



Transports  
Canada

Transport  
Canada

TP 13750F  
(10/2000)

**Aviation Commerciale et d'affaires  
Manuel d'inspection et de vérification  
(Listes de vérification)**

**Canada**

Avant-propos .....	4
Relevé des modifications .....	5
Révisions du manuel.....	5
Chapitre 1 Description et applicabilité du programme .....	6
1.1 But .....	6
1.2 Applicabilité.....	6
Chapitre 2 Politique et procédures d’inspection et de vérification.....	8
2.1 But .....	8
2.2 Domaines d’inspection spécialisés d’ACA .....	8
2.2.1 Généralités .....	8
2.3 Listes de vérifications, formulaires et documents d’orientation.....	9
2.3.1 Généralités .....	9
2.3.2 Listes de vérifications spécifiques .....	9
2.4 Inspections .....	9
2.5 Vérifications.....	10
2.5.1 Classification.....	10
2.5.2 Vérification conjointe de grande envergure .....	10
2.5.3 Vérification conjointe de moindre envergure .....	10
2.5.4 Vérification spécialisée.....	10
2.6 Planification d’une vérification .....	11
2.6.1 Généralités .....	11
2.6.2 Avis aux gestionnaires de vérification.....	11
2.6.3 Obtention des membres de l’équipe .....	11
2.6.4 Avis à l’entité visée .....	12
2.7 Plan de vérification .....	12
2.8 Réunion de l’équipe avant la vérification.....	13
2.9 Notes de la réunion initiale .....	13
2.10 Constatations de vérification.....	13
2.11 Notes de la réunion de clôture .....	13
2.12 Rapport de vérification.....	14
2.13 Comité de révision du rapport de vérification .....	14
2.14 Observations et constatations parallèles .....	14
2.15 Formulaire de suivi des mesures correctives .....	14
Chapitre 3 Listes de vérifications et documents d’orientation.....	15
3.1 But .....	15
3.2 Applicabilité.....	15
3.3 Listes de vérifications du domaine fonctionnel des opérations aériennes .....	15
3.4 Sécurité des cabines .....	17
3.5 Marchandises dangereuses .....	18
3.6 Sécurité et santé au travail - Aviation.....	18
Annexes.....	19
Annexe 1 Modèle de lettre de nomination – Gestionnaire de vérification.....	20
Annexe 2 Modèle de lettre de nomination - Chef d’équipe .....	22
Annexe 3 Modèle de lettre de nomination - Membre d’équipe de vérification.....	24
Annexe 4 Modèle de lettre d’avis de vérification destinée à l’entité visée.....	26
Annexe 5 Plan de vérification .....	28
Annexe 6 Ordre du jour de la réunion préliminaire de l’équipe de pré-vérification.....	40
Annexe 7 Ordre du jour de la réunion initiale .....	42
Annexe 8 Ordre du jour de la réunion de clôture .....	45
Annexe 9 Lettre d’accompagnement du rapport de vérification .....	47
Annexe 10 Rapport de vérification .....	48
Annexe 11 Formulaire de suivi des mesures correctives .....	60
Listes de vérifications d’inspection et de vérification.....	61
FO-1 Vérification antérieure de Transports Canada .....	62

FO-2	Certificat et spécifications d'exploitation aérienne .....	64
FO-3	Manuels de compagnie .....	66
FO-4	Bibliothèque des publications.....	68
FO-5	Personnel de gestion et de coordination des opérations.....	69
FO-6	Programme des pilotes vérificateurs de transporteurs aériens.....	70
FO-7	Programme de formation des équipages de conduite .....	71
FO-8	Dossiers de formation des équipages de conduite .....	74
FO-9	Système de contrôle d'exploitation .....	77
FO-10	Documents de vol .....	82
FO-11	Inspection des aéronefs .....	83
FO-12	Documents des aéronefs .....	84
FO-13	Liste d'équipement minimal .....	86
FO-14	Inspection en vol et vérification des routes aériennes .....	87
FO-15	Limites d'utilisation relatives aux performance des aéronefs .....	88
FO-16	Programme de sécurité aérienne de l'exploitant aérien .....	89
	Listes de vérifications spécialisées, formulaires et guides .....	93
SFO-3a	Liste de vérifications du programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol.....	94
SFO-3b	Guide du programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol .....	95
SFO-3c	Matrice des documents de référence.....	105
SFO-6	Résumé de vérification du programme des pilotes vérificateurs de transporteurs aériens.....	106
SFO-8a	Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 705 du RAC) .....	107
SFO-8b	Guide du formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 705 du RAC).....	109
SFO-8c	Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 704 du RAC - Avions).....	115
SFO-8d	Guide du formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 704 du RAC - Avions) .....	117
SFO-8e	Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 704 du Hélicoptères).....	123
SFO-8f	Guide du formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 704 du RAC - Hélicoptères).....	125
SFO-8g	Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 703 du RAC - Avions)...	129
SFO-8h	Guide du formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 703 du RAC - Avions).....	131
SFO-8i	Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 703 du RAC - Hélicoptères).....	136
SFO-8j	Guide du formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 703 du RAC - Hélicoptères).....	138
SFO-8k	Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 702 du RAC).....	142
SFO-8l	Guide du formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 702 du RAC).....	144
SFO-9a	Temps de vol et de service -702 .....	147
SFO-9b	Temps de vol et de service -703 .....	153
SFO-9c	Temps de vol et de service -704 / 705 .....	158
SFO-10a	Carnet de route – Analyse de l'état de charge.....	163
SFO-11a	Rapport d'inspection de l'aéronef .....	164
SFO-11b	Vérification sur l'aire de trafic .....	167
SFO-14a	Inspection en vol.....	169

---

# Avant-propos

---

Le présent manuel renferme la politique et les procédures qui s'appliquent spécifiquement à l'exécution des inspections et vérifications au sein de la direction de l'aviation commerciale et d'affaires.

Le contenu du présent manuel complète la politique et les procédures fournies dans le manuel des vérifications réglementaires (TP 8606F).

Les inspections et les vérifications sont des éléments clés du programme de surveillance réglementaire de l'aviation commerciale et d'affaires. Afin d'exécuter leurs tâches de façon uniforme et juste, il est essentiel que les inspecteurs ACA respectent la politique et les procédures décrites dans le présent manuel.

*Le directeur*  
*Aviation commerciale et d'affaires*

*M.R. Preuss*

---

# Relevé des modifications

---

1<sup>re</sup> Édition - novembre 2000 \*

N° modification	Date	Pages visées	Date d'enregistrement	Initiales
-----------------	------	--------------	-----------------------	-----------

## Révisions du manuel

Le manuel (listes de vérifications) d'inspection et de vérification fera continuellement l'objet d'examens et de révisions. Les personnes qui constatent des erreurs ou des omissions, ou qui voudraient recommander des modifications, sont priées de faire parvenir leurs observations au directeur de l'Aviation commerciale et d'affaires (AARX).

