46-47-52
		728**50-52-57	728**50-52-57	728**51-52-57	728**51-52-57
32	728	737*/46-48-53	757*/47-48-53	763*/47-48-53	769*/47-48-53
30	741	747*/45-48-53	768*/46-48-53	774*/47-48-53	781*/47-48-53
28	743	749*/45-48-53	770*/46-48-53	776*/47-48-53	783*/47-48-53
25	744	751*/45-48-53	771*/46-48-53	778*/47-48-53	784*/47-48-53
20	745	753*/45-48-53	774*/46-48-53	780*/47-48-53	787*/47-48-53
15	747	756*/45-48-53	776*/46-48-53	783*/47-48-53	789*/47-48-53
10	748	758*/45-48-53	779*/46-48-53	785*/47-48-53	792*/47-48-53
0	750	763*/45-48-53	784*/46-48-53	790*/47-48-53	796*/47-48-53
-10	751	767*/46-47-53	788*/47-47-53	794*/47-47-53	800*/47-47-53

MAX BRAKE RELEASE WT MUST NOT EXCEED MAX CRT TAKEOFF WT OF 72802 KG
MINIMUM FLAP RETRACTION HEIGHT IS 400 FT

LIMIT CODE IS F=FIELD, T=TIRE SPEED, B=BRAKE ENERGY, V=VMCG,
*O=OBSTACLE/LEVEL-OFF, **=IMPROVED CLIMB

RUNWAY IS 3300 M LONG WITH 0 M OF CLEARWAY AND 0 M OF STOPWAY
RUNWAY SLOPES ARE 0.00 PERCENT FOR TODA AND 0.00 PERCENT FOR ASDA

LINE-UP DISTANCES: 0 M FOR TODA, 0 M FOR ASDA OBS FROM LG-Ft/M
RUNWAY HT DIST OFFSET HT DIST OFFSET HT DIST OFFSET
16C 15 300 40 43 825 10 44 1035 0

