



Transports  
Canada

Transport  
Canada

TP 13561F



(02/2000)

*Manuel générique de  
contrôle d'exploitation  
(Manuel du régulateur)  
pour exploitants aériens*

Édition 2000

Canada

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

©Ministre des Travaux publics et des services gouvernementaux du Canada, 1999

Le ministère des Transports du Canada autorise à reproduire le contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que tout le crédit lui soit attribué et que toute reproduction soit effectuée fidèlement. Bien que le ministère des Transports du Canada ait autorisé l'utilisation de cette publication, il n'est aucunement responsable de la présentation de l'information ni de l'interprétation qui pourrait en être faite.

Il se peut que le présent exemplaire de cette publication ne soit pas à jour et ne comporte pas les modifications apportées à l'original. Pour en obtenir une copie à jour, veuillez communiquer avec le ministère des Transports du Canada.

Le contenu de cette publication ne doit servir que de guide et il ne doit en aucun cas être cité ou considéré comme ayant force de loi. Il peut en tout temps et sans préavis devenir périmé, en tout ou en partie.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**Le présent manuel appartient à (nom de l'exploitant aérien) et son contenu est strictement confidentiel. En aucun cas il ne doit être reproduit ni utilisé par des exploitants aériens ou toute autre entreprise commerciale sans l'autorisation expresse du (directeur des opérations aériennes).**

**Toute question relative à l'utilisation du présent manuel ou à l'information qu'il contient doit être soumise à :**

**(nom, adresse et numéro de téléphone de l'exploitant aérien)**

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

## **Introduction**

Ensemble, le présent manuel et le manuel d'exploitation de *(nom de l'exploitant aérien)* contiennent tous les renseignements pertinents et sont censés respecter tous les règlements et les normes de Transports Canada. Les directives que renferme le présent manuel doivent régir le système de contrôle d'exploitation de *(nom de l'exploitant aérien)*. Lorsque les procédures d'exploitation et les données de performance diffèrent de celles de Transports Canada, ces procédures révisées et ces données de performance modifiées doivent être approuvées par Transports Canada.

En cas d'opérations avec certains composants inutilisables ou certains composants inutilisables d'un système de bord, l'avion doit être exploité en respectant les limites prescrites dans le manuel d'exploitation et conformément à la liste d'équipement minimal (MEL). Le personnel de maintenance placera des affichettes aux endroits appropriés, à l'intérieur de l'avion, afin d'identifier l'équipement inutilisable. Le régulateur de vol avisera le commandant de bord si l'avion est autorisé à partir en vertu d'une autorisation d'exception relative à la MEL.

En cas d'opérations avec certaines pièces secondaires de la cellule ou des moteurs manquantes, l'avion doit être exploité en respectant les limites prescrites dans le manuel d'exploitation et conformément à la liste de dérogations de configuration (CDL). Le régulateur de vol avisera le commandant de bord si l'avion est autorisé à partir en vertu de la CDL.

Le présent manuel appartient à *(nom de l'exploitant aérien)* et son contenu est strictement confidentiel. En aucun cas il ne doit être reproduit ni utilisé sans l'autorisation expresse du (directeur des opérations aériennes).

Toute question relative à l'utilisation du présent manuel ou à l'information qu'il contient doit être soumise au (directeur des opérations aériennes).

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

## **Introduction**

### Généralités

Le présent manuel du régulateur de vol a été préparé par *(nom de l'exploitant aérien)* dans le but de:

- fournir au régulateur de vol qualifié les renseignements nécessaires sur les limites d'exploitation, les procédures, les performances et les systèmes dont il a besoin pour exercer un contrôle d'exploitation sûr et efficace pour le compte de *(nom de l'exploitant aérien)*;
- servir de guide de révision pour la formation périodique et les vérifications de compétence des régulateurs de vol;
- mettre en oeuvre les procédures et pratiques normalisées décrites dans les Normes de service aérien commercial (NSAC) de Transports Canada;

Le présent manuel du régulateur de vol comporte *(6 chapitres)* portant sur *(indiquer le titre de chacun des chapitres)*.

Le présent manuel du régulateur de vol fera l'objet de révisions périodiques qui permettront d'y inclure les modifications pertinentes apportées aux procédures et au système. Les modifications à caractère plus critique seront transmises en temps opportun grâce à des bulletins d'exploitation. Dans tous les cas, les révisions et modifications demeureront compatibles avec les Normes de service aérien commercial (NSAC).

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

Intentionnellement laissé en blanc

---

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**Liste des pages en vigueur**

Section	Page	Révision	Date

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

Intentionnellement laissé en blanc



*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**Relevé des révisions**

Le service des opérations aériennes publie périodiquement les révisions en bonne et due forme du présent manuel afin de transmettre les politiques et les informations courantes n'ayant pas été fournies antérieurement.

Chaque révision en bonne due forme est accompagnée d'une nouvelle liste des pages en vigueur et d'un bordereau d'envoi sur lequel figurent le numéro de la révision, la date de la révision et les directives à suivre pour effectuer cette révision. La personne qui effectue une révision doit inscrire le numéro de la révision, la date de la révision et ses initiales dans les colonnes appropriées. Les personnes qui effectuent des révisions doivent inscrire les modifications de façon séquentielle, c'est-à-dire que les plus récentes doivent être inscrites après les plus anciennes. Une fois que la révision a été effectuée, on doit vérifier si le manuel est à jour en comparant la nouvelle liste des pages en vigueur aux pages du manuel. S'il y a des différences ou s'il manque des pages, veuillez immédiatement communiquer avec le service des opérations aériennes.

<b>RELEVÉ DES RÉVISIONS FORMELLES</b>					
<b>NUMÉRO DE LA RÉVISION</b>	<b>DATE DE LA RÉVISION</b>	<b>INITIALES</b>	<b>NUMÉRO DE LA RÉVISION</b>	<b>DATE DE LA RÉVISION</b>	<b>INITIALES</b>

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

--	--	--	--	--	--

**Intentionnellement laissé en blanc**

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**SUGGESTIONS ET/OU COMMENTAIRES**

Nous aimerions recevoir vos suggestions et/ou commentaires en vue d'améliorer notre manuel, lequel devrait faciliter l'exploitation quotidienne de votre entreprise, ce qui est très important à nos yeux. Nous avons des contraintes en matière de conception et d'impression, mais, si des modifications s'imposent pour répondre à vos besoins, nous ferons de notre mieux pour les apporter. Si vous décelez un problème auquel vous ne trouvez pas de solution, mentionnez-le, peu importe sous quelle forme. Veuillez soumettre vos suggestions au (*gestionnaire de la régulation des vols*).

Des pages de suggestions supplémentaires vous seront automatiquement fournies pour remplacer celles que vous aurez utilisées pour nous faire part de vos suggestions.

**Nous comptons sur vous.**

---

(Nom de l'exploitant aérien)

Attention : (nom du gestionnaire)

Numéro de page du manuel du régulateur de vol \_\_\_\_\_

Suggestions et/ou commentaires :

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

Intentionnellement laissé en blanc

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**Chapitre 1**  
**INTRODUCTION**

1.01	PRÉFACE	1
1.02	AUTORITÉ	1
1.03	DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS	2
1.04	RÉFÉRENCES TEMPORELLES	2
1.05	EMPLOI DU MASCULIN	2
1.06	PROPRIÉTÉ	2
1.07	CONTRÔLE	2
1.08	RÉVISIONS	2
1.9	STRUCTURE DU MANUEL	2
1.10	MANUELS PERSONNELS	3
1.11	BULLETINS D'INFORMATION	3
1.12	CIRCULAIRES D'INFORMATION	3

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

Intentionnellement laissé en blanc

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

## **1.01 PRÉFACE**

Le présent manuel du régulateur de vol est autorisé par *(nom de l'exploitant aérien)* et il est conforme à son manuel d'exploitation. Il comporte les directives et les renseignements dont a besoin le personnel de régulation des vols participant à l'exploitation des aéronefs de *(nom de l'exploitant aérien)* pour effectuer ses tâches et assumer ses responsabilités à un degré de sécurité élevé.

Le contrôle d'exploitation s'effectue conformément au Règlement de l'aviation canadien (RAC) et aux Normes de service aérien commercial (NSAC) applicables et publiés par Transports Canada. Il ne doit y avoir aucune dérogation au RAC ni aux NSAC applicables sans l'approbation de Transports Canada. Transports Canada a approuvé les opérations décrites dans le présent manuel et les a jugées conformes à tous ses documents réglementaires de base pertinents.