# Chapitre 1 Description et applicabilité du programme

## 1.1 But

- (1) Le programme d'inspection et de vérification de l'aviation commerciale et d'affaires (ACA) a pour fonction de confirmer à TCAC que les opérations d'un titulaire de document d'aviation canadien sont conformes aux exigences réglementaires. Une compagnie reçoit son certificat d'exploitation aérienne (AOC) en tenant compte du fait que le programme qu'elle a soumis à l'approbation de TCAC satisfait aux exigences réglementaires. On met l'accent sur les manuels de contrôle de l'exploitant (c.-à-d. le manuel d'exploitation de la compagnie, les procédures d'utilisation normalisées, le manuel de l'agent de bord, etc.) afin de s'assurer que leur contenu assure un contrôle de programme adéquat.
- (2) Pour que le programme reçoive l'approbation de TCAC, les manuels de contrôle doivent expliquer clairement de quelle façon l'organisme entend s'y prendre pour répondre aux exigences des normes et règlements de la sous-partie du RAC en vertu de laquelle les opérations aériennes de la compagnie seront effectuées. Les manuels sont révisés afin de s'assurer que les moyens de se conformer aux exigences réglementaires sont incorporés par renvoi et documentés pour chaque processus.
- (3) Une fois approuvés, les manuels de contrôle de la compagnie deviennent des normes importantes en vertu desquelles l'organisme sera évalué. Si, pour une raison ou pour une autre, des procédures ou procédés stipulés dans un manuel sont inadéquats ou non suivis par le personnel de la compagnie, ces manquements doivent être portés à l'attention de la compagnie qui devra prendre les mesures correctives requises. On doit également porter à l'attention de la compagnie le non-respect de toutes autres exigences réglementaires. Lorsqu'on découvre un élément de non-respect/non-conformité au cours d'une inspection ou d'une vérification, on doit faire une constatation en citant des exemples de ces manquements. Les mesures correctives et de suivi seront effectuées conformément à la procédure stipulée dans le *Manuel d'inspection et de vérification* (MIV).
- (4) Les listes de vérifications, formulaires et documents d'orientation présentés ou référés au présent manuel sont conçus pour fournir aux inspecteurs / vérificateurs les renseignements et les lignes directrices nécessaires pour évaluer avec précision le degré de conformité d'un exploitant aux exigences réglementaires. Certaines listes de vérifications seront plutôt générales et renverront à des listes de vérifications, formulaires ou documents d'orientation plus spécialisés.

## 1.2 Applicabilité

- (1) La politique, les procédures, les listes de vérifications, les formulaires et documents d'orientation contenus ou référés dans le présent manuel s'appliquent à l'exécution des inspections et vérifications des exploitants suivants :

- (a) exploitants aériens dont les opérations aériennes sont effectuées en vertu de la partie VII du Règlement de l'aviation canadien;
- (b) exploitants privés dont les opérations aériennes sont effectuées en vertu de la sous-partie 4 de la partie VI du Règlement de l'aviation canadien.

## Chapitre 2 Politique et procédures d'inspection et de vérification

### 2.1 But

- (1) Le présent chapitre fournit des politiques et des procédures supplémentaires plus spécifiques ayant trait aux activités d'inspection et de vérification. Le but est de s'assurer que les activités d'inspection et de vérification s'effectuent de manière uniforme et de fournir ainsi des règles du jeu équitables pour les organismes que les inspecteurs ACA ont la responsabilité de contrôler (surveillance, inspection et vérification).
- (2) Lorsque cela s'applique, le contenu du présent manuel vise à compléter celui du *Manuel d'inspection et de vérification* (MIV). Lorsqu'il y a divergence entre les renseignements fournis dans le présent document et ceux du MIV, ce sont les renseignements du MIV qui doivent prévaloir.
- (3) Les personnes qui constatent de telles divergences sont priées de les porter à l'attention du directeur de l'aviation commerciale et d'affaires (AARX).

### 2.2 Domaines d'inspection spécialisés d'ACA

#### 2.2.1 Généralités

- (1) Il y a quatre principaux domaines spécialisés dans lesquels on peut évaluer un exploitant aérien :
  - (a) opérations aériennes;
  - (b) sécurité des cabines;
  - (c) marchandises dangereuses;
  - (d) sécurité et santé au travail - Aviation.
- (2) Chaque domaine peut posséder un certain nombre de listes de vérifications propres à ce domaine de spécialité qui peuvent elles-mêmes faire renvoi à d'autres listes de vérifications, formulaires ou documents d'orientation encore plus spécifiques. Nous en parlerons en détail au chapitre 3.
- (3) La catégorie, le type et la classe d'inspection ou de vérification détermineront quels domaines de spécialité de l'exploitant feront l'objet d'une inspection et quels listes de vérifications et formulaires s'appliqueront.

## 2.3 Listes de vérifications, formulaires et documents d'orientation

### 2.3.1 Généralités

- (1) Les listes de vérifications d'inspection, les formulaires et autres documents d'orientation guideront les inspecteurs dans le processus d'inspection d'un domaine de spécialité donné. Les listes de vérifications, formulaires et documents d'orientation doivent être utilisés selon les indications données, sans égard au but de l'inspection (inspection périodique ou périodique annuelle, inspection de conformité périodique ou vérification à des fins précises). Cette exigence a pour but de s'assurer que toutes les inspections sont effectuées de manière uniforme et que les résultats de chaque inspection sont correctement documentés.

### 2.3.2 Listes de vérifications spécifiques

- (1) Certaines listes de vérifications ou documents d'orientation présentent un niveau de détail suffisant pour des activités de certification. Autrement dit, cette liste de vérifications ou ce guide fournira, une fois rempli, une analyse complète de cet aspect particulier ou de cette caractéristique d'une compagnie. Ces types de listes de vérifications sont des plus utiles, car elles aident les inspecteurs (et les exploitants qui se servent de ces listes de vérifications au cours de leurs activités de certification) à interpréter les exigences réglementaires d'une manière normalisée.

*Citons comme exemple la liste de vérifications et le guide du programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol. Lorsque cette liste a été exécutée et que tous ses éléments ont été jugés acceptables, on peut affirmer que le programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol de l'exploitant répond à toutes les exigences de l'article 602.11 du RAC.*

- (2) Tel que mentionné à l'alinéa 3.3.3.3 du MIV, dans certains cas, il est impossible ou inutile d'analyser ou d'examiner la totalité des opérations d'une compagnie. C'est alors qu'entre en jeu le principe de l'échantillonnage. Il est toutefois important que l'inspecteur indique clairement les parties de la liste de vérifications qui ont été effectuées et celles qui ne l'ont pas été. Pour ce faire, l'inspecteur doit cocher la case « N/V » (élément non vérifié) de la liste de vérifications. Comme la liste de vérifications sera conservée en archive et mise à la disposition du personnel d'inspection et des équipes de vérification pour le suivi, cette mesure permettra de concentrer les inspections subséquentes sur les éléments n'ayant pas été inspectés précédemment.

*Dans le cas, par exemple, de la liste de vérifications et du guide du programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol, l'inspecteur pourrait ne pas avoir suffisamment de temps au cours de l'analyse du manuel d'exploitation de la compagnie pour examiner la totalité du programme et il pourra alors appliquer le concept de l'échantillonnage pour n'analyser qu'une partie du programme.*

## 2.4 Inspections

*(À ajouter au cours de l'AF 2000/2001.)*

## 2.5 Vérifications

### 2.5.1 Classification

- (1) L'ACA a défini trois catégories de vérification :
  - (a) vérification conjointe de grande envergure;
  - (b) vérification conjointe de moindre envergure;
  - (c) vérification spécialisée.
- (2) Pour qu'une vérification des opérations d'une compagnie soit aussi complète et efficace que possible, elle devrait normalement être effectuée de façon conjointe (p. ex. vérification conjointe ACA et MCA). La vérification conjointe devrait être la norme pour les exploitants aériens de toutes tailles, sans égard à la complexité des opérations et des activités de maintenance.
- (3) La vérification spécialisée est mieux adaptée aux compagnies plus petites, en raison notamment des différences en regard des délais requis pour effectuer les analyses des opérations et des programmes de maintenance. Les vérifications spécialisées effectuées simultanément peuvent être une solution qui procure certains des avantages d'une vérification conjointe tout en laissant aux équipes de vérification le degré d'autonomie dont elles ont besoin pour gérer leurs activités efficacement.

