

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE



UNIVERSITE DE BLIDA
INSTITUT D'AERONAUTIQUE

Mémoire de fin d'Etudes

Pour l'Obtention du Diplôme d'Ingénieur d'Etat en Aéronautique

Option : Opérations aériennes

THEME

**CONCEPTION DE LA PARTIE A
DU MANUEL D'EXPLOITATION**

COMPTE RENDU

Réalisé par :

- Melle LOUNIS SABRINA
- Melle YAHI TELDJA

promoteur : M DRIOUCHE
Encadreur : M BOURAKNI

PROMOTION 2001

Je dédie ce mémoire

A ma défunte grand-mère que dieu l'accueil dans son vaste paradis.

Aux deux êtres les plus chers dans mon cœur.

**A mes sœurs : LEILA , RAZIKA , AKILA , HAFIDA,
DOUNIA et surtout à la fine fleur de notre jardin familial
WARDA.**

**A mes beaux frères , nièces et neveux (Chéryne ,Allàa ,Léty,
Rayane , Sabrine).**

**A la famille LOUNIS surtout à Amou MADJID
A la famille ZERROUKI**

**A mes deux adorables sœurs et amies NARIMENE et
SABRINA.**

TELDJA

Je dédie ce mémoire

**Aux êtres les plus chers à mon cœur , qui sont ma
lumière et ma source de vie, A MON PERE ET MA
MERE.**

**A ma sœur Lamia, à mes deux frères Idir et Mehdi et au
joyau de notre couronne Cillia.**

**A toute la famille YAHI.
A la famille ZERROUKI**

A mes adorables sœurs et amies Narimène et Teldja .

SABRINA

REMERCIEMENTS

Nous tenons faire nos sincères remerciements de gratitude et de reconnaissance à l'intention de :

Du directeur de notre institut M. BERGHEL , notre promoteur
M.DRIOUCHE ainsi que notre encadreur M.BOURAKNI

A tout le personnel de la compagnie KHALIFA AIRWAYS
La direction d'exploitation
La direction de formation

A tout le personnel de la DACM.

Au directeur chargé des missions de L' EGSA

Dans l'espoir de voir couronner tant d'effort fournis à l'élaboration de
cet humble mémoire ; nous vous remercions ardemment.

MERCI A TOUS

SOMMAIRE

- 1. Introduction**
- 2. Origine de la réglementation JAR-OPS1**
- 3. Présentation du Manuel d'exploitation**
- 4. Méthode de sa conception**
- 5. Conclusion-recommandations**

1. INTRODUCTION

Avec l'ouverture du marché des transports aériens aux compagnies privées grâce à l'instauration du code de juin 98, il y a eu la création de la compagnie **KHALIFA AIRWAYS**.

Cette compagnie a effectué son premier vol domestique Alger-Oran le 3 août 1999 et son premier vol international le 16 septembre de la même année d'Alger à destination de Lyon et Marseille.

Depuis cette compagnie n'a pas cessé de pénétrer le marché du transport aérien tant national qu'international par d'une part le recrutement et la formation de personnels et par des acquisitions d'aéronefs d'autre part.

En cette année 2001, la compagnie Khalifa Airways, membre du groupe **KHALIFA**, dispose d'un effectif de 9000 employés et exploite plus de 30 destinations nationales et internationales.

Son ambition étant de conquérir le marché international, et compte tenu de la concurrence qui existe dans le domaine, l'un des atouts que doit faire valoir la compagnie est une exploitation conforme aux normes internationales tant en ce qui concerne son matériel que la formation de son personnel.

Pour ce faire, la Compagnie doit se doter d'un manuel d'exploitation adéquat comprenant des dispositions conformes aux différentes réglementations internationales et notamment la réglementation **JAR OPS1** applicable dans les pays européens.

C'est dans cette optique que nous avons été chargées, dans le cadre de notre mémoire de fin d'études, de la conception de la partie A (Généralités/Fondements) du dit manuel d'exploitation.

Le présent compte rendu sert à présenter la notion de cette réglementation **JAR OPS1** et ses domaines d'application et reprend ensuite la conception du manuel objet du mémoire qui en découle.

2. Origine de la réglementation JAR-OPS1

Atteindre un niveau de sécurité maximal est l'objectif primordial de toute compagnie aérienne car les passagers attendent une sécurité au delà de tout soupçon.

Pour atteindre cet objectif, le moyen le plus essentiel est bien entendu l'application des mêmes règles par tous les exploitants de transport aérien utilisant les mêmes espaces et infrastructures.

L'initiative de l'élaboration de ces règles vient d'un organisme Européen, la European Civil Aviation Conférence (ECAC), qui a décidé de réglementer la navigation aérienne à l'échelle européenne par la création d'une autorité dénommée Joint Aviation Authorities (JAA) chargée notamment de la publication des règlements appelés JAR (Joint Aviation Requirements) dont les différents JAR OPS dont les objectifs sont définis ci-dessous.