Les régulateurs doivent connaître à fond le contenu du présent manuel, car il porte sur leurs domaines de responsabilité. Tous les régulateurs doivent posséder de bonnes connaissances pratiques de tous les règlements et des autres manuels de *(nom de l'exploitant aérien)* pertinents à l'utilisation de leur certificat de régulateur de vol.

## **1.02 AUTORITÉ**

Les renseignements, directives, politiques et procédures que comporte le présent manuel concernent tous les membres du personnel de contrôle d'exploitation et des opérations aériennes de *(nom de l'exploitant aérien)*. Il se peut que les politiques de *(nom de l'exploitant aérien)* soient plus restrictives que les règlements et les normes approuvés par Transports Canada, mais en aucun cas elles ne doivent être moins restrictives que les règlements et les normes formulés par Transports Canada.

## **1.03 DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS**

Les définitions ci-dessous s'appliquent tout au long du présent manuel :

- inclure - indique que l'énoncé n'est pas nécessairement exhaustif.
- doi(ven)t - indique le caractère obligatoire et irrévocable de l'énoncé.
- peu(ven)t - indique le caractère facultatif ou non obligatoire de l'énoncé.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

- régulation des vols en co-responsabilité - signifie que le régulateur de vol et le commandant de bord partagent la responsabilité de la surveillance d'un vol donné.
- surveillance des vols - signifie de tenir à jour les données sur la progression du vol et de surveiller tous les facteurs et toutes les conditions qui peuvent influencer sur le plan de vol d'exploitation.
  
- régulation des vols par le pilote - signifie que le commandant de bord est l'unique responsable de la surveillance d'un vol donné.
  
- opérations complexes - signifie qu'il existe au moins deux des conditions suivantes :
  - l'exploitant aérien exploite plus de six avions ayant au moins 20 sièges passagers et ayant une masse totale maximale au décollage d'au moins 45 455 kg (100 000 livres);
  - l'exploitant aérien effectue plus de 18 vols (18 décollages et 18 atterrissages) par période de 24 heures;
  - l'exploitant aérien effectue des vols nationaux et internationaux.
  
- Communications :
  - Par communication en temps opportun, on entend la possibilité d'établir, alors que l'avion a atteint son altitude de croisière, pour les vols nationaux des communications dans les trente minutes qui suivent le premier essai, et au niveau international, dans l'heure qui suit le premier essai.
  - Par communication directe, on entend la possibilité pour le régulateur de vol et le commandant de bord de communiquer entre eux au moyen des installations établies par l'exploitant aérien, d'une installation de liaison électronique des données (data link), ou d'une installation exploitée par une tierce partie.
  
- PIC Pilote commandant de bord, commandant de bord.
  
- FD Régulateur de vol.
  
- FOO Agent technique d'exploitation.
  
- COM Manuel d'exploitation de l'entreprise.



*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

- MEL Liste d'équipement minimal.
- PVE Plan de vol exploitation.
- DRM Gestion des ressources de régulation.

#### **1.04 RÉFÉRENCES TEMPORELLES**

Tous les temps mentionnés, y compris les dates, sont exprimés en fonction du temps universel coordonné (UTC), sauf indication contraire.

#### **1.05 EMPLOI DU MASCULIN**

Dans le présent manuel, tout ce qui s'applique à des gens s'applique aux personnes des deux sexes et l'emploi du masculin sous-entend que l'on parle autant des femmes que des hommes.

#### **1.06 PROPRIÉTÉ**

Le présent manuel appartient à *(nom de l'exploitant aérien)*. Il ne doit d'aucune façon être reproduit ni utilisé sans l'autorisation expresse de *(nom de la personne donnant l'autorisation)*.

#### **1.07 CONTRÔLE**

Le contrôle et la mise à jour du présent manuel sont la responsabilité conjointe des bureaux du (directeur des opérations aériennes). Aucune modification, aucun changement ni aucune dérogation n'est autorisée sans approbation préalable de ce bureau.

#### **1.08 RÉVISIONS**

Les révisions du présent manuel sont préparées par le service de régulation des vols et effectuées sous la direction du directeur des opérations aériennes et du gestionnaire de la régulation des vols.

Chaque ajout et chaque modification au manuel du régulateur doivent être approuvés par Transports Canada avant leur distribution à tout le personnel de contrôle d'exploitation concerné.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

Les pages corrigées sont distribuées à tous les détenteurs du manuel et ceux-ci doivent les insérer en temps opportun dans leur manuel. Chaque révision est accompagnée d'une liste des pages en vigueur qui permet de vérifier si le manuel est à jour et complet.

### **1.09 STRUCTURE DU MANUEL**

Ce manuel est structuré selon les phases d'un *vol national normal*.

L'information qui ne s'applique pas à l'ensemble des opérations, qui ne s'applique qu'à une situation particulière ou qui ne s'applique pas systématiquement à un vol national est traitée dans d'autres chapitres se trouvant hors de la présente structure. Au début de chaque chapitre se trouve la table des matières de ce chapitre. Ce manuel comporte également une liste des pages en vigueur, un index, un relevé des modifications ainsi qu'un chapitre de définitions et d'abréviations.

### **1.10 MANUELS PERSONNELS**

Chaque régulateur de vol (*et chaque assistant régulateur de vol*) doit recevoir un exemplaire personnel des manuels d'exploitation suivants :

*Exemples de manuels*

- *Manuel des procédures d'utilisation normalisées de régulation des vols*
- *Manuel d'exploitation de l'entreprise*

Il incombe à chaque détenteur de manuel de se tenir au courant de toutes les modifications qui y sont apportées. Tous les manuels personnels doivent être modifiés en temps opportun.

Tout membre du personnel de régulation des vols est tenu de remettre au gestionnaire de régulation des vols tous les manuels qu'il a en sa possession au moment de l'interruption définitive ou temporaire de ses services, au moment de son passage à une autre catégorie de métier pour laquelle il n'aura pas besoin de ces manuels.

### **1.11 BULLETINS D'INFORMATION**

Les bulletins d'information sont des modifications apportées à ce manuel ou aux politiques d'exploitation de (*nom de l'exploitant aérien*). Les régulateurs doivent lire tous les bulletins avant d'être relevés. Les bulletins de régulation des vols visent à régler rapidement les

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

problèmes d'exploitation. Ils sont publiés pour éclaircir, normaliser ou modifier des procédures ou politiques existantes, ou, au besoin, pour transmettre de nouvelles informations. Leur contenu doit être respecté. Les bulletins d'information se trouvent (*endroit : il peut s'agir d'un livre, d'un manuel ou d'un système informatique*), dans le bureau de régulation des vols. Une liste des bulletins en vigueur accompagne chaque bulletin publié et se trouve (*endroit*). Cette liste est vérifiée (*le premier de chaque mois*) et les bulletins qui ne sont plus en vigueur sont mis au rebut. Les régulateurs doivent indiquer à l'endroit approprié (*endroit*) qu'ils ont lu et compris l'information. Lorsque le contenu d'un bulletin a été inséré dans le manuel ou qu'il n'est plus en vigueur, ce bulletin est supprimé. Les modifications apportées aux politiques d'exploitation ont été approuvées par Transports Canada.