### 2.5.2 Vérification conjointe de grande envergure

- (1) Cette catégorie comprend à la fois les vérifications nationales et les vérifications régionales spécifiques qui s'appliquent :
  - (a) à un exploitant aérien d'une entreprise de transport aérien nationale (705);
  - (b) à un exploitant aérien d'une entreprise de transport aérien régionale (705) qui possède une flotte d'aéronefs mixtes comprenant de nombreux types d'aéronefs différents et une structure de routes aériennes variée;
  - (c) à un exploitant aérien d'un service de navettes (704) ou de taxis aériens (703) qui offre divers types d'opérations (dont les vols IFR et VFR de nuit) avec de nombreux types d'aéronefs et une structure de routes aériennes variée comprenant des destinations internationales.

### 2.5.3 Vérification conjointe de moindre envergure

- (1) Cette catégorie comprend les vérifications régionales qui s'appliquent :
  - (a) à un exploitant aérien d'une entreprise de transport aérien (705) qui ne compte qu'un ou deux aéronefs;
  - (b) à un exploitant aérien d'un service de navettes (704) ou de taxis aériens (703) dont l'exploitation est limitée à une seule région;
  - (c) à un exploitant aérien privé (604).

### 2.5.4 Vérification spécialisée

- (1) Cette catégorie constitue la vérification régionale la plus répandue; elle met l'accent sur des domaines spécialisés du domaine fonctionnel d'ACA.
- (2) Une vérification spécialisée ACA analysera un ou plusieurs des domaines de spécialité suivants d'une compagnie :
  - (a) opérations aériennes;
  - (b) sécurité des cabines;
  - (c) marchandises dangereuses;
  - (d) sécurité et santé au travail - Aviation.

## 2.6 Planification d'une vérification

### 2.6.1 Généralités

- (1) On devrait tenir compte des points suivants dans l'établissement d'un calendrier de vérification :
  - (a) la possibilité d'utiliser les dates de vérification et de respecter les délais proposés compte tenu des jours fériés et des vacances estivales, ainsi que des périodes saisonnières d'activités intenses de l'industrie et du ministère;
  - (b) la disponibilité du personnel qualifié pour gérer et exécuter la vérification;
  - (c) qu'un temps suffisant est prévu pour les activités de préparation de la vérification; pour la vérification sur place (y compris le temps requis pour la préparation des constatations de vérification) et la préparation du rapport de vérification;
  - (d) les besoins des membres de l'équipe en ce qui a trait aux déplacements à l'aller et au retour du lieu de la vérification, ainsi que sur place, et la disponibilité des services d'hébergement;
  - (e) le besoin et la disponibilité d'un appui administratif;
  - (f) la disponibilité d'un comité de révision du rapport de vérification, le cas échéant;
  - (g) les besoins en ressources pour la production et la distribution du rapport de vérification.

### 2.6.2 Avis aux gestionnaires de vérification

- (1) Pour être en mesure de planifier efficacement une vérification, il est essentiel que les gestionnaires de vérification et, le cas échéant, les chefs d'équipe soient avisés suffisamment tôt pour qu'ils aient le temps de se familiariser avec le mandat de la vérification et qu'ils puissent s'y préparer adéquatement. L'autorité de convocation a la responsabilité d'aviser le gestionnaire de vérification, alors que ce dernier sera chargé d'aviser les chefs d'équipe. Les annexes 1 et 2 présentent des modèles de lettres de nomination.

### 2.6.3 Obtention des membres de l'équipe

- (1) La tâche de réunir les membres d'équipe est parfois la tâche la plus difficile confiée au gestionnaire de vérification et, le cas échéant, aux chefs d'équipe. On peut faciliter grandement cette tâche par une bonne planification, et surtout en fournissant au

personnel de gestion de vérification un préavis suffisant pour qu'il commence à construire ses équipes; et en fournissant aux gestionnaires de direction et de division le temps nécessaire pour déterminer les effectifs disponibles.

- (2) Même s'il est important que le personnel de gestion de vérification participe directement au choix des membres d'équipe, il faut également reconnaître la nécessité d'informer les gestionnaires de direction et (ou) de division au tout début du processus de sélection. Dans ce but, on demande aux gestionnaires de vérification et aux chefs d'équipe de contacter ces personnes avant de discuter de la vérification proposée avec des inspecteurs en particulier. Bien souvent, on s'attend à ce que le gestionnaire de la vérification ou le chef d'équipe fournisse les noms des personnes qu'il aimerait comme membres d'équipe, ce qui est très bien, mais il ne faut pas oublier que c'est le gestionnaire de la direction et de la division qui est celui qui donnera l'approbation finale pour qu'une personne donnée devienne membre d'une équipe de vérification donnée.
- (3) En plus des dispositions susmentionnées, toute aide pouvant être fournie par une agence de vérification centrale à l'intérieur d'une région ou, dans le cas des vérifications nationales, au sein des quartiers généraux, facilitera la constitution efficace des équipes. Aux endroits où des procédures de dotation en personnel des équipes de vérification ont été mises en place, on s'attend à ce que ces procédures soient suivies.
- (4) Le gestionnaire de la vérification ou le chef d'équipe enverra une lettre de nomination à chacun des membres d'équipe sélectionnés. L'annexe 3 présente un modèle de lettre de nomination.

#### 2.6.4 Avis à l'entité visée

- (1) L'avis à l'entité visée qui est mentionné au paragraphe 3.2.1 du MIV prendra la forme de l'envoi d'une lettre préparée par le gestionnaire de vérification et signée par l'autorité de convocation. L'annexe 4 présente un modèle de lettre d'avis.

### 2.7 Plan de vérification

- (1) Le plan de vérification mentionné au paragraphe 3.2.3 du MIV sera préparé par le gestionnaire de vérification avec l'aide du ou des chefs d'équipe, le cas échéant.
- (2) En plus des renseignements exigés par le MIV, le plan de vérification devrait fournir les renseignements spécifiques suivants sur la compagnie :
  - (a) les types, modèles, numéros de série et certificats de type des aéronefs;
  - (b) les bases principales, les bases secondaires et les points d'exploitation approuvés;
  - (c) les installations de formation et les simulateurs utilisés;
  - (d) les employés et leur emplacement (base d'exploitation).
- (3) Les plans varieront considérablement selon la catégorie, le type et la classe de vérification. L'annexe 5 présente un modèle de plan pour une vérification conjointe de grande envergure.

## 2.8 Réunion de l'équipe avant la vérification

- (1) Il est important de tenir une réunion avant la vérification afin d'informer les membres de l'équipe de vérification des attentes du chef d'équipe et (ou) du gestionnaire de vérification. Cette rencontre permet également aux membres de l'équipe de poser toutes les questions qu'ils peuvent avoir sur la vérification. L'annexe 6 présente un modèle d'ordre du jour.