La JAA n'est pas réservée uniquement aux pays de l'Union Européenne

Objectifs des JAR –OPS :

- ✓ Harmonisation des normes de sécurité de l'aviation pour faciliter les opérations aériennes internationales
- ✓ Amélioration de la sécurité aérienne
- ✓ Garantie de la future compétitivité au niveau international
- ✓ Concurrence loyale entre tous les Etats membres de la JAA

Les différentes directives JAR-OPS

JAR – OPS 1 : directives pour la navigation commerciale avec des avions.

JAR– OPS 2: directives pour la navigation non commerciale avec des avions.

JAR – OPS 3 : directives pour la navigation commerciale avec des hélicoptères.

JAR – OPS 4 : directives pour la navigation non commerciale avec des avions.

Compte tenu des activités et objectifs de la compagnie Khalifa Airways, nous ne nous intéresserons donc qu'à OPS1 .

Que signifie JAR – OPS 1 pour une compagnie aérienne.

JAR – OPS1 fixe de manière détaillée et exhaustive les modalités techniques pour assurer la fiabilité des avions par le suivi de procédés clairement établis et la définition des responsabilités sans ambiguïtés.

Les opérations au sol et dans l'air des avions en sont autant concernées.

Le terme opération résume des activités aussi diverses que la détermination des paramètres de vol pour le décollage, la phase du vol et l'atterrissage, l'analyse des paramètres de vol actuel en vue de l'optimisation, le chargement et le déchargement des aéronefs, le ravitaillement en carburant et le dégivrage d'aéronefs ou bien le traitement de marchandises dangereuses.

La formation du personnel occupe d'ailleurs une place prépondérante.

Tout ces aspects individuels sont alors liés les uns aux autres.

Les points essentiels du document JAR – OPS1

Les sections A et B

Traitent du domaine d'application et des directives générales. Cela amène à l'obligation pour l'exploitant d'introduire un système de management de qualité.

Le type et l'étendue du système de management de qualité se détermine en fonction de la taille de l'entreprise (21 employés ou davantage, entre six et 20 employés ou bien cinq ou moins d'employés.

Le sujet du leasing est traité a fond

La section C

Spécifie les règles générales pour l'obtention d'un AOC (Air operator certificate).

Cette section indique notamment les personnels dont la nomination est soumise à l'approbation par l'autorité.

La section D

Contient des directives opérationnelles y compris la FUEL POLICY (politique de carburant). Y sont inclus les nouveaux règlements clairs fixant les conditions météorologiques minimales pour l'aéroport de déviation.

La section E (opération tout temps) doit être établie.

La section F

Intègre des spécifications générales des calculs de performances de vol.

Est comprise entre la répartition des aéronefs en catégories de classes se performances.

D'une manière détaillée, les avions sont classifiés selon le schéma suivant :

Classe A

- Tous les JETS
- Tous les avions dont la capacité est supérieure à neuf passagers
- Tous les turbopropulseurs et jets supérieurs à 5,7 tonnes.

Classe B

- Tous les avions à hélices inférieurs à 5,7 tonnes avec neuf passagers ou moins

Classe C

- Aéronef propulsés par moteur à pistons avec plus de neuf passagers ou bien supérieurs à 5,7 tonnes.

La section G

Contient les modalités de calculs des performances de vol des A/C de classe A.

La section H

Traite les performances des aéronefs de la classe B

La section I

Est consacrée aux modalités de la classe C.

La section J

Elle contient les poids standard des membres d'équipage et des passagers.

La compagnie a le choix de baser ces calculs sur les poids individuels réels ou bien sur d'autres déterminés selon un procédé de pesage approuvé par les autorités.

Les sections F et L

Traitent les équipements obligatoires et les exigences quant aux appareils de communication et de navigation.

La section M

Présente les contrôles techniques respectifs et les intervalles entre deux contrôles

La section N

Règle les aspects concernant l'équipage de conduite en matière de formation.

Elle fait souvent référence à **JAR – FCL**

La section O

Réservé.

La section P :

Présente les exigences au niveau des divers documentations.

La section Q

Fixe l'exploitation du vol et le règlement du temps de repos que la compagnie doit établir.

La section R

Traite les transports de marchandises dangereuses

La section S :

Donne un aperçu des points essentiels de sûreté que l'exploitant doit traiter.

Il y a lieu de noter que les directives JAR OPS1 contiennent :

- a) des dispositions impératives à appliquer strictement
- b) des dispositions non impératives laissées dans une certaine mesure à l'appréciation des autorités étatiques
- c) des dispositions sous forme de recommandations laissées à l'appréciation de l'exploitant.

Le manuel présenté ci-dessous a été élaboré en tenant compte de toutes ces dispositions, des règlements édictés par la DACM pour b) et par la politique adoptée présentement par Khalifa Airways pour c).