#### **1.12 CIRCULAIRES D'INFORMATION**

Une circulaire d'information de régulation des vols vise à régler tous les problèmes d'exploitation qui ne relèvent pas d'une procédure d'utilisation normalisée. Par exemple : à bord d'un aéronef, lorsque les masses opérationnelles sont modifiées à cause d'une modification apportée au train d'atterrissage, ou lorsque l'on prévoit qu'une aide à la navigation sera inutilisable pendant une longue période et qu'une autre route est établie. Toutes les circulaires *se trouvent (endroit qui peut être une section distincte se trouvant après les bulletins d'information)* et elles sont publiées suivant un ordre numérique. Avant d'assumer leurs responsabilités au moment de la relève, les régulateurs de vol doivent parapher les nouvelles circulaires et relire toutes celles qu'ils ne connaissent pas très bien.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**Intentionnellement laissé en blanc**

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**Contrôle d'exploitation**

**CHAPITRE 2**

<b>SECTION PAGE</b>	<b>TITRE</b>	
2.01	ORGANIGRAMME	1
2.02	DIRECTEUR DES OPÉRATIONS AÉRIENNES	4
2.03	GESTIONNAIRE DE RÉGULATION DES VOLS	4
2.04	RÉGULATEUR DE VOL	6
2.05	RÉGULATEUR DE VOL ET COMMANDANT DE BORD	9

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

Intentionnellement laissé en blanc

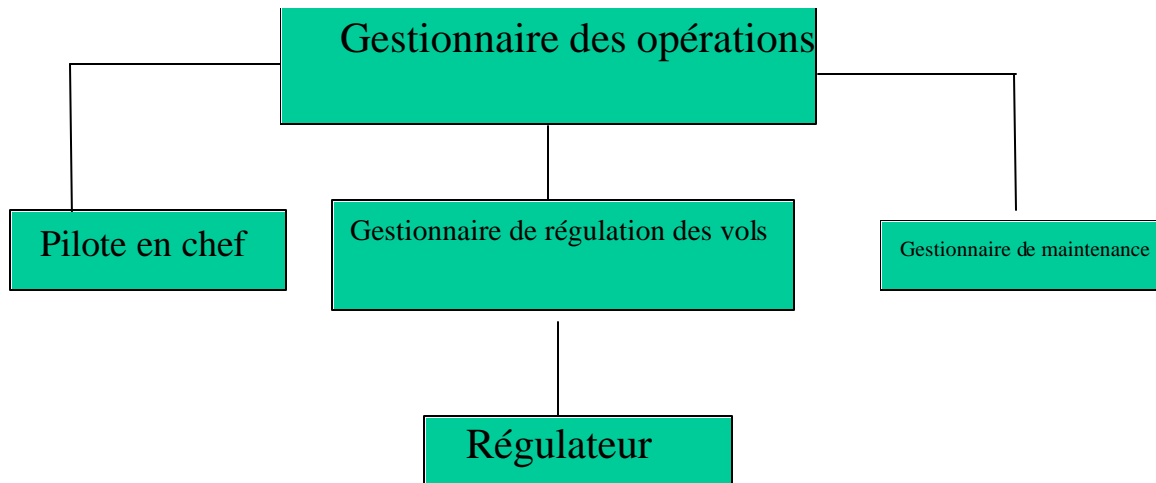
*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**2.1 ORGANIGRAMME**

(ADAPTÉ À L'EXPLOITANT AÉRIEN)

Exemple



*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

*(cette section doit comporter une description des membres du personnel dont le titre figure dans l'organigramme ainsi que des tâches et responsabilités attribuées à chacun. L'exploitant aérien peut avoir d'autres employés spécialisés dans certains domaines, comme un instructeur en régulation, un chef régulateur, etc. L'exemple ci-dessous n'est qu'un simple guide devant être adapté à chaque exploitant aérien).*

**2.02 Gestionnaire des opérations** (l'exploitant aérien peut utiliser d'autres noms, comme par exemple celui de directeur des opérations aériennes, etc.)

Relève du : chef de la direction

Responsabilités :

*(utiliser l'exemple suivant si l'exploitant aérien utilise un autre titre que **Gestionnaire des opérations**)*

À des fins d'interprétation du Règlement de l'aviation canadien, le titre « directeur des opérations aériennes » doit être considéré synonyme du titre « gestionnaire des opérations » défini dans le présent document.

Le gestionnaire des opérations est l'agent supérieur responsable de toutes les opérations aériennes de (*nom de l'exploitant aérien*) à qui incombe directement la responsabilité administrative, fonctionnelle et technique relative au contrôle d'exploitation effectué par l'organisme de contrôle d'exploitation (régulation des vols).

Le gestionnaire des opérations fournit au gestionnaire de régulation des vols des directives administratives, fonctionnelles et techniques relatives à l'exécution sûre et pertinente des fonctions de régulation des vols, de préparation avant départ et de surveillance des vols.

Le jour du vol, le gestionnaire des opérations délègue directement le contrôle proprement dit de l'exploitation au commandant de bord et au régulateur de vol désigné par l'intermédiaire du gestionnaire de régulation des vols.

Le gestionnaire des opérations est également responsable de la liaison permanente de l'exploitant aérien avec Transports Canada et les autres organismes de réglementation internationaux en ce qui a trait aux opérations aériennes concernant l'organisme de contrôle d'exploitation (régulation et surveillance des vols).



*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

### **2.3 GESTIONNAIRE DE RÉGULATION DES VOLS**

Le gestionnaire de régulation des vols est un régulateur qualifié qui maintient ses compétences, conformément à la NSAC 725.124

Relève du : gestionnaire des opérations

Responsabilités :

- Fournir quotidiennement des directives administratives, fonctionnelles et techniques aux organismes de régulation de vols et de planification du chargement au nom du gestionnaire des opérations.
- Liaison avec le personnel de coordination des opérations en ce qui a trait à l'impact du contrôle de l'exploitation sur les activités et les exigences de coordination des opérations.
- Élaboration, mise en oeuvre et application des normes, politiques et procédures de contrôle d'exploitation associées à la régulation des vols afin de respecter toutes les exigences de sécurité, de Transports Canada, de l'exploitant aérien et de la coordination des opérations.
- Fournir un soutien opérationnel en vol grâce à des services de régulation comme, entre autres, la planification des vols, la surveillance des vols, les exposés météorologiques et les communications, tel que l'exigent l'article 725.20 du Règlement d'aviation canadien et les sections pertinentes du manuel d'exploitation.
- S'assurer que tous les membres du personnel de régulation des vols ont suivi une formation, ont subi un contrôle et ont profité d'une période de familiarisation avec les routes qui conviennent au poste qu'ils occupent au sein de l'organisme de régulation des vols.
- S'assurer que les vols de l'exploitant aérien sont planifiés, autorisés et surveillés de façon sûre et efficace, conformément aux normes et règlements établis.
- Élaboration, mise à jour, application et amélioration ultérieure du Manuel des procédures d'utilisation normalisées de régulation des vols et de tous les autres manuels et documents ayant trait à la régulation des vols.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

- Élaboration et mise en oeuvre de procédures d'utilisation normalisées en vue d'assurer des opérations sûres et conformes au RAC, sous les ordres du gestionnaire des opérations.
- Surveillance et mesure du rendement des régulateurs de vol en ce qui a trait à leur connaissance et à leur compréhension des normes et procédures.
- Tenue de dossiers complets et rigoureux portant sur l'évaluation et la formation des régulateurs de vol.
- Distribution d'horaires de travail assurant une dotation adéquate et efficace en personnel de régulation des vols.
- Détermination des exigences en matière de formation des régulateurs de vol, élaboration et dispense de cours ainsi que de critères de formation.
- Gestion et maintien en permanence de l'intégrité ainsi que des capacités et du rendement opérationnels de tous les systèmes de soutien technique de régulation des vols.
- Préparation des budgets d'exploitation et de dépenses en capital en matière de régulation des vols.
- Liaison avec les organismes externes pouvant avoir un effet sur la coordination des opérations.
- Réception, validation et amélioration de l'information de référence sur les aérodromes.

## **2.04 RÉGULATEUR DE VOL**

Relève du : gestionnaire de régulation des vols

### Généralités

Un régulateur de vol qui est qualifié en vertu de l'article 705.110 du Règlement de l'aviation canadien ainsi que des articles 725.20 et 725.124 des NSAC a la responsabilité d'exercer un contrôle d'exploitation sûr et efficace des vols de (*nom de l'exploitant aérien*), de concert avec les commandants de bord, au nom du gestionnaire des opérations.

Responsabilités :

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

Exercer un contrôle d'exploitation dans un système complexe de contrôle d'exploitation de type A ou B (NSAC 725.20).