ENG-OUT PROCEDURE:
NONE

ELEVATION 2316 FT

RUNWAY 16 DABC

*** **FLAPS 05** *** AIR COND AUTO ANTI-ICE OFF MOHAMED BOUDIAF
CONSTANTINE

737-800 CFM56-7B24 B24 DATED 14-DEC-2003

A INDICATES OAT OUTSIDE ENVIRONMENTAL ENVELOPE

OAT CLIMB WIND COMPONENT IN KNOTS (MINUS DENOTES TAILWIND)
C 100KG -10 0 10 20

65A	494	507*/23-23-26	510*/23-23-26	511*/23-23-26	512*/23-23-26
		518**37-39-41	523**44-47-49	523**44-47-49	523**44-47-49
60A	517	532*/26-26-29	535*/26-26-29	536*/26-26-29	537*/26-26-29
		541**38-40-43	547**47-50-53	547**47-50-53	547**47-50-53
55A	541	557*/28-29-32	560*/29-29-32	561*/29-29-32	563*/29-29-32
		563**39-41-44	572**49-51-54	577**50-53-56	572**50-53-56
50A	565	582*/31-31-35	586*/31-31-35	587*/31-31-35	588*/31-31-35
		585**40-42-45	596**49-52-55	597**53-56-59	598**53-57-60
48	576	594*/32-33-37	598*/33-33-37	599*/33-33-37	600*/33-33-37
		595**40-43-46	607**50-53-56	609**54-57-60	609**55-58-61
46	587	606*/32-34-38	610*/34-34-38	611*/34-34-38	612*/34-34-38
		605**41-43-47	618**50-53-56	621**54-57-60	622**56-60-63
44	599	618*/34-35-39	621*/35-35-39	623*/35-35-39	624*/35-35-39
		616**41-44-47	629**51-54-57	632**54-57-60	634**58-61-64
42	610	630*/35-36-41	633*/36-36-41	636*/36-36-41	636*/36-36-41
		626**42-44-48	640**51-54-58	644**55-58-61	645**58-61-65
40	622	642*/36-38-42	646*/37-38-42	647*/38-38-42	648*/38-38-42
		637**42-45-48	651**52-55-58	655**55-58-62	657**59-62-65
38	634	654*/38-39-43	658*/38-39-43	659*/39-39-43	661*/39-39-43
		647**43-45-49	663**52-55-59	667**56-59-62	670**59-62-66
36	645	666*/39-40-45	670*/39-40-45	671*/40-40-45	673*/40-40-45
		657**42-46-50	676**53-55-59	678**56-59-63	682**60-62-66
34	657	677*/40-41-46	682*/41-41-45	683*/41-41-45	685*/41-41-46
		668**44-46-50	686**53-56-60	690**57-60-63	694**60-63-67
32	669	689F/41-42-47	692*/43-42-47	696*/42-42-47	697**42-42-47
		679**45-47-51	697**54-57-60	702**57-60-64	706**61-64-67
30	682	698F/42-44-48	707*/43-44-48	709*/43-44-48	710*/43-44-48
		690**45-47-52	709**54-57-61	716**58-61-64	718**61-64-68
28	694	708F/43-45-50	721*/44-45-50	722*/44-45-50	724*/44-45-50
		701**46-48-53	721**55-58-62	727**58-61-65	728**59-62-66
26	711	721F/44-46-51	733*/45-46-51	740*/45-46-51	741*/46-46-51
		716**46-49-53	728**51-54-58	728**52-54-58	728**52-54-58
20	712	727F/44-47-51	740*/45-47-51	741*/46-47-51	741*/46-47-51
		720**47-50-54	728**51-53-58	728**51-53-58	728**52-53-58
15	713	733F/45-47-52	741*/46-47-52	742*/46-47-52	744*/46-47-52
		723**48-51-56	728**51-53-57	728**51-53-57	728**51-53-57
10	714	737*/45-47-52	742*/46-47-52	744*/46-47-52	745*/46-47-52
		727**49-52-57	728**51-53-57	728**51-53-57	728**51-53-57
0	717	739*/45-47-52	744*/46-47-52	746*/46-47-52	747*/47-47-52
		728**49-52-56	728**50-52-56	728**50-52-56	728**51-52-56
-10	718	741*/45-47-52	745*/46-47-52	747*/47-47-52	749*/47-47-52
		723**49-51-56	728**50-51-56	728**50-51-56	728**50-51-56

MAX BRAKE RELEASE WT MUST NOT EXCEED MAX CERT TAKEOFF WT OF 72800 KG

MINIMUM FLAP RETRACTION HEIGHT IS 580 FT

LIMIT CODE IS F=FIELD, T=TIRE SPEED, B=BRAKE ENERGY, V=VMCG,
* = OBSTACLE/LEVEL-OFF, ** = IMPROVED CLIMB

RUNWAY IS 3000 M LONG WITH 0 M OF CLEARWAY AND 100 M OF STOPWAY

RUNWAY SLOPES ARE 0.03 PERCENT FOR TODA AND 0.03 PERCENT FOR ASDA

LINE-UP DISTANCES: 0 M FOR TODA, 0 M FOR ASDA OBS FROM LO-FT/M

RUNWAY	HT	DIST	OFFSET	HT	DIST	OFFSET	HT	DIST	OFFSET
16	259	12062	0	330	16322	0			

ENG-OUT PROCEDURE:

VOIR PROCEDURE JEPPESEN (10-7)

DESN RPT 2004030411V01 00759/04 04 21MAY1000/04 21MAY1400

BTW 1000-1400

APRON 2 BY 4 IS CLOSED FOR MAIN. WORK STOP IN THE AREA.

DESN RPT 20040508F8V01 00740/04 04 22MAY0400/04 24MAY1400

DAILY BETWEEN 0400 - 1400

TWY (B) NORTH OF TWY (A) TO SOUTH OF TWY (B) INCLUDING TWY (C)

IS CLOSED FOR MAINTENANCE NOW AND EQUIPMENT ON THE AREA.

DESN RPT 20040508F8V01 00741/04 04 22MAY0400/04 21MAY1400

DAILY BETWEEN 0400 - 1400

TWY (B) NORTH OF TWY (A) TO SOUTH OF TWY (B) INCLUDING TWY

(C) IS CLOSED FOR MAINTENANCE NOW AND EQUIPMENT ON THE AREA.