## 2.9 Notes de la réunion initiale

- (1) La réunion initiale est importante, car elle établit la communication entre le personnel de gestion de l'entité visée et l'équipe de vérification. L'annexe 7 présente un modèle de notes de réunion initiale.

## 2.10 Constatations de vérification

- (1) Les Constatations de vérification sont l'élément essentiel du rapport de vérification. Il est donc important qu'elles soient rédigées conformément aux instructions stipulées à l'alinéa 3.3.4.3 du MIV.
- (2) On doit remplir la section « non-conformité avec » du rapport de la façon suivante :
  - (a) stipuler la source de l'exigence réglementaire en utilisant de préférence l'acronyme (RAC, NSAC, MEC (MEA), FAM, AOM, SOP, etc.);
  - (b) préciser la désignation alphanumérique de la disposition [p. ex. 705.127(1)c)].

*Une constatation de non-conformité basée sur les exemples susmentionnés serait écrite sous la forme de « non-conformité à : alinéa 705.127(1)c) du RAC ».*

## 2.11 Notes de la réunion de clôture

- (1) La réunion de clôture a pour but de s'assurer que les cadres supérieurs de l'entité visée soient parfaitement informés des résultats de la vérification. Sauf dans le cas des petites compagnies de type propriétaire/exploitant, le personnel concerné de la compagnie aura été entièrement informé des constatations effectuées au cours de la vérification avant la réunion de clôture. Cette réunion a donc pour but de fournir un résumé de la vérification et de souligner les responsabilités de la compagnie qui découlent des constatations. L'annexe 8 présente un modèle de notes de réunion de clôture .
- (2) Les vérifications spécialisées de petites compagnies peuvent comprendre un exposé sur les constatations. La difficulté dans ce type de réunion à double but est d'éviter les débats sur des constatations précises. C'est pourquoi les gestionnaires de vérification devraient mettre tout en oeuvre pour s'assurer que les constatations aient été expliquées avant la réunion de clôture .

## 2.12 Rapport de vérification

- (1) Un rapport de vérification sera préparé pour chaque vérification conformément aux exigences stipulées au paragraphe 3.4.1 du MIV. L'annexe 10 présente un modèle de rapport de vérification.

## 2.13 Comité de révision du rapport de vérification

- (1) Lorsque l'AC en fait la demande, le personnel ACA concerné peut participer au comité de révision du rapport de vérification conformément au paragraphe 3.5.8 du MIV.

## 2.14 Observations et constatations parallèles

- (1) Le personnel ACA peut formuler des observations et des constatations parallèles conformément au paragraphe 3.4.2 du MIV. Les formulaires d'observations et de constatations seront envoyés à l'autorité de convocation une fois la vérification terminée.

## 2.15 Formulaire de suivi des mesures correctives

- (1) Le BPR de suivi de la vérification peut utiliser le formulaire de suivi des mesures correctives mentionnés à l'alinéa 3.5.4(1) du MIV. L'annexe 11 présente un modèle de ce formulaire.

## Chapitre 3 Listes de vérifications et documents d'orientation

### 3.1 But

- (1) Les listes de vérifications d'inspection et de vérification ont été préparées afin d'offrir une approche systématique pour l'inspection des divers domaines de spécialité d'un exploitant aérien. Les listes de vérifications sont conçues de manière à identifier des éléments spécifiques de chaque domaine de spécialité et à faire référence aux exigences réglementaires pertinentes. Lorsqu'un exploitant ne se conforme pas à ces exigences, il est en état de non-conformité et il est tenu de prendre des mesures correctives.
- (2) Le *Manuel (listes de vérifications) d'inspection et de vérification des quartiers généraux* est mis à la disposition des exploitants et il est souhaitable qu'ils utilisent les renseignements contenus dans ce manuel afin d'évaluer l'efficacité et la conformité de leurs systèmes par rapport aux exigences réglementaires. Lorsque les exploitants auront constaté les avantages d'utiliser les listes de vérifications et les documents d'orientation pour évaluer leurs contrôles internes, on prévoit que de nombreux exploitants élaboreront des listes de vérifications et des documents d'orientation portant sur les processus décrits dans les manuels spécifiques à leur compagnie (p. ex. manuel d'exploitation de la compagnie, manuel de l'agent de bord, SOP, MEL, etc.).

### 3.2 Applicabilité

- (1) Les listes de vérifications de vérification :
  - (a) serviront à l'inspection d'un processus, d'une procédure ou d'un programme;
  - (b) seront modifiées afin de tenir compte des révisions les plus récentes du règlement ou de la norme concerné;
  - (c) seront complétées de manière à inclure les processus stipulés dans le manuel de contrôle pertinent;
  - (d) seront remplies au complet, ou alors on indiquera les domaines qui n'auront pas été complètement remplis;
  - (e) seront signées et datées par le membre de l'équipe responsable du domaine ou du sous-domaine de spécialité en question.

### 3.3 Listes de vérifications du domaine fonctionnel des opérations aériennes

- (1) Les listes de vérifications suivantes s'appliquent aux inspections du domaine de spécialité des opérations aériennes :

N° de la liste de vérifications	Titre de la liste de vérifications
FO-1	Vérifications antérieures de Transports Canada
FO-2	Certificats et spécifications d'exploitation
FO-3	Manuels de l'entreprise
FO-4	Bibliothèque de publications
FO-5	Personnel de gestion et de coordination des opérations
FO-6	Programme des pilotes vérificateurs de transporteurs aériens
FO-7	Programme de formation des équipages de conduite
FO-8	Dossiers de formation des équipages de conduite
FO-9	Système de contrôle d'exploitation
FO-10	Documents de vol
FO-11	Inspection des aéronefs
FO-12	Documents des aéronefs
FO-13	Liste d'équipement minimal
FO-14	Inspection en vol et vérification des routes aériennes
FO-15	Limites d'utilisation relatives aux performances des aéronefs
FO-16	Programme de sécurité aérienne

- (2) Les listes de vérifications, formulaires et documents d'orientation spécifiques suivants font renvoi à une liste de vérifications du domaine de spécialité des opérations aériennes :

Réf. de la liste de vérifications formulaire ou document d'orientation du domaine de spécialité	Liste de vérifications, ID liste de vérifications
FO-3 Liste de vérifications du programme sur les opér. dans des conditions de givrage au sol	SFO-3a
FO-3 Guide du programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol	SFO-3b
FO-3 Matrice des documents de référence	SFO-3c
FO-6 Résumé de vérification du programme des pilotes vérificateurs de transporteurs aériens	SFO-6a
FO-8 Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 705 du RAC)	SFO-8a
FO-8 du RAC)	SFO-8b
FO-8 Avion)	SFO-8c

FO-8 du RAC – Avion)	Guide de formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 704 SFO-8d	
FO-8 Hélicoptère)	Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 704 du RAC - SFO-8e	
FO-8 du RAC - Hélicoptère)	Guide de formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 704 SFO-8f	
FO-8 Avion)	Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 703 du RAC – SFO-8g	
FO-8 du RAC – Avion)	Guide de formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 703 SFO-8h	
FO-8 Hélicoptère)	Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 703 du RAC – SFO-8I	
FO-8 du RAC - Hélicoptère)	Guide de formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 703 SFO-8j	
FO-8	Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 702 du RAC) SFO-8k	
FO-8	Guide des dossiers de formation d'équipage de conduite	SFO-8l
FO-9	Temps de vol et de service (sous-partie 702 du RAC)	SFO-9a
FO-9	Temps de vol et de service (sous-partie 703 du RAC)	SFO-9b
FO-9	Temps de vol et de service (sous-parties 704 et 705 du RAC)	SFO-9c
FO-10	Analyse du carnet de route et de l'état de charge	SFO-10a
FO-11	Rapport d'inspection d'aéronef	SFO-11a
FO-11	Vérification sur l'aire de trafic	SFO-11b
FO-14	Inspection en vol	SFO-14a

- (3) Les listes de vérifications, formulaires et autres documents d'orientation dont il est fait mention dans la présente rubrique se trouvent dans les listes de vérifications annexées au présent manuel.