- Exercer un contrôle d'exploitation en co-responsabilité avec le commandant de bord en partageant avec lui la responsabilité de la planification et de la surveillance sûres et efficaces d'un vol.
- Au besoin, élaborer, examiner, autoriser, publier et réviser le plan de vol exploitation de tous les vols réguliers et non réguliers, y compris pour les opérations inhérentes à la formation et aux vols d'essai, conformément aux exigences en matière de sécurité, de réglementation, de service à la clientèle et de fiscalité de l'entreprise.
- Autoriser l'exploitation d'un appareil conformément aux conditions établies dans le plan de vol exploitation.
- Analyser les conditions d'exploitation et identifier toute situation pouvant compromettre ou entraver les capacités opérationnelles, ou encore les avantages, ce qui comprend notamment les conditions météorologiques, les installations, le contrôle de la circulation aérienne et les performances des aéronefs.
- Surveiller les vols exploitation afin de déterminer si les modifications apportées aux conditions opérationnelles et météorologiques peuvent avoir un effet sur la sécurité des vols à l'intérieur d'un secteur donné, ou sur les routes assignées, et transmettre ces modifications au commandant de bord.
- Si les conditions le justifient, formuler et mettre en oeuvre les plans de vol exploitation révisés afin de transmettre au commandant de bord des plans de vol révisés.
- Analyser les conditions opérationnelles et météorologiques de façon à évaluer et déterminer la quantité minimale de carburant la plus sûre et la plus économique.
- Sur demande ou si cela est jugé nécessaire, donner au commandant de bord un exposé avant vol complet et professionnel portant sur tous les renseignements importants pouvant avoir un effet sur le déroulement de son vol.
- Demander, interpréter et tenir à jour des rapports sur les conditions de vol et des pistes afin de fournir aux équipages de conduite les renseignements les plus récents en matière d'exploitation.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

- Recueillir des renseignements à jour sur la progression des vols en cours (surveillance des vols) et s'assurer que les renseignements relatifs à ces mouvements aériens sont à jour et exacts.
- Donner la masse et le centrage (*s'il y a lieu*) en même temps que l'autorisation de partir en tenant compte de la réserve de carburant en route et des limites de masse de l'appareil, ce qui permet de maximiser les charges marchandes potentielles tout en respectant toutes les normes de sécurité.
- Transmettre aux services de contrôle de la circulation aérienne toutes les exigences relatives au plan de vol exploitation.
- Au besoin, déclencher des procédures d'alarmes en cas d'accident, et faire une évaluation et publier des rapports d'incident en vol dans le cadre du processus de notification de l'entreprise et tenir un dossier écrit pendant l'incident.
- Avec le personnel de contrôle de la maintenance, le commandant de bord et les pilotes chargés de la gestion des opérations aériennes, régler, au besoin, les problèmes qu'occasionne tout écart d'un aéronef par rapport à la norme qui pourrait en limiter ou en affecter les capacités opérationnelles en vol et transmettre toute limite opérationnelle au personnel de la coordination des opérations ainsi qu'aux directions d'exploitation respectives, au besoin.
- Si les conditions le justifient, informer le personnel de contrôle de la maintenance, des opérations de coordination, les autres régulateurs de vol concernés et les pilotes chargés de la gestion des opérations aériennes de tout écart par rapport à la norme signalé qui survient en vol et qui risque de provoquer des retards en cascade.
- Lors d'irrégularités d'exploitation, si possible en accord avec le commandant de bord et en collaboration avec le personnel de coordination des opérations, se charger des retards les conditions l'exigent, et recommander des annulations de vol et mettre en oeuvre des plans de rechange.
- Déclencher et coordonner les procédures touchant les aéroports lorsque des déroutements vers des aéroports hors réseau s'imposent.
- Communiquer avec le personnel de coordination des opérations en fournissant une analyse en temps opportun des risques associés aux conditions météorologiques dont il est

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

raisonnable de croire qu'elles auront un effet sur l'exploitation locale ou sur tout le système, y compris sur les aéronefs en attente.

- Fournir et transmettre les plans de vol exploitation révisés pour maximiser les charges marchandes potentielles tout en respectant l'ensemble des normes de sécurité.
- Administrer, gérer et mettre en oeuvre des politiques d'économie de carburant pour maximiser les profits de l'entreprise tout en respectant les contraintes opérationnelles et les paramètres de sécurité appropriés.
- Lors d'irrégularités d'exploitation, obtenir, au besoin, auprès de Transports Canada une dérogation au couvre-feu.
- Coordonner tous les aspects de la planification des vols d'essai et de formation.
- Le jour du vol, s'assurer que la régulation des vols effectue un contrôle d'exploitation sûr et efficace, conformément à la réglementation gouvernementale canadienne et étrangère ainsi qu'aux manuels d'exploitation, aux politiques et aux procédures de la compagnie.
- Communiquer avec le gestionnaire de régulation des vols pour tenir à jour les procédures d'utilisation normalisées de régulation des vols et toutes les sections pertinentes du manuel d'exploitation de l'entreprise.

### **2.05 Régulateur de vol et commandant de bord**

Avant que le commandant de bord accepte le plan de vol exploitation (PVE), le contrôle d'exploitation, délégué par le gestionnaire des opérations dans le manuel d'exploitation de la compagnie, est assuré conjointement par le régulateur de vol et le commandant de bord.

Une fois le plan de vol exploitation accepté par le commandant de bord, ce dernier ainsi que le régulateur de vol sont tous les deux responsables de la surveillance du vol. Le régulateur de vol et le commandant de bord doivent s'échanger les renseignements pertinents sur le vol et tout changement au plan de vol exploitation proposé.

Une fois le plan de vol exploitation accepté par le commandant de bord, ce dernier ainsi que le régulateur de vol sont tous les deux responsables de la surveillance du vol. Dès qu'un vol est amorcé, la décision finale d'accepter un changement au plan de vol exploitation doit être prise par le commandant de bord, en fonction de la sécurité. Aux fins des systèmes de contrôle

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

d'exploitation, on considère que le vol est « amorcé » après le lâcher des freins en vue du décollage.

Une certaine régulation des vols par le pilote peut être effectuée seulement aux escales en route si une régulation des vols en co-responsabilité est impossible vu l'absence d'installations de communication adéquates. Dans ce cas, l'exploitant aérien doit élaborer et faire approuver par Transports Canada - Aviation civile les procédures supplémentaires devant pallier l'absence de participation du régulateur de vol dans le prochain plan de vol exploitation du vol.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**Intentionnellement laissé en blanc**

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**Contrôle d'exploitation**

**Chapitre 3**  
**Politiques générales de contrôle d'exploitation**

<b>SECTION</b>	<b>TITRE</b>	<b>PAGE</b>
3.01 1	SÉCURITÉ	
3.02 1	COMPORTEMENT DU PERSONNEL	
3.03 1	NORMALISATION	
3.04 2	AVIS D'INFRACTION	
3.05 2	DISPOSITIFS ÉLECTRONIQUES PORTATIFS	
3.06 2	COMMUNICATIONS	
3.07 3	POLITIQUE DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS	
3.08	DOSSIERS DE COMMUNICATION	3
3.09 3	DOSSIERS DU RÉGULATEUR DE VOL	
3.10	FORMATION	3



*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

Intentionnellement laissé en blanc

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

### **3.01 SÉCURITÉ**

Dans toutes les opérations, la sécurité est l'aspect le plus important. Selon la philosophie d'exploitation adoptée par *(nom de l'exploitant aérien)*, la sécurité est essentielle au succès. Toute politique ou procédure doit être élaborée en tenant compte de lignes directrices orientées vers la sécurité. La connaissance et le respect de pratiques sûres élaborées pour le bénéfice du personnel des opérations aériennes et de la régulation des vols sont essentiels à la prévention des accidents. **MIEUX VAUT PRÉVENIR QUE GUÉRIR.**

### **3.02 COMPORTEMENT DU PERSONNEL**

*(nom de l'exploitant aérien)* s'attend à ce que tous ses employés acceptent certaines responsabilités afin d'adhérer à ses principes en matière de comportement du personnel et d'offrir un degré élevé d'intégrité personnelle. Non seulement un comportement acceptable implique le respect total des droits et sentiments d'autrui, mais il exclut tout comportement, tant au niveau professionnel que personnel, qui pourrait : nuire à l'employé lui-même, nuire aux autres employés, nuire à l'entreprise ou provoquer toute réaction défavorable de la part d'un client interne ou externe, actuel ou potentiel.

Lorsqu'il n'a pas été autorisé à accorder une entrevue ou à faire des déclarations publiques, le personnel de régulation des vols doit, dans ses relations avec le public et les médias, faire preuve de discrétion en ce qui concerne l'entreprise. Il doit également obtenir l'autorisation de *(nom de la personne)* avant de représenter *(nom de l'exploitant aérien)* dans tout forum public (par exemple, les allocutions, les journées d'orientation scolaire, etc.)

Le personnel de régulation des vols contacté directement ou indirectement par le Bureau de la sécurité des transports du Canada doit éviter de commenter toute situation régulière ou toute irrégularité. Le représentant du Bureau de la sécurité des transports du Canada qui appelle doit être aiguillé vers la direction de la sécurité des vols de *(nom de l'exploitant aérien)* (*numéro de téléphone et nom du responsable de la sécurité de l'exploitant aérien*) afin qu'il s'identifie officiellement et qu'il puisse obtenir tous les renseignements qu'il désire sur certains événements passés ou futurs.