3. Présentation du Manuel d'exploitation

Le manuel d'exploitation contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour assurer ses tâches.

Structure et Contenu

Le contenu du manuel d'exploitation est conforme à l'appendice 1 du paragraphe OPS 1.1045.

Sa structure générale se présente comme suit :

Partie A. Généralités/Fondements

Cette partie comprend l'ensemble des politiques, consignes et procédures d'exploitation non liées à un type d'avion, nécessaires à une exploitation sûre.

Partie B. Points relatifs à l'utilisation de l'avion

Cette partie comprend l'ensemble des consignes et procédures relatives à un type d'avion, nécessaires à une exploitation sûre. Elle tient compte des différences entre les types ou variantes d'avions, ou entre les différents appareils d'un même type ou variante, utilisés par la compagnie.

Partie C. Informations et consignes sur les routes et aérodrômes

Cette partie comprend les consignes et informations se rapportant à la zone d'exploitation.

Partie D. Formation et maintien des compétences

Cette partie comprend l'ensemble des dispositions relatives à la formation et au maintien des compétences du personnel et nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation

Le contenu de la partie conçue (partie A)

Comme il a été déjà cité cette partie comprend l'ensemble des politiques, consignes et procédures d'exploitation non liées à un type d'avion, nécessaires à une exploitation sûre.

Elle contient les chapitres suivants :

- 0. ADMINISTRATION ET CONTROLE DU MANUEL D'EXPLOITATION
- 1. ORGANISATION ET RESPONSABILITES
- 2. CONTROLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION
- 3. SYSTEME QUALITE
- 4. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE
- 5. EXIGENCES EN MATIERE DE QUALIFICATION
- 6. PRECAUTIONS EN MATIERE DE SANTE
- 7. LIMITATIONS DES TEMPS DE VOL
- 8. PROCEDURES D'EXPLOITATION
- 9. MARCHANDISES DANGEREUSES ET ARMES
- 10. SURETE
- 11. TRAITEMENT DES ACCIDENTS ET INCIDENTS
- 12. REGLES DE L'Air

—————> Voir le contenu détaillé des chapitres en annexe

4. Méthode de sa conception :

Les procédures et directives contenues dans le MANUEL D'EXPLOITATION y compris LA PARTIE A sont basées sur les données techniques et expériences opérationnelles. Elles ont été établies pour organiser et exécuter des vols de transport commercial en accord avec la politique de la compagnie.

Les dispositions édictées dans ce manuel sont conformes aux règlements JAR OPS pour ses exigences strictes et adaptées selon les cas prévus par JAR OPS soit à la réglementation de l'autorité compétente (**DACM**) du ministère des transports, soit à la politique de la compagnie.

Exemple :

- Chapitre 7 : Limitation de temps de vol

Selon les règles nationales

« Décret n° 73-36 du 28 Février 1973 limitant la durée du travail du personnel navigant professionnel dans les entreprises de transport et de travail »

- Chapitre 8 (section 8.02) : les consignes relatives à l'assistance au sol (section 8.01.11) : utilisation de ATL.

Selon la politique de la compagnie.

L'élaboration de la partie A du manuel d'exploitation a nécessité l'apport d'autre document pertinent.

Exemple :

Chapitre 10 : SURETE

Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicites (OACI)

Chapitre 9 : Marchandises dangereuses et armes

Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses (IATA).

Chapitre 8 (8.04) : operations tout temps

GESTING TO GRIPS WITH CAT II / CAT III OPERATIONS (AIRBUS INDUSTRIE)

Paramètres pris en compte pour l'élaboration de la partie A

- le contenu du manuel est sous forme d'instruction et consignes destinés aux personnels chargés de l'exécution des tâches.
- Une pagination claire et qui permet l'accès rapide à l'information
- Le respect de la numérotation
- la facilité de la révision.

5. Conclusion-recommandations :

Disposer d'un manuel d'exploitation conforme aux règles JAR OPS ne suffit pas à garantir que la compagnie applique et respecte bien ces règlements.

La mise en application de ce manuel ne peut se faire que si la compagnie Khalifa Airways prend d'ores et déjà toutes les dispositions pratiques pour mettre au niveau requis par JAR OPS1 aussi bien le personnel que les installations qu'elles soient à bord de ses avions qu'au sol.

Aussi, il faudrait que la compagnie Khalifa prennent ou continue de prendre toutes les mesures en vue :

- de s'assurer que chaque vol est effectué en accord avec les spécifications de ce manuel
- de disposer des installations au sol qui garantissent la sécurité de ses vols
- de mettre en conformité les équipement des avions et la qualification de ses équipages pour répondre aux exigences relatives à la zone et au type d'exploitation
- de respecter les exigences en matières d'entretien pour l'ensemble des avions exploités.
- De s'assurer sur la base principale d'exploitation, des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation
- De mettre en place et de maintenir une organisation appropriée
- De mettre en place et de maintenir un système qualité
- De se conformer aux programmes de formation et d'entretien requis.