DESN RPT 20040400D8V01 00487/04 04 30APR2000/04 21MAY2359

FAIR RADIO TX/RX FREQ 1001.2 KHZ TEMPORARILY REPLACED BY 1000.6KHZ

BTW

DESN RPT 20040400D8V01 00488/04 04 30APR2000/04 21MAY2359

KATA NR:RX FREQ 1102 KHZ UNDERVARIABLE BTW

END 0001 WEATHER/MOTAN REPORTS 000 GRAPHIC 000 NON-GRAPHIC 001 NOTAM

END OF JEPPESEN CATALOG REQUEST NO. 00016

01 OPTIONS

Begin Weather Map Requests

0 Map(s) Requested and 0 Map(s) Found

Unable To download web. valid (?) at 2

DABC TAF 231000Z 231212 09014KT 9999 SCT020 FEW026CB BKN033 TEMPO
1424 VRB20KT 5000 TSRA SCT026CB BECMG 3003 10010KT 6000 SCT016 SCT026
TEMPO 0312 08014KT SHRA FEW026CB BKN030

DABC TAF 231100Z 231221 20014KT 9999 SCT020 FEW026CB BKN033 TEMPO
1221 VRB20KT 6000 TSRA SCT026CB

DABC METAR 231030Z 16010KT 9999 SCT030 FEW026CB SCT033 20/15 Q1015

DABC METAR 231000Z 20014KT 9999 SCT020 FEW026CB BKN033 19/15 Q101

DABC METAR 231000Z NIL

DABC METAR 231000Z 20014KT 9999 SCT020 FEW026CB BKN033 19/15 Q1015

DABC METAR 231000Z 20014KT 9999 SCT020 BKN026CB BKN033CB 19/15 Q1015

DABC METAR 230830Z 16010KT 9999 SCT020 FEW026CB BKN033 19/14 Q1016

DABC METAR 230900Z 00000KT 9999 SCT020 FEW026CB BKN033 18/14 Q1016

OEJN TAF 230845Z 231212 32020KT 6000 BKN TEMPO 1217 5000 BLDU SCT040
BECMG 2123 VRB03KT

OEJN METAR 231000Z 30014KT CAVOK 84/24 Q1007 NOSIG

OEJN METAR 230800Z 23016KT CAVOK 84/21 Q1007 NOSIG

END 0012 WEATHER/NOTAM REPORTS 000 GRAPHIC 012 NON-GRAPHIC 000 NOTAM

END OF JEPPESEN DATAPLAN REQUEST NO. 08314

01 OPTIONS wx

02 STATIONS no fld

20 COMPUTING 08316

DATE TO BEYOND 737 33/FIF 29/03/04
 STOP COMPUTED LEAST FOR STD 23002 F0118 7000YDF UOM KEE

	E. FUEL	E. TIME	E. TTE	W	NAM	FI
DEYN	011541		001700	1968	1968	350
	000800		001700			
DEMA	001538		001700	1875	0199	240
	001200		001700			
	000178		001700	ISA	DBH	
	1.2438		001700	196	EXLJED-NO1	
	000150	0099				
	014584		001700	BLOCK	FUEL	

000/TAVLI STO/LNE STA

L BURN ADJUSTMENT FOR 1000 FT TEMPERE IN CRZ ALTITUDE: KGS
 L BURN ADJUSTMENT FOR 1000KG INCREASE/DECREASE IN TOW: Q120KGC

AIRPORT	STE NAME	COST INDEX
OK	NUMERO 2/L	
(-)	QUANTITY	

STC	E. WT	CORR.	OF. LIMIT	STONS	REASONS FOR UP. LIMIT
D	042083				
W	044700				
	056747		IFW	041489	
	071199		QYUN	042801	
	071343				
	053536		LOW	0-0017	