Personne ne doit être sous l'effet de l'alcool et/ou de drogues psychodysléptiques lorsqu'il est en service. Il est strictement interdit de dormir lorsque l'on travaille comme régulateur de vol en poste.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

### **3.03 NORMALISATION**

La normalisation permet d'améliorer la sécurité et le rendement en attribuant de façon logique aux différents membres du personnel de régulation des vols la responsabilité d'accomplir les tâches qui doivent être effectuées. L'utilisation de procédures normalisées allège le fardeau que constitue la planification en plus de favoriser la confiance et la précision au sein du personnel de régulation des vols.

Bien qu'il soit impossible de parer à toute éventualité, il a été prouvé à maintes reprises qu'un degré élevé de planification, de communication, de soutien à la régulation des vols et de normalisation permettait une meilleure exploitation.

Le personnel de régulation des vols a pour objectif d'atteindre un niveau de normalisation précis afin d'éliminer les pratiques dangereuses, les imprudences et les procédures individualisées, sans pour autant négliger flexibilité, jugement et professionnalisme.

### **3.04 AVIS D'INFRACTION**

Toute communication provenant de Transports Canada que reçoit le personnel de régulation des vols concernant une infraction présumée ou réelle, ou encore un incident, est immédiatement transmise au gestionnaire de régulation des vols.

### **3.05 DISPOSITIFS ÉLECTRONIQUES PORTATIFS**

Lorsqu'il est en service, le personnel de régulation des vols *ne doit pas* porter de casque d'écoute pour écouter des signaux audio *non reliés au contrôle d'exploitation*. Le régulateur de vol *doit en tout temps* écouter les communications de l'entreprise.

### **3.06 COMMUNICATIONS**

Tout membre du personnel de régulation des vols doit réussir l'examen menant à l'obtention d'un certificat à usage restreint de radiotéléphonie et posséder un certificat valide.

Tout membre du personnel de régulation des vols est personnellement responsable de fournir au gestionnaire de régulation des vols une copie de son certificat à usage restreint

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

de radiotéléphonie valide afin que les parties autorisées puissent en prendre connaissance et l'examiner.

Tout membre du personnel de régulation des vols doit suivre les lignes directrices de Transports Canada en matière d'utilisation et de contrôle des communications et de l'équipement de radiotéléphonie.

Tout membre du personnel de régulation des vols doit respecter la procédure téléphonique appropriée en identifiant le nom du service, suivi du nom de la personne que l'appelant a rejoint.

Toutes les communications radio acheminées au service de régulation des vols doivent être traitées par le personnel de régulation des vols dès qu'elles sont reçues.

Si la charge de travail d'un membre du personnel ou de tout le service de régulation des vols le justifie, il peut s'avérer nécessaire, pour des raisons de sécurité, d'attribuer un ordre de priorité aux appels radio et/ou téléphoniques entrants. Cela doit alors se faire dans l'ordre ci-dessous :

1. Appels radio associés aux appareils en vol et aux appareils se déplaçant au sol ayant déclaré une situation d'urgence.
2. Appels téléphoniques associés aux appareils en vol et aux seuls appareils se déplaçant au sol ayant déclaré une situation d'urgence, si l'information qu'ils véhiculent est critique pour la poursuite sécuritaire du vol et/ou si elle a été demandée spécialement par l'équipage de conduite et/ou le régulateur de vol en service.
3. Appels radio associés aux appareils volant dans des conditions normales.
4. Appels radio associés aux appareils se déplaçant au sol de façon normale pendant leur phase de départ.
5. Appels radio associés aux appareils se déplaçant au sol de façon normale pendant leur phase d'arrivée.
6. Appels téléphoniques associés aux opérations normales d'appareils en vol ou au sol.

### **3.07 POLITIQUE DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS**

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

Le régulateur de vol en poste et le commandant de bord doivent déployer tous les efforts nécessaires pour régler en temps opportun, de façon sûre et efficace, tous les différends relatifs au contrôle d'exploitation.

Cependant, si le règlement d'un différend entre le régulateur de vol et le commandant de bord s'avère impossible, ce sont les mesures les plus prudentes qui doivent être suivies. Le commandant de bord et le régulateur de vol doivent alors demander au gestionnaire de régulation des vols et au gestionnaire des opérations d'intervenir pour régler le différend.

S'il est impossible de régler le différend et qu'il y a retard ou annulation d'un vol, les deux parties doivent soumettre au gestionnaire des opérations un rapport écrit complet décrivant l'objet à la base du différend.

### **3.08 Dossiers de communication**

Les régulateurs de vol doivent tenir à jour un dossier contenant l'information échangée entre les équipages de conduite, les employés de maintenance et (*énumérer tous les services fournissant aux employés du contrôle d'exploitation de l'information associée à la sécurité*). L'information doit être conservée pendant au moins (xx jours/mois).

### **3.09 Dossiers du régulateur de vol**

L'exploitant aérien tient à jour des dossiers sur chaque employé de régulation des vols. Ces dossiers indiquent si chaque employé possède toute la formation et a subi tous les contrôles de compétence spécifiés dans le Règlement de l'aviation canadien. Ces dossiers se trouvent et sont tenus à jour au service de régulation des vols *situé (adresse où se trouvent les dossiers)*. La tenue à jour de ces dossiers relève directement du gestionnaire de régulation des vols.

### **3.10 Formation**

La formation de tous les régulateurs de vol s'effectue conformément à la NSAC 725.124 (21); le Manuel de formation générique des régulateurs de vol d'un exploitant aérien (TP 13498F) donne de plus amples renseignements sur la formation.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**Contrôle d'exploitation**

**CHAPITRE 4  
POLITIQUES D'ADMINISTRATION**

<b>SECTION</b>	<b>TITRE</b>	<b>PAGE</b>
4.01	OBJECTIFS	1
4.02	FAÇONS DE SE RAPPORTER AU TRAVAIL	1
4.03	CHANGEMENT DE QUART OU DE CHARGE DE TRAVAIL	1
4.04	EXPOSÉ	1
4.05	CONTRÔLE D'EXPLOITATION	2
4.06	GESTION DE LA CHARGE DE TRAVAIL	2
4.07	TÂCHES OPÉRATIONNELLES	3
4.08	PROCÉDURES D'EXPLOITATION	3

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

Intentionnellement laissé en blanc

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

#### **4.01 OBJECTIFS**

Le service de régulation des vols a pour fonction d'effectuer des opérations aériennes sûres et efficaces ainsi que de coordonner ces opérations avec le commandant de bord et les autres services et organismes. Pour ce faire, le régulateur de vol doit constamment demeurer à l'affût des conditions variables affectant l'environnement où se déroulent les opérations et être prêt à réagir correctement à toute variation de ces conditions, tel qu'indiqué dans la réglementation, les politiques et les procédures établies. Dans l'exercice de ses fonctions, le régulateur de vol est censé planifier, anticiper les problèmes, établir des priorités et faire preuve de jugement.

#### **4.02 FAÇON DE SE RAPPORTER AU TRAVAIL**

Les membres du personnel de régulation de vols doivent se rapporter au travail à l'heure prévue et être prêts à effectuer les tâches qui leur sont attribuées. Avant l'attribution de ces tâches, chacun doit être au courant de ses responsabilités, de son autorité et des critères opérationnels associés au travail qu'il se voit attribuer.

#### **4.03 CHANGEMENT DE QUART OU DE CHARGE DE TRAVAIL**

En prenant la relève, les régulateurs de vol assument la responsabilité et l'autorité quant à la charge et à la zone de travail et ils doivent demeurer en poste :

- (a) jusqu'à ce qu'ils soient relevés par un autre régulateur,
- (b) jusqu'à la fin des opérations, ou
- (c) jusqu'à ce que le régulateur de vol en poste soit relevé de ses fonctions par un gestionnaire qualifié de régulation des vols.