Annexe

SOMMAIRE DE LA PARTIE A DU MANUEL D'EXPLOITATION

O. ADMINISTRATION ET CONTROLE DU MANUEL D'EXPLOITATION

- ✍ **0.01 Introduction**
 - ✓ 0.01.01 Présentation du manuel d'exploitation
 - ✓ 0.01.02 Contenu du manuel d'exploitation
 - ✓ 0.01.03 Abréviations
 - ✓ 0.01.04 Définitions
 - 0.01.05 Table de conversion
 - 0.01.06 Atmosphère Standard Internationale (ISA)

- ✍ **0.02 Système d'amendement et de révision**
 - ✓ 0.02.1 Amendement et révision du manuel d'exploitation

 - 0.02.2 Pagination

 - ✓ 0.02.3 Enregistrement des révisions normales

 - ✓ 0.02.4 Enregistrement des révisions temporaires :
 - 0.02.5 Liste des détenteurs du manuel d'exploitation

I. ORGANISATION ET RESPONSABILITES

α 1.01 Structure organisationnelle et noms

1.01.1 Structure organisationnelle

1.01.2 Noms

α 1.02 Responsabilités et devoirs du personnel

✓ 1.02.1 Responsabilités et devoirs du personnel

A. le président directeur général

B. conseiller à la prévention des accidents (CPA)

C. directeur de la qualité

✓ D. directeur technique

✓ E. directeur d'exploitation

✓ F. responsable des opérations au sol

G. chef pilote

✓ H. responsable des opérations aériennes

I. responsable administratif

J. responsable de la formation et du perfectionnement

✓ 1.03 Autorité, devoirs et responsabilités du commandant

2. CONTROLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

2.01 Supervision de l'exploitation par l'exploitant

2.01.1 Description du système de supervision de l'exploitant par l'exploitant

- A. Méthode de validation d'une licence
- B. Compétence du personnel d'exploitation
- C. Encadrement
- D. contrôle, analyse et stockage des comptes-rendus, documents de vol, informations et données supplémentaires