AC DATA TBS UP120 TAVLI U1200 EIA-441 144 0461 LXR 0775 DEJN

LOC OFF	LOC ON	TIME	FOR. TO
			FOR. LOW
			CODE
			DELA

MS 4000 KYSH 0/28M MX INPUT P000/P05

AVANCE A

0 CLEW STAFF

07M 1300V

ABY	PL	DAT	WAVE	WIS	CONT	ING	DIST	IT	STA	LFU	EEF	VAR
MORA	TR	DEL	C	PH	UN	PVT	DATE	DE	ATA	DFU	DFR	

714	050	350	-47	23300	127	00	451	0013	0/00	...	000	0131	...
15.7	030	00	POB	0	122	122	451	1879	0/14	...	013	...	...
J35264E008074													
700	050	350	-47	23300	127	00	451	0030	0/05	...	002	0129	...
15.7	030	00	POB	0	122	122	451	1849	0/19	...	016	...	...
J35006E008378													
608	050	350	-47	23300	127	00	451	0013	0/04	...	002	0127	...
15.7	030	00	POB	0	122	122	451	1817	0/23	...	018	...	...
J34518E008191													
KIRAS	050	350	-47	23300	127	00	451	0041	0/08	...	003	0124	...
15.7	030	00	POB	0	122	122	451	1771	0/27	...	020	...	...
J34244E008952													
136	050	350	-47	23300	127	00	451	0053	0/07	...	003	0121	...
117.2	030	00	POB	0	122	122	451	1718	0/34	...	023	...	...
J33827E010464													
FAMILY	050	350	-47	23300	127	00	451	0043	0/06	...	002	0119	...
15.7	030	00	POB	0	122	122	451	1870	0/42	...	024	...	...
J33300E011300													
HITAN	050	370	-52	27900	177	00	451	0077	0/13	...	006	0113	...
15.7	030	00	POB	0	177	177	451	1874	0/55	...	032	...	...
J32177E010219													
SAMAR	050	370	-52	27900	177	00	451	0070	0/10	...	004	0108	...
15.7	030	00	POB	0	177	177	451	1897	1/03	...	034	...	...
J33000E0115000													
GARUS	050	370	-52	28100	177	00	451	0103	0/14	...	006	0102	...
15.7	030	00	POB	0	177	177	451	1884	1/19	...	042	...	...
J32400E017000													
ALDAR	050	370	-52	28000	177	00	451	0083	0/08	...	004	0099	...
15.7	030	00	POB	0	177	177	451	1871	1/27	...	043	...	...
J32088E018134													
ONA	050	370	-52	28100	177	00	451	1100	0/14	...	006	0093	...
117.5	030	00	POB	0	177	177	451	1825	1/41	...	051	...	...
J32070E0080152													
WIL	050	370	-52	27900	177	00	451	0008	0/13	...	006	0037	...
15.7	030	00	POB	0	177	177	451	1770	1/24	...	017	...	...
J31800E0072200													
SA	050	370	-52	27900	177	00	451	0001	0/11	...	004	0083	...
15.7	030	00	POB	0	177	177	451	1874	2/05	...	052	...	...
J31811E0083877													
LATU	050	370	-52	27900	177	00	451	0053	0/08	...	003	0075	...
15.7	030	00	POB	0	177	177	451	1873	2/13	...	055	...	...
J31141E0085120													
BPW	050	370	-52	27800	177	00	451	0045	0/06	...	003	0077	...
116.3	030	00	POB	0	177	177	451	1834	2/19	...	057	...	...
J31134E00804043													
KATAS	050	370	-52	20800	125	00	451	0203	0/27	...	011	0044	...
15.7	030	00	POB	0	125	125	451	0725	2/46	...	078	...	...
J30250E0029051													
ABT	050	370	-52	28400	181	00	451	0171	0/27	...	009	0057	...
117.7	030	00	POB	0	181	181	451	0847	2/09	...	058	...	...
J27018E011019													

... ..

DMSPA R775 270 -33 30500 123 00 448 0099 0/13 ... 006 0014 ...

074 00 F05 0 122 122 448 0132 4/04 ... 110 ...
N030145037087

08DLI R775 270 -33 30500 123 00 448 0072 0/05 ... 002 0032 ...
016 00 F05 0 122 122 448 0132 4/09 ... 112 ...
N02429057377

TOD R775 270 -33 30500 123 00 448 0019 0/02 ... 001 0031 ...
022 00 F05 0 122 122 448 0087 4/11 ... 113 ...
N021182037540

08A94 080 ... 123 ... 0027 0/04 ... 000 0031 ...
072 ... 120 124 ... 0050 4/15 ... 115 ...
N021504033178

08JN 080 ... 123 ... 0050 0/15 ... 002 0029 ...
... 120 124 ... 0000 4/30 ... 115 ...
N0214098079097

PERE DTTC/03214 HULL/10242 HEDCC/1113 DEJE/1609

17P 119
-0732 11 - RWY
-04001200
-N04597320 UAZL TBS/NO4597320 LF120 TANLI/NO4597320 UZ250 BNA 0411
-BRN 4451 LMB/NO44467270 R775
-HEJN 4470 DEMO
-EET/D7700014 HULL/0602 HEDCC/11 DEJE/1609
-REG/71-KIM BEL7 DAT/8
-E/0030 P/TIM R/L 8/40 3/L 0/13 122 0 0
P/W/17E/RED/0REY