#### **4.04 EXPOSÉ**

Lors d'un changement de quart, l'exposé du régulateur de vol relevé doit comporter une explication complète des éléments suivants :

- Vols dans la phase de surveillance
- Cartes d'isohypses en altitude (pertinentes aux opérations)
- Cartes de temps significatif
- Cartes d'analyse en surface et cartes météorologiques



*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

- Information météorologique relative aux aéroports de départ, de destination et de dégagement
- Comptes rendus météorologiques de pilote (PIREP)
- Les NOTAM AIRMET et SIGMET
- Modifications aux manuels des aéronefs
  - Modifications aux manuels d'exploitation
  - Équipement MEL requis

De plus, sur demande, le régulateur de vol fera aux équipages de conduite un exposé météo complet portant sur les sujets suivants :

- Information météorologique (entre autres sur les aéroports de départ, de destination, de dégagement ou tout aéroport en route pouvant avoir une incidence sur le vol)
- Information NOTAM pour les aéroports et les installations en route pouvant avoir une incidence sur le vol
- État des aéronefs (éléments de la MEL, etc.)
- Limites (toute restriction pouvant être imposée par les éléments des MEL, par l'ATC ou par les politiques de l'exploitant aérien)
- Limites de performances (masse, altitude, température)
- Irrégularités d'exploitation et exploitation courante (limitation du trafic nocturne, ATC, problèmes professionnels, etc.)
- Tout avis ou bulletin publié par l'exploitant aérien ou Transports Canada.

REMARQUE : Un régulateur de vol est considéré relevé seulement lorsque celui qui le relève, lequel doit assumer ses tâches et responsabilités, est satisfait de l'exposé reçu du régulateur relevé. En prenant la relève, le nouveau régulateur de vol accepte implicitement toute la responsabilité du poste.

#### **4.05 CONTRÔLE D'EXPLOITATION**

Le contrôle d'exploitation est défini comme l'exercice du droit de formuler, d'exécuter et de modifier le plan de vol d'exploitation d'un vol, tel qu'expliqué en détail dans le Règlement de l'aviation canadien. Seuls le commandant de bord et le régulateur de vol en poste se partagent l'autorité du contrôle d'exploitation. Aux fins de l'exploitation, le contrôle d'exploitation commence (*nombre d'heures avant le départ du vol*) et se termine sur confirmation de l'arrivée du vol à destination.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

Le régulateur de vol effectue deux tâches clés associées au contrôle d'exploitation : la préparation avant le départ et la surveillance des vols. L'entreprise s'attend à ce que chaque régulateur de vol définisse ses priorités de façon que la **surveillance des vols ait toujours priorité** sur les activités de préparation avant le départ et de planification de vols.

Les équipages de conduite et les régulateurs de vol qui planifient des vols en plusieurs étapes doivent s'assurer que les plans de vol demeurent valides. Lorsqu'ils arrivent à une escale, les équipages de conduite vérifient si le plan de vol initial a été modifié. Les régulateurs transmettent les plans de vol modifiés aux escales, lesquelles doivent confirmer qu'elles les ont reçus et que le commandant de bord les a acceptés.

Si le nombre d'activités liées au contrôle d'exploitation augmente à un point tel que les activités de préparation avant le départ commencent à nuire à la surveillance efficace des vols exercée par un régulateur de vol, ce dernier doit suivre la procédure suivante :

- réduire les activités de préparation avant le départ afin de continuer à exercer une surveillance sûre des vols;
- replanifier les activités normales de préparation avant le départ en allant même jusqu'à retarder et/ou annuler les vols n'ayant pas encore débuté dont il a le contrôle de l'exploitation.

#### **4.06 GESTION DE LA CHARGE DE TRAVAIL**

Les priorités normales sont énumérées ci-dessous; elles doivent cependant être adaptées aux opérations quotidiennes. L'urgence des diverses conditions d'exploitation nécessite que l'ordre de priorité suivant soit respecté :

Les situations d'**URGENCE ET MENAÇANT LA SÉCURITÉ** doivent être traitées en priorité absolue.

Les **PILOTES** doivent d'abord **ÊTRE AVISÉS** avant le départ et le commandant de bord doit connaître suffisamment de détails pour s'acquitter de ses responsabilités conformément au Règlement de l'aviation canadien. Au besoin, des mises à jour seront effectuées en route.

Conditions associées à la sécurité, par exemple :

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

- SIGMET, turbulence et orages sur la trajectoire de vol.
- Modification du milieu d'exploitation : information à jour sur les vents, avis météo aux aéroports de décollage et de destination, retards aux aérogares, installations défectueuses, état du terrain, avis de déroutement.
- S'assurer que la MEL a été approuvée.
- Modification des plans de vol exploitation et des autorisations de partir.
- Modification des vols autorisés antérieurement pour tenir compte des modifications du PVE dans les conditions d'exploitation.
- Modification des plans de vol pour refléter les modifications apportées à l'aéronef.
- Mise à jour de toutes les restrictions de performance dues à la température, à la pression, à la masse, etc.
- On s'attend à ce que les régulateurs de vol s'entraident, au besoin.
- Avertir les gestionnaires si la charge de travail devient impossible à gérer.
- Réponse rapide aux appels téléphoniques (mentionner le nom et le service).
- Réponse aux appels radio.
- Lire et évaluer toute information écrite relative au contrôle d'exploitation et y répondre.

Les éléments énoncés ci-dessus ne libèrent aucunement le régulateur de vol de l'obligation de surveillance continue des conditions météorologiques et des installations, de la progression des vols et des autres tâches de régulation.

#### **4.07 TÂCHES OPÉRATIONNELLES**

Traiter les problèmes suivants quant à la préparation avant le départ :

- Modifications relatives à l'aérodrome de décollage
- État du terrain
- Restrictions de l'ATC
- Modification de la charge marchande
- Articles des MEL
- Conditions météorologiques affectant la masse maximale prévue au décollage
- Créneaux
- Changements d'aéronef

#### **4.08 PROCÉDURES D'EXPLOITATION**

##### **LIMITES STRUCTURALES DE MASSE DUES AUX PERFORMANCES**

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

## **DE L'APPAREIL**

Le régulateur de vol en poste doit entretenir sa connaissance pratique des paramètres de performances, y compris des limites de performances et des limites structurales des types d'appareil avec lesquels il travaille. Cette connaissance ainsi que les analyses météorologique et opérationnelle doivent être utilisées pour :

déterminer, au moyen des éléments suivants, la masse maximale prévue au décollage :

- Limites structurales
- Performances des appareils
- Facteurs de limitation de la piste
- Marge de franchissement du relief en route

déterminer, au moyen des éléments suivants, la masse maximale prévue à l'atterrissage :

- Limites structurales
- Performances des appareils
- Facteurs de limitation de la piste de destination et des aérogares des terrains de dégagement.

Le manuel d'analyse des pistes de (nom de l'exploitant aérien) comporte des tables des limites de masse pour les aéroports réguliers et certains aéroports de dégagement et de vols nolisés souvent utilisés.

Lorsque l'on utilise le manuel d'analyse des pistes pour calculer les MTOW, il faut être conscient que les masses ainsi calculées peuvent limiter la charge. Il est donc essentiel que les régulateurs de vol surveillent de près les masses au décollage afin de s'assurer que la charge marchande maximale est transportée ET qu'il n'y a pas surcharge.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

Intentionnellement laissé en blanc

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**CONTRÔLE D'EXPLOITATION**

**CHAPITRE 5  
PLANIFICATION DES VOLS**

<b>SECTION</b>	<b>TITRE</b>	<b>PAGE</b>
5.01	Généralités	1
5.02	Plan de vol exploitation	1
5.03	Dépôt des plans de vol	3
5.04	Dépôt des plans de vol	4
5.05	Minimums météorologiques	5
5.06	Minimums de décollage et d'atterrissage	5
5.07	Aérodromes de dégagement	5
5.08	Aérodromes de dégagement au décollage	5
5.9	Plans de vol préparés automatiquement ou par ordinateur	6
5.10	Plans de vol préparés manuellement	6
5.11	Calculs relatifs au carburant figurant dans un plan de vol préparé manuellement (exemple)	7
5.12	Autorisation d'un plan de vol préparé manuellement (exemple)	8

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**Intentionnellement**

**laissé**

**en**

**blanc**

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**5.01 Généralités**

Conformément à la classification de son système de contrôle d'exploitation, (*nom de l'exploitant aérien*) se soumet au type de plan de vol exploitation (PVE) suivant. Un PVE de 30 articles, tel que décrit dans la liste qui suit sera utilisé, et un PVE de 18 articles, tel que décrit à l'aide des articles marqués d'un astérisque dans la liste qui suit servira pour les vols locaux (vols d'essais, de formation, d'excursion aérienne).

Les plans de vol exploitation seront publiés pour tous les vols de (*nom de l'exploitant aérien*), y compris les vols d'essais, de formation et d'excursion aérienne locale.