2.01.2 systèmes de promulgation d'instructions opérationnelles et d'informations

- A. Recommandations du constructeur
- B. Information interne de la compagnie

2.01.3 préventions des accidents

- A. programme de prévention des accidents
- B. programme de gestion des risques

2.01.4 Contrôle de l'exploitation

3. SYSTEME QUALITE

3.01 politique du système qualité

3.01.1 Introduction

A. Terminologie

B. Politique qualité

C. But du système qualité

3.01.2 Organisations du système qualité

3.01.3 Responsable qualité

3.01.4 Formation au système qualité

3.01.4.1. Généralités

3.01.4.2. Sources d'information

3.02.1 Programme d'assurance qualité

3.02 Programme d'assistance qualité

3.02.1 programmes d'assistance qualité

3.02.1.1 Introduction

3.02.1.2 Contrôle qualité

3.02.1.4 Auditeurs

3.02.1.5 Indépendance des auditeurs

3.02.1.3 Audit

3.02.1.6 Objet de l'audit

3.02.1.7 Programmation des audits

3.02.1.8 Surveillance et actions correctives

3.02.1.9 Revue de direction

3.02.1.10 Système d'enregistrements

✓ 4. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE

✓ 4.1 Composition de l'équipage

✓ 4.01.1 Equipage de conduite

A. Equipage de conduite minimal

✓ B. Détermination de la composition de l'équipage

C. Incapacité d'équipage de conduite

D. Equipage de conduite supplémentaire

✓ 4.01.2 Composition minimale de l'équipage de cabine

✓ A. Nombre minimum réglementaire de PNC a bord

B. Désignation de chef de cabine

C. Incapacité de chef de cabine

D. Les membres d'équipage supplémentaires assignés à des tâches de spécialistes

✓ 4.01.3 Désignation du commandant de bord

✓ 4.01.4 Tableau concernant la flotte de KZW

5. EXIGENCES EN MATIERE DE QUALIFICATION

5.01 Description des licences , qualification .

5.01.1 licences

5.01.1.1 Licences de pilote professionnel CPL

5.01.1.2 Licence de pilote de ligne ATPL

5.01.1.3 Licences d'agent technique d'exploitation ATE

5.01.2 Qualifications

5.01.2.1 Qualification aux instruments

5.01.2.2 Qualification de type

5.02 Equipage de conduite

5.02.1 Désignations du commandant de bord

5.02.1.1 Un niveau minimum d'expérience

5.02.1.2 Le stage de commandement

5.02.2 la suppléance

A. pilote suppléant du CDB

B. suppléance du co-pilote

5.02.3 Qualification des pilotes pour exercer dans
l'un ou l'autre des sièges pilote

5.02.4 Expérience récente

5.02.5 Stage d'adaptation

5.02.5.1 Formation au sol

5.02.5.2 Formation et contrôle de sécurité sauvetage

5.02.5.3 Formation au avion ou simulateur de vol

5.02.5.4 Vol en ligne sous supervision

5.02.6 Entraînement périodique et contrôles périodiques

5.02.6.1 Entraînement périodique

5.02.6.1.1 Un cour au sol et de rafraîchissement

5.02.6.1.2 Entraînement sur avion – simulateur de vol

5.02.6.1.3 Entraînement de sécurité –sauvetage

5.02.6.2 Contrôle périodique

5.02.6.2.1 Contrôle hors ligne

5.02.6.2.2 Contrôle de sécurité sauvetage

5.02.6.2.3 Contrôle hors ligne

5.02.7 Qualification a la compétence de route et d'aérodrome

5.02.8 Formations à la gestion des ressources de l'équipage

5.02.9 Exploitation de plus d'un type ou variante

✓ **5.03 Equipage de cabine**

✓ 5.03.1 Chef de cabine

✓ 5.03.1.1 Exigences d'expérience

5.03.1.2 Formation

✓ 5.03.2 Membre d'équipage de cabine

5.03.2.1 Membre d'équipage de cabine requis

5.03.2.1.1 Exigences minimales

5.03.2.1.2 Formation

5.03.2.2 Membre d'équipage de cabine supplémentaire

5.03.2.3 Membre d'équipage de cabine durant les vols de familiarisation

5.03.2.4 Exploitation de plus d'un type ou variante

✓ **5.04 Personnel d'entraînement, contrôle**

✓ 5.04.1 Equipage de conduite

✓ 5.04.1.1 Instructeur (TRI)

5.04.1.2 Examineur (TRE)

5.04.2 Equipage de cabine

5.05 Personnels d'exploitation

6. PRECAUTIONS EN MATIERE DE SANTE

6.01 Précaution de l'équipage en matière de santé

6.01.1 Précaution de l'équipage en matière de santé

6.01.1.1 Alcool

6.01.1.2 Médicament

6.01.1.3 Tabac

6.01.1.4 plongée profonde dans l'eau

6.01.1.5 Précautions alimentaire

6.01.1.6 Fatigue

6.01.1.7 Dons du sang

6.01.1.8 Sommeil et repos

6.01.1.9 La vision

6.01.1.10 le mal de l'air

6.01.1.11 Grossesse

6.01.2 Les principales maladies tropicales

6.01.2.1 Immunisation

6.01.2.2 Mesures préventives

6.01.3 Autres maladies

7. LIMITATIONS DES TEMPS DE VOL

7.01 Limitations des temps de vols

7.01.1 limitation des temps de vol

- A. définition
- B. les limitations des temps de vol
- ✓ C. la durée minimale de repos
- ✓ D. la durée minimale de congée

7.01.2 le dépassement des temps de vol

8. PROCEDURES D'EXPLOITATION

8.01 Consignes pour la préparation du vol

8.01.1 Etablissement des altitudes minimales de vol

8.01.1.1 Pour les vols IFR

8.01.1.2 Pour les vols VFR

8.01.2 Critères de détermination de l'accessibilité des aérodromes

8.01.3 Méthodes de détermination des minima opérationnels d'aérodromes

8.01.3.1 Généralités

8.01.3.2 Minimums de décollage

8.01.3.3 Approche classique

8.01.3.4 Approche de précision - Opérations de catégorie I

8.01.3.5 Approche de précision - Opérations de catégorie II

8.01.3.6 Approche de précision - Opérations de catégorie II

8.01.3.7 Manœuvres à vue libres ou imposées

8.01.3.8 Approche à vue

8.01.3.9 Conversion de la visibilité météorologique rapportée en RVR

8.01.3.10 Incidence sur les minimums d'atterrissage d'une panne ou d'un déclassement temporaires des équipements au sol

8.01.4 Minima opérationnels en route pour les vols VFR ou portions de vol VFR

- ✕ 8.01.5 Présentation et application des minima opérationnels d'aérodrome et en-route

- ✕ 8.01.6 Interprétation des données météorologiques :
 - ✕ 8.01.6.1 METAR
 - 8.01.6.2 SPECI
 - 8.01.6.3 TEND (Tendance de la prévision d'atterrissage)
 - 8.01.6.4 LE SIGMET
 - 8.01.6.5 TAF
 - ✕ 8.01.6.6 Abréviations utilisées dans les messages METAR et TAF
- 8.01.7 Les méthodes selon lesquelles les quantités minimales de carburant, lubrifiant sont déterminées
 - ✕ 8.01.7.1 Détermination de la quantité de carburant réglementaire
 - 8.01.7.2 Quantité de carburant dans le cas d'un aérodrome isolé
 - 8.01.7.3 Replanification en vol