### 3.4 Sécurité des cabines

- (1) Les listes de vérifications suivantes s'appliquent aux inspections du domaine de spécialité de la sécurité des cabines :

N° liste de vérif.	Titre de la liste de vérifications
CS-01	Sécurité des cabines
CS-02	Programmes de formation des agents de bord
CS-03	Dossiers de formation des agents de bord

- (2) Les listes de vérifications CS-1, CS-2 et CS-3 susmentionnées se trouvent présentement au chapitre 6 (Bulletins) du manuel de l'inspecteur de la sécurité des cabines. Ces listes de vérifications seront transférées à l'annexe 12 lors de la prochaine révision du manuel (2001). Les listes de vérifications, formulaires et documents d'orientation spécifiques mentionnés à l'alinéa (2) se trouvent également dans le MISC.

### **3.5 Marchandises dangereuses**

- (1) La liste de vérifications suivante s'applique aux inspections de marchandises dangereuses :
- (a) Marchandises dangereuses.....(DG-01).
- (2) La liste de vérifications susmentionnée se trouve dans le manuel de l'inspecteur des marchandises dangereuses (TP 385).

### **3.6 Sécurité et santé au travail - Aviation**

- (1) La liste de vérifications suivante s'applique aux inspections de sécurité et santé au travail - aviation :
- (a) Sécurité et santé au travail - aviation.....(AOSH-01)
- (2) La liste de vérifications susmentionnée se trouve à l'annexe B du Manuel de l'inspecteur de la sécurité de l'aviation civile - Sécurité et santé au travail (ISAC-SST) (TP 7886).

# Annexes

**Annexe 1      Modèle de lettre de nomination – Gestionnaire de la vérification**Government    Gouvernement  
of Canada    du Canada**Memorandum****Note De Service****To**    ↑    **T. Smith**  
**À**            **PAX****From**        **R. Jonson**  
**de**            **Autorité de convocation****Subject**     **Vérification de la compagnie Acmé Aéro limitée - Nomination à titre**  
**Objet**        **de gestionnaire de la vérification**

Vous avez été nommé gestionnaire de vérification pour la vérification périodique de conformité de la compagnie Acmé Aéro limitée qui devra se dérouler du 5 au 23 juin 2000. La vérification portera sur toutes les activités qui pourraient avoir une incidence sur la sécurité des opérations de l'exploitant, comprenant notamment:

- a) la maintenance et les programmes connexes de l'OMA et de l'exploitant aérien;
- b) les opérations aériennes;
- c) la sécurité des cabines;
- d) le transport de marchandises dangereuses;
- e) la sécurité et santé au travail - aviation.

Votre mandat sera le suivant :

- a) vous relèverez directement de moi jusqu'à la fin de votre mandat de vérification;
- b) vous accomplirez toutes les tâches relatives à la vérification conformément à la politique et aux procédures énoncées dans le *manuel d'inspection et de vérification* et dans les manuels de contrôle de domaine fonctionnel pertinents;
- c) vous me contacterez immédiatement pour me proposer une mesure corrective si l'équipe découvre un danger immédiat pour la sécurité aérienne;

- d) vous êtes autorisé à communiquer directement avec les directeurs des quartiers généraux et avec les gestionnaires régionaux pour obtenir les ressources requises en personnel. Vous êtes autorisé à sous-déléguer cette tâche aux chefs d'équipe;
- e) un numéro de centre de responsabilité sera ouvert pour les frais engagés au cours de la vérification.

Veillez me soumettre un plan de vérification comprenant les frais estimatifs de déplacement, d'hébergement et d'heures supplémentaires, les bases à inspecter et autres stratégies de planification pertinentes, d'ici au 30 mai 2000. Je vous prie également de préparer une lettre destinée à la compagnie Acme Aéro limitée, sur laquelle j'apposerai ma signature, informant cette compagnie de la vérification proposée.

À la fin de la vérification, les copies de toutes les notes de frais de déplacement et d'heures supplémentaires (y compris les avances pour frais de déplacement) et les autres relevés de frais divers relatifs à la vérification devront être envoyées à PAX/A.

Le rapport de vérification devra m'être soumis pour fins d'approbation et de signature et devra être envoyé à la compagnie dans les dix jours suivant la fin de la vérification.

Je vous remercie d'accepter cette nouvelle responsabilité de gestionnaire de vérification. Je suis heureux d'avoir l'occasion de collaborer avec vous.

**L'autorité de convocation,**

**R. Jonson**

## Annexe 2                      Modèle de lettre de nomination - Chef d'équipe



Government of Canada    Gouvernement du Canada

### Memorandum

### Note De Service

To            F. Lalonde, Maintenance  
À            J. Reynolds, Opérations

From        T. Smith  
de            Gestionnaire de vérification

Subject     **Vérification de la compagnie Acmé Aéro limitée - Nomination à titre de**  
Objet        **chef d'équipe**

---

Vous avez été nommé chef d'équipe de vérification pour la vérification périodique de conformité de la compagnie Acmé Aéro limitée qui devra se dérouler du 5 au 23 juin 2000. La vérification portera sur toutes les activités qui pourraient avoir une incidence sur la sécurité des opérations de l'exploitant, comprenant notamment :

- a) la maintenance et les programmes connexes de l'OMA et de l'exploitant aérien;
- b) les opérations aériennes;
- c) la sécurité des cabines;
- d) le transport des marchandises dangereuses;
- e) la sécurité et santé au travail - Aviation.

Votre mandat sera le suivant :

- a) vous relèverez directement de moi jusqu'à la fin de votre mandat de vérification;
- b) vous accomplirez toutes les tâches relatives à la vérification conformément à la politique et aux procédures énoncées dans le *manuel d'inspection et de vérification* et dans les manuels de contrôle de domaine fonctionnel pertinents;
- c) vous me contacterez immédiatement pour me proposer une mesure corrective à la suite de la découverte d'un danger immédiat pour la sécurité aérienne;
- d) vous êtes autorisé à communiquer directement avec les directeurs des quartiers généraux et avec les gestionnaires régionaux pour obtenir les ressources requises en personnel.

Veillez me soumettre un plan de vérification pour le domaine qui vous est assigné d'ici au 26 mai 2000. Ce plan devrait comprendre notamment : la composition de l'équipe, les frais estimatifs de déplacement et d'heures supplémentaires proposés, ainsi que le calendrier projeté de vos activités. Je m'occuperai des dispositions nécessaires en ce qui concerne l'hébergement, les salles de réunion et le soutien administratif pendant votre séjour dans les installations de la compagnie Acmé Aéro limitée.

À titre de gestionnaire de vérification, je tiendrai une réunion d'information à l'intention des chefs d'équipe à l'Hôtel Minto (chambre 1201), le 5 juin 2000, à 19 heures. Il s'agira d'une première réunion stratégique pour coordonner notre plan de vérification et pour déterminer les ressources nécessaires. Veuillez apporter une copie de votre plan de vérification pour cette réunion.