**5.02 Plan de vol exploitation**

Le contenu minimal d'un plan de vol exploitation est le suivant :

1. \* le nom de l'exploitant aérien;
2. \* la date du vol;
3. \* le numéro d'immatriculation de l'avion;
4. \* le suffixe de l'avion (s'il y a lieu);
5. \* le type et le modèle d'avion (s'il y a lieu);
6. \* le numéro de vol (s'il y a lieu);
7. \* le type de vol (IFR ou VFR de nuit, à moins que tous les vols de l'exploitant soient du même type);
8. \* le nom du commandant de bord;
9. \* le nom du régulateur de vol (s'il y a lieu);
10. \* l'aérodrome de départ;
11. \* l'aérodrome de destination;



*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

12. \* l'aérodrome de dégagement (s'il y a lieu), incluant les aérodromes de dégagement en route s'ils sont obligatoires;
13. \* les trajectoires à suivre entre chaque point de cheminement, et ce jusqu'à destination, et une méthode pour obtenir les trajectoires connexes pour chacun;
14. \* la trajectoire jusqu'à l'aérodrome de dégagement;
15. \* la mention de tout point de cheminement en route qui répond aux exigences spéciales d'exploitation (ETHOS, etc.);
16. \* les altitudes prévues jusqu'à destination et à l'aérodrome de dégagement (s'il y a lieu);
17. \* la vitesse vraie prévue en croisière;
18. \* la vitesse indiquée prévue ou nombre de Mach prévu en croisière (selon le cas);
19. \* le vent à l'altitude de croisière prévue exprimé sous forme de direction et de vitesse ou de composante du vent et d'angle de dérive;
20. \* la température à l'altitude de croisière;
21. \* la vitesse sol ou la composante de vent pendant le vol en croisière;
22. \* le temps de vol prévu en route (s'il est subdivisé en fonction des points de cheminement, le total doit être précisé);
23. \* le temps de vol entre la destination et l'aérodrome de dégagement (s'il y a lieu);
24. \* la distance jusqu'à destination; si elle est subdivisée en fonction des points de cheminement, le total doit être précisé;
25. \* la distance entre la destination et l'aérodrome de dégagement;
26. \* la quantité de carburant nécessaire en route et entre la destination et l'aérodrome de dégagement;

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

27. \* la quantité de carburant nécessaire selon le type de plan de vol, pour les items suivants :

- (a) circulation au sol;
- (b) destination;
- (c) aérodrome de dégagement;
- (d) réserve pour circuit d'attente; et
- (e) réserve supplémentaire ou en route, s'il y a lieu;

28. \* la masse :

- (a) de tout le carburant à bord;
- (b) de l'aéronef sans carburant; et
- (c) maximale prévue au décollage;

29. \* la signature du commandant de bord et du régulateur de vol, s'il y a lieu, ou tout autre moyen d'attester l'acceptation du plan de vol exploitation ; et

30. \* le nombre de personnes à bord (équipage et passagers), d'après les corrections de charges de dernière minute.

La structure du plan de vol exploitation doit permettre à l'équipage de consigner les quantités de carburant et le progrès du vol par rapport à ce qui a été prévu au plan de vol. Ce dernier peut être préparé par ordinateur ou à la main par l'équipage de conduite ou le régulateur de vol à l'aide des diagrammes et de tableaux. Si le plan de vol exploitation est préparé manuellement, les régulateurs de vol utilisent un formulaire approuvé par (nom de l'exploitant aérien).

Le nom du régulateur apparaît sur le plan de vol préparé par ordinateur pour indiquer qu'il l'a accepté. Le commandant de bord signe le plan de vol après en avoir vérifié tout le contenu. La signature du plan de vol par le commandant de bord signifie que ce dernier l'a approuvé et accepté. Avant de signer le plan de vol, le commandant de bord et le régulateur de vol doivent régler tous les problèmes.

Les plans de vol préparés manuellement sont transmis au commandant de bord par (*indiquer par quel moyen, comme le télécopieur, le téléimprimeur, etc.*) et ils comportent la signature du régulateur de vol dans la case appropriée.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

*(L'exploitant aérien doit inclure ici une description des procédures que suit le personnel de contrôle d'exploitation pour préparer un plan de vol par ordinateur, ou encore effectuer un renvoi à un manuel comportant une telle description).*

### **5.03 Dépôt des plans de vol**

Le régulateur dépose le plan de vol approuvé auprès de l'ATC au moins (*xx heures*) avant le départ. Si des modifications de route s'imposent, un nouveau plan de vol est déposé et on doit veiller à ce que le plan de vol à jour et valide soit transmis à l'ATC. Le régulateur de vol consigne toutes les modifications apportées au plan de vol en inscrivant le moment et la nature de chacune.

### **5.04 Dépôt des plans de vol**

Lorsque le système de communication habituel est en panne, il peut y avoir régulation des vols par un pilote. Le commandant de bord s'assure alors :

1. qu'une copie du plan de vol exploitation est remise à un responsable à l'aéroport de départ;
2. d'établir dès que possible et en temps opportun la communication avec l'installation de contrôle d'exploitation, après le début du vol;
3. de transmettre le contenu du plan de vol à l'installation de contrôle d'exploitation;
4. qu'un rapport écrit décrivant les circonstances sera transmis dès que possible au service des opérations aériennes après le vol.

### **5.05 Minimums météorologiques**

Voir le manuel d'exploitation (chapitre, section)

### **5.06 Minimums de décollage et d'atterrissage**

Voir le manuel d'exploitation de l'entreprise (chapitre, section)

### **5.07 Aérodrômes de dégagement**

Voir le manuel d'exploitation (chapitre, section)

### **5.08 Aérodrômes de dégagement au décollage**

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

Le régulateur de vol note habituellement sur le plan de vol un aéroport de décollage au décollage, en cas de besoin. Si un aéroport de décollage doit être assigné après le dépôt du plan de vol, le régulateur :

1. communique avec l'équipage de conduite et avise le commandant de bord de l'aéroport de décollage assigné et des exigences relatives au carburant;
2. indique dans son dossier que l'aéroport de décollage au décollage a été accepté;
3. demande aux équipages de conduite de noter le nom de l'aéroport de décollage au décollage accepté sur le plan de vol exploitation.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

L'équipage de conduite avise le régulateur s'il s'aperçoit qu'un aérodrome de dégagement au décollage est nécessaire. Le commandant de bord :

1. déclare alors qu'un aérodrome de dégagement au décollage est nécessaire;
2. vérifie alors si l'aérodrome de dégagement au décollage proposé est acceptable;
3. note le nom de l'aéroport de dégagement au décollage accepté sur le plan de vol exploitation.

### **5.09 Plans de vols préparés automatiquement ou par ordinateur**

*Les exploitants aériens utilisant un système de préparation des plans de vol par ordinateur doivent décrire le processus que doit suivre le régulateur pour obtenir un plan de vol et le faire accepter par le commandant de bord. Ils doivent tenir compte des éléments suivants :*

- *façon d'autoriser le plan de vol (signature conventionnelle ou électronique)*
- *modification des plans de vol*
- *présentation de l'information que contiennent les NOTAM sur le plan de vol*
- *présentation de l'information météorologique*
- *information sur les restrictions relatives aux pistes*
- *données aérologiques en altitude utilisées pour les calculs relatifs au carburant*

*Les régulateurs et les pilotes doivent avoir à leur disposition une courte explication de tous les articles figurant sur un plan de vol préparé par ordinateur*

### **5.10 Plans de vol préparés manuellement**

Si, à cause d'une panne d'ordinateur, le contrôle d'exploitation ne peut préparer automatiquement un plan de vol, les procédures suivantes doivent être respectées :

1. En utilisant les données aérologiques appropriées, les régulateurs choisissent l'altitude optimale pour la route et l'appareil.
2. Les données aérologiques sont utilisées pour calculer la température et les composantes moyennes de vent en route (voir l'exemple 5.10).
3. La consommation en carburant pour la route est obtenue en utilisant la section de planification appropriée du manuel de vol de l'appareil.
4. Le choix normal des aérodromes de dégagement et la consommation en carburant supplémentaire sont calculés grâce à la technique ci-dessous.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

5. La consommation minimale totale en carburant pour le vol, incluant le carburant de la réserve, celui de la réserve pour aérodrome de dégagement, celui de la réserve supplémentaire et celui consommé, est indiquée au commandant de bord.
6. La masse maximale au décollage pour le vol est calculée de façon à ce que la masse maximale à l'atterrissage et/ou les masses structurales maximales au décollage ne soient pas dépassées.
7. Un message d'autorisation est envoyé au commandant de bord (voir l'exemple 5.11).