- ✕ 8.01.8 Masse et centrage
 - 8.01.8.1 Généralités
 - ✕ 8.01.8.2 Méthode de détermination des masses de l'équipage des passagers, des bagages
 - 8.01.8.3 Limites de centrage
 - 8.01.8.4 Documentation de masse et centrage
 - 8.01.8.5 Changement de dernière minute
 - 8.01.8.6 Densité du carburant

- 8.01.9 Plan de vol circulation aérienne

- 8.01.10 Plan de vol exploitation

- 8.01.11 AIRCRAFT TECHNICAL LOG (l'ATL)

✂ 8.01.12. Liste des documents, formulaires et informations supplémentaires à transporter

✂ 8.01.12.1 Documents de bord

8.01.12.2 Rédaction des documents de dossier de voyage et des documents commerciaux

✂ **8.02 consignes relatives à l'assistance au sol**

✂ 8.02.1 Procédures d'avitaillement

✂ 8.02.1.1 Les mesures de sécurité à prendre lors de l'avitaillement :

A. Périmètre de sécurité.

B. Position des véhicules d'avitaillement

C. Cas d'avitaillement avec moteur en fonctionnement :

D. Appareils radio ou radars de bord – circuits électroniques :

E. Cas de d'épandage de carburant

8.02.1.2 Avitaillement et vidange de carburant avec passagers embarquant, à bord, ou débarquant :

A. Responsabilité du CDB

B. Responsabilité de L'OPL

C. Responsabilité de l'agent d'escale

8.02.1.3 Avitaillement et reprise de carburant avec du carburant volatil

8.02.2 Procédures d'assistance des passagers, marchandises, l'avion relatives à la sécurité

8.02.2.1 Les passagers malades et à mobilité réduite

A. Handicapés moteurs sur chaise roulante

B. Insuffisant respiratoires

C. Certain malades mentaux :

E. Passagers sur civières

8.02.2.2 Enfants

8.02.2.3 Le transport de passagers non admissibles, expulsés inculpés, condamnés et Extradés

A. Définitions

B. Embarquement et attribution des sièges

8.02.2.4 La dimension et la masse autorisée des bagages à main

8.02.2.5 Chargement et déchargement

A- Procédures

B- Arrimage

C- Le plan de chargement

8.02.2.6 Le tractage des aéronefs

A- Précaution à prendre

B - Roulage

8.02.2.7 Parc de stationnement :

A- Parking

B- Communication entre le parc de stationnement et le poste de pilotage.

C- Le démarrage

D- Mesures de sécurité

E- Mouvement de l'aéronef

8.02.2.8 Le périmètre de sécurité

A. Périmètre de sécurité incendie

B. zones d'évolution contrôlée (ZEC).

B.1 Définition

B.2 Mesures de sécurité

8.02.2.9 Zones de soufflé et d'aspiration réacteur

8.02.2.10 Entretien de l'aéronef

8.2.3 Procédures de refus d'embarquement

8.02.4 Dégivrage et anti-givrage des avions au sol.

8.02.4.1 Définitions

8.02.4.2 Les effets du givre, et autre contaminants sur les avions

8.02.4.3 Les facteurs agissant sur la formation de glace, givre ou de neige

8.02.4.4 Politique de dégivrage et d'anti- givrage des avions au sol

✕ 8.03 Procédure de vol

8.03.1 Politique VFR / IFR

8.03.1.1 Autorisation des vols VFR

8.03.1.2 Poursuite en VFR d'un vol IFR

8.01.1.3 poursuite en IFR d'un vol VFR

8.03.2. Procédures de navigation

A. des procédures de navigation standard

B. La navigation en espace aérien MNPS- nord atlantique

C. la navigation de surface (RNAV)

D. Procédures de la séparation verticale réduite (RVSM)

8.03.3 Procédure de calage altimétrique

8.03.4. Procédures du système avertisseur d'altitude

8.03.5 Procédures du dispositif avertisseur de proximité du sol

8.03.6. Politique et procédures d'utilisation des systèmes anti-abordage (TCAS et ACAS)

8.03.7. Politique et procédures de gestion en vol du carburant.

A. Avitaillement et gestion des réservoirs en vol

B. Suivi du carburant en vol.

C. Gestion en vol du carburant.

D. le suivi en vol du carburant lors d'un vol à destination d'un aéroport isolé

8.03.8 Condition atmosphériques défavorable est présentant un risque potentiel- procédures pour exploiter en conditions atmosphérique présentant un risque potentiel et/ ou les éviter.