END OF JEPPESEN DATAPLANS
SHEET NO. 1316
0807

PIR	080	018	...	...	122	122	...	8003	0/00	...	000	0128	...
N352555000074					122	122	...	1277	0/14	...	313	...	...
TCE	080	330	...	...	17	17	...	0010	0/02	...	001	0127	...
N352045000174					17	17	...	1559	0/16	...	014	...	...
BAI	UP125	330	-45	30000	177	00	457	0051	0/07	...	003	0124	...
115.3	080	00	006	0	172	177	477	1817	0/23	...	017	...	...
N345125000101													
CIDAB	UP125	370	-57	30000	125	00	408	0046	0/04	...	003	0121	...
054	00	010	0	121	125	408	1771	0/29	...	020	...	...	...
N342465000152													
JSA	UP125	370	-57	30000	124	00	401	0073	0/07	...	001	0118	...
112.2	080	00	001	0	125	124	401	1715	0/36	...	023	...	...
N331175010464													
TANLI	UP125	370	-55	30000	17	00	430	0057	0/05	...	002	0115	...
039	00	000	0	17	177	430	1273	0/31	...	026	...	...	...
N330005012700													
HITAN	MISB	370	-52	27700	17	00	408	0079	0/12	...	004	0110	...
010	00	000	0	170	000	408	1370	0/34	...	031	...	...	...
N33175010004													
BANAK	UZ250	370	-50	27900	092	00	401	0073	0/11	...	004	0106	...
026	00	005	0	092	099	400	1487	1/01	...	024	...	...	...
N330005015000													
DAJUS	UZ250	370	-50	28100	097	00	430	0103	0/13	...	004	0100	...
024	00	001	0	097	101	430	1794	1/18	...	041	...	...	...
N334005017000													
ALDAB	UZ250	370	-52	25000	092	00	400	0053	0/08	...	003	0096	...
010	00	000	0	092	100	400	1771	1/27	...	045	...	...	...
N322945018104													
BNA	UZ250	370	-50	28100	097	00	430	0105	0/13	...	004	0091	...
117.4	034	00	000	0	097	101	430	1321	1/25	...	050	...	...
N330445000132													
KILLY	441	370	00	24000	071	00	410	0106	0/14	...	004	0083	...
010	00	000	0	071	091	410	1100	0/34	...	056	...	...	...
N330445000132													
DM	441	370	00	27700	071	00	410	0106	0/14	...	004	0081	...
027	00	000	0	071	091	410	1100	0/35	...	050	...	...	...
N330115012444													
LOBL	441	370	00	27900	071	00	410	0107	0/08	...	003	0077	...
010	00	000	0	071	091	410	1097	0/13	...	018	...	...	...
N330115012444													
BAI	441	370	00	27800	068	00	400	0047	0/04	...	002	0075	...
112.3	022	00	000	0	068	090	400	0750	2/15	...	066	...	...
N310405024001													
KATAS	441	370	-12	20000	124	00	400	0105	0/27	...	011	0054	...
025	00	010	0	124	120	400	0710	2/45	...	077	...	...	...
N352307000001													
EST	441	370	-14	25000	121	00	430	0170	0/20	...	005	0055	...
115.7	027	00	000	0	121	121	430	0817	2/00	...	051	...	...
N3301450121019													
LAF	441	370	-51	24000	107	00	400	0121	0/16	...	006	0049	...
112.4	010	00	000	0	107	107	400	1100	0/25	...	050	...	...