**5.11 Calculs relatifs au carburant figurant dans un plan de vol préparé manuellement**

**Calculs relatifs au carburant**

ROUTE	Départ	Destination	Dégagement
	YYZ	YUL	YOW
Altitude prévue	150		6 000
Température	STD M4		STD
Vitesse vraie	245		
Composante de vent	P20K		M10K
Vitesse sol	265		
Distance	390		90
Heure	1:30		:20
Consommation en carburant	7 500		2 500
Carburant supplémentaire pour (ATC, etc.)			1 000
Réserve			2 200
Masse maximale à l'atterrissage	50 000		
Masse maximale au décollage calculée = consommation + MLW	57 500		
FOD total			5 700
Consommation minimale en carburant = consommation + FOD	13 200		
Masse maximale au décollage	57 500		

**5.12 Autorisation d'un plan de vol préparé manuellement**

S'il est impossible de préparer un plan de vol au moyen d'un ordinateur, les régulateurs de vol doivent transmettre l'information suivante au commandant de bord (*il ne s'agit que*

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

*d'un exemple et il doit être modifié pour répondre aux besoins de l'exploitant aérien).*

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**Exemple :**

*Exemple* de message que doit comporter un plan de vol préparé manuellement :

Veillez remettre au commandant de bord (*nom*)  
Le régulateur (*nom*) autorise FLT 1234/dte YYZ/YUL MIN 13200 MTOW 57500  
ALTN YOW  
PLNG YYZ-YUL FL150/TMP STD M4/COMP P20K/DIST 390 NM/TIME  
1:30/BURN 7500  
ALTERNATE YOW FL 6000/TMP STD/COMP M10K/DIST  
90NM/TIME:30/BURN 2500  
ADNL 1000 PLND FOR ATC/FOD 5700  
MTOW 57500 GOOD TO 23C RWUNWAY 06L PRES 29.92  
ROUTEING (*planifié avec l'ATC*) (YYZ-SID -----YUL) DEPARTURE  
TIME 1400Z TAS 245 kts ETE \*\*\*\*.

(Abréviations : 1234= numéro du vol, dte = date d'exploitation, YYZ/YUL aérodomes de départ et de destination, MIN = quantité minimale de carburant, MTOW = masse maximale au décollage, ALTN = aérodomes de dégagement, FL = niveau de vol, TMP = température, M = MOINS, P = PLUS, COMP = composante moyenne pour la trajectoire utilisant M ou P pour représenter une composante positive ou négative, DIST = distance, ADNL = carburant supplémentaire, TAS =vitesse vraie, ETE = durée prévue en route.)



*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

Intentionnellement laissé en blanc

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**Contrôle d'exploitation**

**CHAPITRE 6  
PROCÉDURES D'URGENCE**

<b>SECTION</b>	<b>TITRE</b>	<b>PAGE</b>
6.01	Rôles et responsabilités	1
6.2	Liste d'appel en cas d'alarme	2
6.3	Liste d'appel en cas de déversement de matières dangereuses	3

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

Intentionnellement laissé en blanc

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**6.01 Rôles et responsabilités** (il ne s'agit que d'un exemple et il peut y avoir des différences d'un exploitant aérien à un autre)

**Gestionnaire de régulation des vols**

En cas d'accident grave, le gestionnaire de régulation des vols est responsable envers le directeur des opérations aériennes

- de la coordination globale de toutes les tâches de régulation des vols décrites dans le manuel d'intervention d'urgence de (*nom de l'exploitant aérien*);
- d'organiser et/ou de fournir l'aide dont a besoin le régulateur de vol en poste;
- de s'assurer que les effectifs de régulation des vols sur les lieux sont suffisants pour permettre de libérer le régulateur de vol en poste de toutes les responsabilités de contrôle d'exploitation qui n'ont pas de lien avec l'accident grave;
- de s'assurer que tous les documents associés à l'accident qu'a envoyés le régulateur de vol qui contrôle sont bien classés dans le dossier des comptes rendus d'événements d'aviation;
- d'effectuer les tâches attribuées au gestionnaire de régulation des vols mentionnées dans le manuel d'intervention d'urgence de (*nom de l'exploitant aérien*);
- d'aviser et de tenir au courant le directeur des opérations aériennes de tous les détails connus relativement aux événements d'aviation;

**Régulateur de vol en poste**

En cas d'accident grave, le régulateur de vol en poste est responsable envers le gestionnaire de régulation des vols

- de recueillir tous les documents de vol relatifs à l'accident et de les livrer en temps opportun au gestionnaire de régulation des vols.
- du contrôle d'exploitation du vol en cause jusqu'à ce que ce dernier prenne fin ou jusqu'à ce qu'il soit **officiellement** dégagé de ses responsabilités par le gestionnaire de régulation des vols ou le directeur des opérations aériennes.

\*\*\*Remarque : le fait qu'il soit officiellement dégagé de ses responsabilités par le gestionnaire de régulation des vols ou le directeur des opérations aériennes n'empêche pas le régulateur de vol en poste de continuer d'apporter, dans la mesure du possible, son aide pendant le reste de l'intervention d'urgence.\*\*\*

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

- d'obtenir le plus d'information possible sur la nature de l'urgence et de la transmettre en temps opportun au gestionnaire de régulation des vols.
- de répartir la charge de travail assignée de façon à ce que le régulateur puisse consacrer toute son attention sur l'événement.
- de recueillir, consigner et transmettre au gestionnaire de régulation des vols toutes les données pertinentes à l'événement.
- d'établir, dans la mesure du possible, une communication directe avec l'appareil
- de consigner sur papier et le plus tôt possible toutes les directives.
- de libérer au besoin toutes les fréquences radio de l'entreprise servant dans des communications non essentielles.
- d'avertir, aux escales hors réseau, la tour de contrôle, la FSS et le personnel affecté aux urgences (s'il y a lieu).
  
- de conserver tous les documents relatifs à la planification des vols provenant notamment :
  - des téléimprimeurs
  - des télécopieurs
  - des autorisations des régulateurs
  - des plans de vol
  - des NOTAM
  - des renseignements sur les marchandises dangereuses (s'il y a lieu)
  - des enchaînements de bulletins météorologiques, y des bulletins spéciaux
  - des prévisions pour les voies aériennes et les régions terminales des aérodomes de destination et de dégagement
  - de toutes les communications entre le régulateur et l'appareil
  
- de préparer et de conserver une analyse complète des véritables conditions météorologiques en route et en régions terminales, portant spécifiquement sur le lieu de l'accident et comportant une comparaison entre les conditions réelles et les conditions prévues.

(Le chapitre xx) du manuel d'intervention d'urgence comporte les procédures devant être suivies pour le traitement des situations constituant une menace pour les aéronefs ou les biens de **(nom de l'exploitant aérien)**.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

**6.02 Liste d'appel en cas d'alarme**

Consulter le chapitre xx du manuel d'intervention d'urgence pour obtenir la liste complète des numéros de téléphone de la direction ainsi que l'ordre d'appel.

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---

### **6.03 Liste d'appel en cas de déversement de matières dangereuses**

En cas de rupture, de déversement, de contamination ou d'autres incidents mettant en danger des personnes ou des biens, il existe de nombreux organismes offrant de l'aide ou des conseils d'experts. Le régulateur en poste doit faire preuve de jugement et ne communiquer avec l'un des organismes ci-dessous **qu'en cas d'urgence**.

#### **Canada**

##### **Pour toute urgence relative à un déversement de matières dangereuses**

Nom : **CANUTEC**  
Téléphone : 1-613-996-666  
Type d'aide : Expertise technique en gestion de situations d'urgence

#### **États-Unis**

##### **Urgences impliquant des produits chimiques, y compris les toxiques de la classe B.**

Nom : **CHEMTEC** (Chemical Transportation Emergency Center)  
Téléphone : 1-202-483-7616  
Type d'aide : Expertise technique en gestion de situations d'urgence. Peut également donner d'autres numéros de téléphone d'urgence.

##### **Agents étiologiques**

Nom : U.S. Public Health Service, Center for Disease Control  
Téléphone : 1-404-633-5313  
Type d'aide : Expertise et directives techniques

##### **Matières radioactives**

Nom : U.S. Department of Energy, Security operation Center  
Téléphone : 1-615-525-7885 ou 526-1005  
Type d'aide : Expertise et conseils techniques

*(Nom de l'exploitant aérien)*  
**Manuel de contrôle d'exploitation des régulateurs de vol**

---