8.03.8.1 L'orage

8.03.8.2 Conditions givrantes

8.03.8.3 Turbulences.

8.03.8.4 Cisaillement du vent

8.03.8.5 Courant jet

8.03.8.6 Nuage de cendre volcanique

8.03.8.7 Tempête de sable

8.03.9 Turbulence de sillage

- 8.03.9.1 Caractéristiques de la turbulence de sillage
- 8.03.9.2 Effets de la turbulences de sillage sur les aéronefs
- 8.03.9.3 Catégories d'aéronef du point de vue de la turbulence de sillage
- 8.03.9.4 Application des minimums pour la turbulence de sillage

- 8.03.9.5 Minimums de séparation liés aux conditions de turbulence de sillage
- 8.03.10 Membres de l'équipage de conduite aux postes de travail
- 8.03.11 Utilisation des ceintures de sécurité par l'équipage et les passagers
- 8.03.12 Admission au poste de pilotage
- 8.03.13 Strapontins du poste de pilotage

- 8.03.14 Incapacité du membre d'équipage de conduite
- 8.03.15. Exigences en matière de sécurité cabine

A. la préparation de la cabine pour le vol, les exigences en vol et la préparation de l'atterrissage, y compris les procédures relatives à la sécurité de la cabine et des offices

B . les procédures permettant de s'assurer que les passagers sont assis à l'endroit où, au cas où une évacuation d'urgence est requise, ils peuvent assister le mieux et ne pas entraver l'évacuation de l'avion

C .les procédures à suivre durant l'embarquement et le débarquement des passagers ;

D. les procédures à suivre dans le cadre d'un avitaillement avec des passagers à bord, embarquant ou débarquant

E. l'autorisation de fumer à bord.

8.03.16 Information des passagers

8.3.17 Radiations cosmiques

8.04 Opération tout temps

8.04.01 Généralités

- Procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP)
 - Décollage par faible visibilité (LVTO)
 - Système de pilotage passif après panne
 - Système de pilotage opérationnel après panne
 - Système d'atterrissage hybride opérationnel après panne
- Hauteur d'alerte (AII)

8.04.02 Etablissement d'une RVR minimum pour les opérations de catégorie II et III

- Opérations de catégorie II
- Opérations de catégorie III passives après panne
- Opérations de catégorie III opérationnelles après panne - avec hauteur de décision

8.04.03 Opérations tous temps

8.04.3 .1 position du siège

8.04.3 .2 partage des tâches

8.04.3 .3 Perte des références visuelles

- Opérations avec DH- avant atterrissage
- Opérations avec et sans DH- après atterrissage

8.04.3.4 Annonces des déviations des paramètres de vol

8.04.3 .5 Echecs et actions associées

- Général
- Procédures anormales

8.04.3 .6 Décollage à faible visibilité (LVTO)

- LVTO avec RVR compris entre 400 m et 150 m
- LVTO avec RVR compris entre 150m et 125m
- LVTO avec RVR compris entre 125 m et 75 m

✗ **8.05 ETOPS**

✗ **8.06 Utilisation des listes minimales d'équipements et de déviations tolérées**

8.06.1 Utilisation des listes minimales d'équipements et de déviations tolérées

8.06.1.1 Définition

8.06.1.2 La documentation

8.06.1.3 Cadre d'application

8.06.1.4 Présentation de la MEL et de la CDL

✗ **8.07 Vols non commerciaux**

8.07.1 Vols de contrôle

8.07.2 Vols de convoyage

✗ **8.08. Exigences en matières d'oxygène**

✗ 8.08.1 Explications des conditions dans lesquelles l'oxygène doit être fourni et utiliser

8.08.2 Exigences en matière d'équipements et d'alimentation en oxygène

a. Equipage de Conduite

b. Equipage de cabine, membres d'équipage supplémentaires et passagers :

✓ 8.08.3 Equipements de protection respiratoire pour l'équipage

9. MARCHANDISES DANGEREUSES ET ARMES

9.01 Définition consignes et instructions d'ordre général sur le transport des marchandises dangereuses

9.01.1 Généralités

9.01.2 définitions

9.01.3 Classification

9.01.4 Emballage

9.01.5 Etiquetage et marquage

✓ 9.01.5.1 Etiquetage

9.01.5.2 Marquage

✓ 9.01.6 Séparation des colis

9.01.7 Marchandises dangereuses transportées par les passagers ou les membres de l'équipage

✓ 9.01.8 Limite des quantités

9.01.9 marchandises dangereuses dont le transport est interdit

9.01.10 Marchandises dangereuses dont le transport est interdit, sauf dérogation

9.01.11 Les responsabilités

A- de l'expéditeur

B- de l'exploitant

9.01.12 Renseignements à fournir :

A- Au commandant de bord

B- Aux passagers

C- Au personnel au sol

9.01.13 Marchandises dangereuses diverses

A- transport des dépouilles mortelles

B- transport des animaux infectés ou venimeux

9.01.14 programme de formation

9.01.15 mesures à prendre en cas d'incidents causés par les marchandises dangereuses Concernant les marchandises dangereuses