Je vous remercie d'accepter cette nouvelle responsabilité de chef d'équipe dans le cadre de cette vérification. Je suis heureux d'avoir l'occasion de collaborer avec vous.

Le gestionnaire de vérification,

T. Smith

### Annexe 3    Modèle de lettre de nomination - Membre de l'équipe de vérification



Government of Canada    Gouvernement du Canada

#### Memorandum

#### Note De Service

To ↑  
À    Membre d'équipe  
Opérations

From  
de    Chef d'équipe  
Opérations

Subject    **Vérification de la compagnie Acmé Aéro limitée - Nomination à titre de**  
Objet      **membre de l'équipe de vérification**

---

Vous avez été nommé membre de l'équipe de vérification pour la vérification périodique de conformité de la compagnie Acmé Aéro limitée qui devra se dérouler du 5 au 23 juin 2000. La vérification portera sur toutes les activités qui pourraient avoir une incidence sur la sécurité des opérations de l'exploitant, comprenant notamment :

- a) la maintenance et les programmes connexes de l'OMA et de l'exploitant aérien;
- b) les opérations aériennes;
- c) la sécurité des cabines;
- d) le transport de marchandises dangereuses;
- e) la sécurité et santé au travail - Aviation.

Votre mandat sera le suivant :

- a) vous relèverez du gestionnaire de vérification, par mon intermédiaire, jusqu'à la fin de votre mandat de vérification;
- b) vous accomplirez toutes les tâches relatives à la vérification conformément à la politique et aux procédures stipulées dans le *manuel d'inspection et de vérification* et dans les manuels de contrôle de domaine fonctionnel pertinents;
- c) vous me contacterez immédiatement, ou le gestionnaire de vérification, pour proposer une mesure corrective à la suite de la découverte d'un danger immédiat pour la sécurité aérienne.

Une réunion préalable à la vérification à l'intention des membres d'équipe est convoquée à l'Hôtel Minto (chambre 1201), le 7 juin 2000, à 19 heures.

Je vous remercie d'accepter cette nouvelle responsabilité de membre d'équipe dans le cadre de cette vérification. Je suis heureux d'avoir l'occasion de collaborer avec vous.

Le chef d'équipe  
Opérations

## Annexe 4      Modèle de lettre d'avis de vérification destinée à l'entité visée



Government  
of Canada      Gouvernement  
du Canada

Toronto (Ontario)  
M5F 7J9

### **Courrier recommandé**

PAX 5258-23456-13

2 mai 2000

Monsieur I. Stravinski  
Président, compagnie Acmé Aéro limitée  
Aéroport international Macdonald-Cartier  
Ottawa (Ontario) K1P 5L6

Monsieur,

Une vérification périodique de conformité de la compagnie Acmé Aéro limitée est prévue du 12 au 23 juin 2000. Cette vérification portera sur l'installation principale de l'aéroport international Macdonald-Cartier, de même que sur les deux bases secondaires aux aéroports de Toronto (Pearson) et de Montréal (Dorval).

Cette vérification vise à effectuer l'analyse des politiques et des procédures de la compagnie Acmé Aéro limitée afin de s'assurer qu'elles sont conformes aux prescriptions des lois, des règlements et des normes et qu'un niveau acceptable de sécurité aérienne est maintenu.

Des procédures de vérification types seront appliquées, notamment des entrevues avec le personnel clé, l'inspection des installations et un examen des manuels et des programmes approuvés de la compagnie. Avant le début de la vérification, vous recevrez des renseignements détaillés sur notre plan de vérification qui comprendront notamment une liste des membres de l'équipe de vérification et leurs domaines de responsabilité.

Une réunion initiale est prévue avec les membres du personnel de la direction de votre compagnie à 9 h, le 12 juin 2000 et une réunion de clôture est prévue à 11 h, le 23 juin 2000. Les deux réunions se tiendront dans vos installations à Ottawa, si cela vous convient. La réunion initiale a pour but de présenter l'équipe de vérification au personnel de direction, de passer en revue le processus de vérification et de s'assurer que le personnel de la compagnie connaît le processus de suivi de vérification de Transports Canada, et sa responsabilité à l'égard de la réglementation. La réunion de clôture sera l'occasion de présenter un résumé des résultats de la vérification et de signaler des responsabilités particulières après vérification, le cas échéant.

Pour des éclaircissements ou de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le gestionnaire de vérification, l'inspecteur Terry Smith, au (416) 952-0002.

Recevez, Monsieur Stravinski, mes salutations distinguées.

L'autorité de convocation,

S. Jonson

## Annexe 5 Plan de vérification

### Objectif et étendue

Une vérification périodique de conformité de la compagnie Acmé Aéro limitée est prévue du 5 au 23 juin 2000.

La vérification portera sur toutes les activités qui pourraient avoir une incidence sur la sécurité des opérations de l'exploitant, comprenant notamment :

- (a) la maintenance et les programmes connexes de l'OMA et de l'exploitant aérien;
- (b) les opérations aériennes;
- (c) la sécurité des cabines;
- (d) le transport de marchandises dangereuses;
- (e) la sécurité et santé au travail - aviation.

La vérification portera sur la période qui s'étend du 20 juin 1997 jusqu'à présent.

### Renseignements généraux sur la compagnie

Acme Aéro limitée est une compagnie aérienne formée en 1984. Elle offre à la fois des services aériens intérieurs réguliers et non réguliers à partir de sa base principale à l'aéroport international Macdonald-Cartier et à partir de ses deux bases secondaires aux aéroports internationaux de Toronto (Lester B. Pearson) et de Montréal (Dorval).

L'exploitant transporte également certaines marchandises dangereuses par la voie des airs.

Acme Aéro limitée exploite un PA31 et deux DA-20 à partir de sa base principale, un HS-748 à partir de chacune de ses bases secondaires, ainsi qu'un PA31 à partir d'une base secondaire de Toronto. Les HS-748 offrent un service aérien régulier entre Toronto et Windsor (Ontario) et entre Montréal et Val D'Or (Québec). Les PA31 sont exploités pour des vols d'affrètement et sont également disponibles pour des évacuations médicales en vertu d'un accord d'offre permanente conclu avec le ministère de la Santé de l'Ontario. Les DA20 ont été ajoutés au CEA depuis la dernière vérification en juin 1997 et ils sont exploités dans le cadre d'un contrat conclu avec une importante entreprise de messageries.

La compagnie se charge elle-même de la maintenance de ses aéronefs à ses trois bases. Les effectifs à plein temps de la compagnie comprennent huit techniciens d'entretien d'aéronefs, cinq apprentis TEA et deux assistants techniciens. Les dossiers techniques des aéronefs sont conservés à la base principale à Ottawa.

La compagnie a connu une croissance soutenue et elle possède présentement plus d'une centaine d'employés. L'annexe A présente des renseignements plus complets sur la compagnie.

### Méthodologie

Nous utiliserons les procédures de vérification normalisées énoncées dans le *manuel d'inspection et de vérification*. Nous utiliserons les documents d'orientation spécialisés, les listes de vérifications, les formulaires et autres documents pertinents lorsque leur utilisation sera recommandée dans les manuels de contrôle de domaine fonctionnel

pertinents. Dans la mesure du possible, nous utiliserons les méthodes d'échantillonnage aléatoire avec les écarts approuvés par le chef d'équipe concerné.