***** 105 ***** 29 1441 1407 0004 14518380.txt *****

PL 340/ABT 260/LOBL 260/TANLI 340
MONITOR COMPUTED 13882 FOR DTG 13882 WRECS 000045P VTM KCS

TEST	NAME	E. FUEL	A. FUEL	E. TIME	NH	NAME	FL
R.B.		011400		0719	1984	1945	340
ALT	NAME	001741		0074	0182	0180	180
HOLD		001708		0071			
YTS		000100		0070	VISA	008	
TDF		014051		0712	TRX	JELCIL-001	
YXT		000100	0084				
BLOCK		014001		0711	BLOCK	FUEL	

PL 340/ABT 260/LOBL 260/TANLI 340

FUEL BURN ADJUSTMENT FOR WINDS BY DECREASE IN CHZ ALTITUDE: XGS
FUEL BURN ADJUSTMENT FOR WINDS INCREASE/DECREASE IN TOW-0118XGS

ALT AIRPORT	OFF NAME	COST INDEX
BLOCK	LOBL 04	
LOBL		
007 340		

BASIC	E. WT	REAS	REASONS FOR OP. LIMIT
REAS	040032		
REAS	071911		
REAS	007447		
REAS	014051		071389 /
REAS	001708		071501 /
REAS	011400		
REAS	000100		071517 /

GRAN THESE FROM 0411 04 001 05 01 0 0000 02250 TANLI 04411
JRS 14836 TSS 0411 0411

BLOCK OFF	REASONS	FOR. NO.
BLOCK ON	REASONS	FOR. LAW
TIME	TIME	CODE
		DELAY

WIND 0010 0000 000000 WX INPUT 0010/019

REF

CLEARANCE

DATA ELEV 0048FT

STA 14102

WPT	AWY	PL	DB	LINE	YOR	TIME	TAS	ZOFF	ZT	ETA	ZFU	EPR	VAR
PREL	MORA	TR	DB	LINE	#	SEC	G	DIST	CT	ATA	ZFU	APR	
LAT/LONG													

B1040		013	...	...	37	...	...	0016	0704	11	003	0135	...
N21499E030871	073	...	...	...	30*	360	...	1970	0704	...	006	...	...

B0319		013	...	...	37	...	...	0016	0702	...	002	0133	...
N22001E032132	022	...	...	...	30*	360	...	1997	0702	...	002	...	...

BKROH		013	...	...	37	...	...	0016	0706	...	005	0120	...
N22277E032229	022	...	...	...	30*	360	...	1704	0706	...	012	...	...

BADDF		013	...	...	37	...	...	0016	0710	...	007	0121	...
N23134E031452	073	...	...	...	31*	361	...	1637	0710	...	019	...	...

TCC		340	...	...	34	...	...	0130	0703	...	001	0120	...
N23400E031246	091	...	...	...	31*	361	...	1629	0703	...	021	...	...

CIDAL	W416	340	-33	4110	31*	R10	471	0072	0709	...	004	0116	...
N24172E031347	091	00	R10	0	31*	R21	421	1237	0704	...	025	...	...

LXR	W416	340	-33	4210	30*	R10	471	0218	0737	...	012	0104	...
N25450E032461	088	00	R10	0	30*	R07	401	1377	1701	...	037	...	...

AST	A411	340	-37	3010	30*	R10	471	0101	0715	...	007	0097	...
N27019E031019	030	00	R10	0	30*	R10	451	1418	1715	...	044	...	...

B798	A411	340	-33	1310	30*	R10	471	0116	0723	...	010	0087	...
N28230E024051	027	00	R10	0	30*	R10	477	1212	1723	...	054	...	...

BAN	A411	340	-37	1010	30*	R10	471	0203	0726	...	011	0078	...
N2844E021001	028	00	R10	0	30*	R10	477	0807	0724	...	063	...	...

L701	A411	340	-37	1010	30*	R10	471	0013	0706	...	002	0073	...
N28410E020980	022	00	R10	0	30*	R10	477	0712	0716	...	067	...	...

BN	A411	350	-33	1010	30*	R10	469	0213	0708	...	005	0074	...
N28112E020950	028	00	R10	0	30*	R01	479	0919	0718	...	070	...	...

BW7LY	A411	350	-35	0710	30*	R10	471	0001	0710	...	004	0060	...
N27591E022200	020	00	R10	0	30*	R10	477	0813	0709	...	075	...	...

BVA	A411	350	-31	0710	30*	R10	469	0142	0713	...	006	0050	...
N28071E022152	022	00	R10	0	30*	R10	479	0712	0741	...	050	...	...

AL362	A411	350	-35	0710	30*	R10	471	0115	0712	...	006	0055	...
N28071E022152	024	00	R10	0	30*	R10	477	0402	0704	...	004	...	...