9.01.16 Compte rendu en cas d'accident ou d'incident concernant les marchandises dangereuses

9.02 Transport des armes, des munitions de guerre et d'armes de sport

9.02.1 Transport des armes des munitions de guerre

9.02.2 Transport des armes de sport

✕ 10. SURETE

✕ 10.01 Responsabilités et consignes en matière de sûreté

10.01.1 Responsabilités

10.01.1.1 Chef de sûreté

10.01.1.2 CDB

10.01.2 consignes en matière de sûreté

A. précautions à prendre avant le vol

B. vigilance pendant le vol

C. protection du poste de

✕ 10.01.3 Mesures que doit prendre l'équipage en cas de capture illicite

✕ 10.01.4 Mesure en cas de menace à la bombe en vol

10.01.5 Procédures de fouille des avions

10.02 Description des mesures préventives

10.02.1 Mesures préventives de sûreté

10.02.1.1 Mesures applicables aux bagages de l'équipage

10.02.1.2 Mesures applicables aux passagers et à leurs bagages de cabine

10.02.1.3 Mesures applicables aux bagages enregistrés

10.02.1.4 Autre mesures concernant le transport d'armes

10.02.1.5 Exigences en matière de formation

✗ **11. TRAITEMENT DES ACCIDENTS ET INCIDENTS**

11.01 Généralités

11.01.1 Définitions

a- Accident

b- incident

✓ 11.01.2 Enquête sur les accidents d'avion

a) Objectif de l'enquête

b) Etats concernés par une enquête

c) Communication des résultats

11.02 Procédures relatives au traitement des accidents et des incidents

11.02.1 Prévention et objectifs de politique de prévention des accidents aériens de KZW

A. Politique de la compagnie KZW

B. Les personnes de la compagnie KZW qui doivent être informé en cas d'incident

11.02.1 Liste des incidents devant être rapporté au bureau safety

11.02.2 La procédure AIRMISS

11.02.3 Incidents ATS

11.02.4 Disposition en cas d'accident

11.02.5 Compte rendu d'incident ou d'accident

✎ 12 . REGLES DE L'AIR

✎ 12.01.1 Les règles de vol

- ✓ A. Les règles de vol à vue
- ✓ B. Règles de vol aux instruments

12.01.2 .Application territoriale des règles de l'air

✎ 12.01.3 Les signaux

- ✓ A. Les signaux de détresse et d'urgence
- B. Signaux à utiliser encas de réponse de l'aéronef intercepté
- ✓ C. Signaux de circulation au sol

12.01.4 Heure

12.01.5 La clairance du contrôle de la circulation

12.01.6 Tableau de niveau de croisière

Bibliographie

JAR OPSI

JAR FCL

ANNEXES ET DOC OACI :

ANNEXE 1 LICENCE DU PERSONNEL

ANNEXE 2 LES REGLES DE L'AIR

ANNEXE 3 ASSISTANCE METEOROLOGIQUE A LA NAVIGATION
AERIENNE INTERNATIONALE

ANNEXE 6 EXPLOITATION TECHNIQUE DES AERONEFS

ANNEXE 10 TELE COMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

ANNEXE 12 RECHERCHE ET SAUVETAGE

ANNEXE 13 ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS
D'AVIATION

ANNEXE 17 SURETE

ANNEXE 18 SECURITE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES
DANGEREUSES

- REGLES DE L'AIR ET SERVICE DE LA CIRCULATION AERIENNE
(DOC 4444)
- MANUEL DE PREVENTION DES ACCIDENTS (DOC9422)
- MANUEL D'EXPLOITATION TOUS TEMPS (DOC9365)
- MANUEL SUR LA QUALITE DE NAVIGATION REQUISE (RNP)
(DOC9613)
- MANUEL SUR LES ACTIVITES DE DEGIVRAGE ET DE ANTI
GIVRAGE AU SOL DES AERONEFS (DOC9640)
- REDACTION D'UN MANUEL D'EXPLOITATION (DOC9376)
- MANUEL DES PRATIQUES DE METEOROLOGIE
AERONAUTIQUE (DOC8896)
- PROGRAMME DE FORMATION POUR LA SECURITE DU
TRANSPORT AERIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES
(DOC9375)
- INSTRUCTIONS TECHNIQUES POUR LA SECURITE DU
TRANSPORT AERIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES
(DOC 9284).
- MANUEL D'INSTRUCTION PARTIE (E1 , D3) (DOC7192)

- MANUEL DE SURETE POUR LA PROTECTION DE L'AVIATION CIVILE CONTRE LES ACTES D' INTERVENTIONS ILLCITES (DOC8973)
- DETERMINATION DE LA PORTEE VISUELLE DE PISTE (DOC)

REGLEMENTATION ALGERIENNE

- TEXTE LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES CONCERNANT L'AVIATION CIVILE
- JOURNAL OFFICIEL ALGERIEN

DOC IATA

- REGLEMENT POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES .
- AIRPORT HANDLING MANUAL. (ANNEXE A)

Autres

- L'AIP
- GETTING TO GRIPS WITH CATH/CATH OPERATIONS(AIRBUS)
- LAROUSSE MEDICALE
- MERMOZ