Après avoir déterminé par notre examen que tout semble conforme dans un domaine de spécialité donné, nous rédigerons un résumé sur ce domaine et nous passerons au prochain domaine de spécialité dont nous avons la responsabilité.

Si nous constatons que la compagnie Acmé Aéro limitée semble être en état de non-conformité, c'est-à-dire que ses opérations ne respectent pas la *Loi sur l'aéronautique*, le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), les normes connexes au RAC, ou un manuel de contrôle de compagnie approuvé, nous devons prendre les mesures suivantes :

- (a) définir le domaine possible de non-conformité;
- (b) retenir toutes les preuves clairement définies;
- (c) préparer (le cas échéant) un rapport de constatation de vérification (RCV) et le présenter au chef d'équipe pour examen approfondi et discussion;
- (d) remplir le formulaire de constatation (en fournissant trois exemples si possible) et joindre toutes les preuves ou documents justificatifs recueillis;
- (e) rédiger le résumé de domaine de spécialité du domaine concerné;
- (f) transmettre toute la documentation (formulaire de constatation, RCV, preuves / documents justificatifs, résumé de domaine de spécialité) au chef d'équipe concerné.

## Communications

Les discussions concernant la vérification doivent se tenir dans un endroit qui assure la confidentialité. Cette mesure est particulièrement importante lorsque ces discussions ont lieu dans les installations d'Acme Aéro limitée. Il faut éviter de discuter de la vérification avec toute personne qui n'est pas membre de l'équipe de vérification et on doit référer toutes questions en provenance de la compagnie au gestionnaire de vérification ou au chef d'équipe par l'intermédiaire du représentant approprié de la compagnie. Le chef d'équipe doit autoriser les discussions avec le personnel de TCAC qui ne fait pas partie de l'équipe de vérification.

## Aide spécialisée/déplacement à l'étranger

La présente vérification ne nécessite aucune aide spécialisée ni aucun déplacement à l'étranger.

## Observations et constatations parallèles

La découverte d'une non-conformité de TCAC à une exigence réglementaire, ou d'une politique, procédure ou ligne directrice non réglementaire doit être signalée à l'aide d'un formulaire de constatation parallèle. Lorsqu'un membre de l'équipe considère qu'il est peut-être nécessaire de réviser une exigence réglementaire ou une politique, procédure ou ligne directrice non réglementaire, il doit le signaler à l'aide d'un formulaire d'observation parallèle. Les formulaires remplis doivent être soumis au gestionnaire de vérification pour examen. À la fin de la vérification, le gestionnaire de vérification fera parvenir les observations et constatations parallèles à l'autorité de convocation.

**Budget proposé**

	Maintenance	Opérations	Gestionnaire	Totaux partiels
Déplacements	\$ 16 532,36	\$ 16 181,79	\$ 6 653,66	\$ 39 367,82
Heures supp.	\$ 4 024,06	\$ 3 586,04	\$ 1 946,94	\$ 9 557,04
10 % Imprévus	2 055,64	1 976,78	860,06	\$ 4 892,49
Totaux partiels	\$ 22 612,07	\$ 21 744,61	\$ 9 460,66	
Total				\$ 53 817,34

L'annexe B du présent plan contient des renseignements détaillés sur le budget proposé. Les membres d'équipe doivent faire approuver par le chef d'équipe concerné tout écart par rapport aux coûts prévus au budget.

**Direction de la compagnie**

Nom	Titre	N° de téléphone.
I. Stravinski	Président, Acme Aéro limitée	(613) 974-2300
J. Anderson	Directeur, Maintenance	(613) 974-2306
T. Baynes-Armstrong	Gestionnaire, Assur. de la qualité	(613) 974-2307
B. Mathers	Directeur, Opérations aériennes	(613) 974-2301
N. Schaffer	Chef pilote (HS748, PA31)	(613) 974-2302
F. Duquette	Chef pilote (DA20)	(613-974-2402
M. Tellier	Chef, Régulation des vols	(613) 974-2304
S. Lavallee	Directeur, Services en vol	(613) 974-2305
D. McIntyre	Gest., Marchandises dangereuses	(613) 974-2308
C. Roberts	Responsable de la sécurité	(613) 974-2303

**Équipe de vérification**

Poste	Nom	Région	Téléphone	Cell./téléavert.
Autorité de convocation	R. Jonson	Ont	416-952-0001	416-987-6542
Gest. de vérification	T. Smith	Ont	416-952-0002	416-987-6543
Administration	S. Brown	Ont	416-952-0003	416-987-6544
Chef d'équipe (Opér.)	J. Reynolds	Ont	416-952-0004	416-987-1234
Opérations aériennes	K. McLean	Ont	416-952-0005	416-987-1235
Opérations aériennes	M. Michaels	Ont	416-952-0006	416-987-1236
Sécurité des cabines	V. Bruce	Ont	416-952-0007	416-987-1237
March. dangereuses	P. Gagnon	Ont	416-952-0008	416-987-1238
SST-A	N. White	Ont	416-952-0009	416-987-1239
Chef d'équipe (Maint.)	F. Lalonde	Ont	416-952-0010	416-987-2345

---

Maintenance	D. Jacobson	Ont	416-952-0011	416-987-2346
Maintenance	W. Preston	Ont	416-952-0012	416-987-2347
Maintenance	S. Wallace	Ont	416-952-0013	416-987-2348
Maintenance	J. Black	Ont	416-952-0014	416-987-2349

**Plan de vérification de la maintenance**

<b>Légende :</b> FL - F. Lalonde	DJ-D. Jacobson	WP-W. Preston	SW - S. Wallace	JB -J. Black
----------------------------------	----------------	---------------	-----------------	--------------

		Pré-vérification – 5 au 9 juin 2000										
		5	6	7	8	9						
Déplacements		FL, DJ, SW	WP, JB									
	<b>Vérif. antérieure de Transports Canada</b>	FL, DJ, SW		WP, JB								
AOC-1	Manuel de contrôle de maintenance	Tous										
AOC-2	Responsable de la maintenance	SW										
	<b>Examen des dossiers d'aéronefs</b>	Tous	Tous	Tous	Tous							
AOC-5	Programme d'évaluation	FL, DJ	FL, DJ									
AMO -1	Manuel de politique de maintenance	FL, DJ, SW	WP, JB									
AMO -2	Responsable de la maintenance	SW										
AMO -10	Système d'assurance de la qualité	FL, DJ	FL, DJ									
		Vérification sur place – du 12 au 23 juin 2000										
		12	13	14	15	16	17/18	19	20	21	22	
Administration		Activités continues										
Réunion initiale		Tous										
AOC-1	Manuel de contr. de maintenance	FL*	Activités continues									
AOC-2	Responsable de la maintenance	SW*										
AOC-3	Publications techniques									DJ		
	AOC-4	Dossiers techniques					DJ	Activités continues				
AOC-5	Programme d'évaluation	FL, DJ										
AOC-6	Contrôle masse et centrage											
AOC-7	Programmes perf. maintenance	S.O.										
AOC-8	Programmes surveillance fiabilité				JB/DJ	JB/DJ						
AOC-9	À AJOUTER											
AOC-10	Planification de la maintenance	WP	WP	WP	WP							
AOC-11	Contrôle des anomalies					DJ						
AOC-12	Consignes de navigabilité, BS				WP							
AOC-13	Op. distance de vol prol. ETOPS	S.O.										
AOC-14	Liste d'équipement minimal								JB			
AOC-15	Op. tous temps - catégories II-III	S.O.										
		DJ										
AOC-16	Procédures régulation technique					DJ						

AOC-17	Permis de vol - Essai – Convoyage		SW
AOC-18	Accords de maintenance	WP	
AOC-19	Programme de formation		SW/JB
AOC-20	Dossiers du personnel		FL
AOC-21	Travaux élémentaires	SW	
AOC-23	Procédures de dégivrage		
AOC-22	À AJOUTER	Activités continues	
AOC-24	Entretien – carb., lub., oxygène		DJ/WP
AOC-25	Contrôle des pièces – stock		DJ/WP
AOC-26	Rapports de difficultés en service		JB

## Avec OMA intégré

AMO -1	Manuel politique de maintenance	DJ*		
AMO -2	Responsable de la maintenance	SW*		
AMO -3	Publications techniques			DJ
	AMO -4	Dossiers techniques		DJ Activités continues
AMO -5	Contrôle des anomalies (report)		DJ	
AMO -6	Procédures de maintenance différée		DJ	
AMO -7	Système d'assurance de la qualité	FL,DJ		
AMO -8	Autorisation de remise en service		SW	
	AMO -9	Programme de formation		SW
JB				
	AMO -10	Dossiers du personnel		SW SW
JB				
AMO -11	Certification des composants		SW	
AMO -12	Contrôle des pièces/ fournit. aéro.			DJ, WP
AMO -13	Ateliers de révision générale			WP
AMO -14	Appareils d'essai et de mesure			SW
AMO -15	Contrats de maintenance			WP
AMO -16	Installations – Généralités			WP
AMO -17	Installations d'entreposage			WP
AMO -18	Rapports de difficultés en service			JB*

## **Plan de vérification des opérations**

## Pré vérification – du 5 au 9 juin 2000

	5	6	7	8	9
Déplacements	JR, KM, MM	VB	PG, NW		
FO-1 Vérification antérieure de Transports Canada	JR, KM, MM	VB	PG, NW		
FO-2 Cert. d'exploitation aérienne et critères d'exploitation			KM, MM, VB	PG, NW	
FO-3 Manuels de compagnie			Tous		
FO-5 Personnel de gestion et coordination des opérations				Tous	
FO-6 Programme des pilotes vérificateurs de transp. aér.				KM, MM	
FO-7 Programme de formation des équipages de conduite				KM, MM	
FO-12 Documents des aéronefs				KM, MM	
FO-13 Liste d'équipement minimal					MM
CS-1 Sécurité des cabines			VB	VB	VB
CS-2 Programme de formation des agents de bord			VB	VB	VB
DG-1 Marchandises dangereuses				PG	PG
AOSH-1 Sécurité et santé au travail – Aviation				NW	NW

## Vérification sur place – du 12 au 23 juin 2000

	12	13	14	15	16	17-18	19-22	23
FO-2 Cert. d'exploitation aérienne et critères d'exploitation				JR*				
FO-3 Manuels de compagnie							JR*	
FO-4 Bibliothèque de publications	KM*							
FO-5 Personnel de gestion et coordination des opérations								JR*
FO-6 Programme des pilotes vérificateurs de transp. aér.					MM*			
FO-7 Programme de formation des équipages de conduite		KM, MM	KM*, MM					
FO-8 Dossiers de formation des équipages de conduite			KM, MM	KM*, MM				
FO-9 Système de contrôle d'exploitation			KM, MM	MM				
FO-10 Documents de vol							KM*, MM	
FO-11 Inspection des aéronefs						KM, MM	KM*	
FO-12 Documents des aéronefs					KM, MM	KM, MM	MM*	
FO-13 Listes d'équipement minimal	MM*							
FO-14 Inspection en vol et vérification des routes aériennes					KM	KM, MM		KM*, MM
FO-15 Limites d'expl. relatives aux perf. des aéronefs								MM*
FO-16 Programme de sécurité aérienne					JR*			
CS-1 Sécurité des cabines				VB	VB	VB	VB*	
CS-2 Programme de formation des agents de bord	VB	VB*						
CS-3 Dossiers de formation des agents de bord		VB	VB*					
DG-1 Marchandises dangereuses	PG	PG	PG	PG	PG*			
AOSH-1 Sécurité et santé au travail – Aviation	NW	NW	NW	NW	NW*			

\* Indique la personne responsable du résumé du domaine de spécialité et la date qu'il doit être présenté.

**Légende :** JR - J. Reynolds    KM - K. McLean    VB - V. Bruce    MM - M. Michaels    PG - P. Gagnon    NW - N. White

## Annexe A – Renseignements détaillés sur la compagnie

### Personnel

L'effectif total de la compagnie Acmé Aéro limitée est de 110 personnes qui sont réparties selon les postes opérationnels suivants :

Pilotes	24
Agents de bord	12
TEA	8
Apprentis TEA	5
Assistants techniciens	2

### Bases (y compris de maintenance)

Base principale	Aéroport international Macdonald-Cartier (CYOW)
Base secondaire	Aéroport Lester B. Pearson (CYYZ)
Base secondaire	Aéroport de Montréal – Dorval (CYUL)

### Aéronefs de la compagnie

HS74	C-GXNP	CYYZ
HS74	C-FRLM	CYUL
PA31	C-FNGT	CYOW
PA31	C-FTVL	CYYZ
DA20	C-GTXR	CYOW
DA20	C-CVND	CYOW

### Personnel de maintenance

Nom	Poste	Base	Licence/annotations
J. Anderson	Directeur, Maintenance	CYOW	M123123 M2,4,6(HS74/DA20)
T. Baynes-Armstrong	Assurance de la qualité	CYOW	M234567 M2,4, 6 (HS74/DA20)
J. Townsend	TEA	CYOW	M345678 M2, 4
C. Cochrane	TEA	CYYZ	M456677 M2,4,6 (HS74)
P. Cameron	TEA	CYYZ	M567876 M2,4,6 (HS74)
T. Henry	TEA	CYUL	M987654 M2,4,6 (HS74)
F. Jones	TEA	CYOW	M758687 M2, 4, 6 (DA20)
B. White	TEA	CYOW	M751287 M2, 4, 6 (DA20)
B. Boyd	Apprenti TEA	CYOW	S/O
M. Pelletier	Apprenti TEA	CYYZ	S/O
S. Jones	Apprenti TEA	CYYZ	S/O
F. Cormier	Apprenti TEA	CYUL	S/O
A. Lafleur	Apprenti TEA	CYUL	S/O
L. Pierce	Magasinier	CYOW	S/O
B. Cohen	Dossiers techniques	CYOW	S/O

**Personnel des opérations aériennes**

Nom	Licence	Type d'aéronef	Base
N. Shaeffer	A123456	HS74 et PA31	CYOW
F. Smith	A654321	HS74	CYYZ
N. Granger	A345612	HS74	CYYZ
B. Charles (Type A CCP)	A456123	HS74	CYYZ
K. Williams	A561234	HS74	CYYZ
D. Beck	A612345	HS74	CYYZ
R. Collins (Type B CCP)	A435612	HS74	CYYZ
C. Roberts	A789012	HS74	CYUL
P. Tanguay	A890123	HS74	CYUL
N. Connaught	A901234	HS74	CYUL
R. Peterson	A908765	HS74	CYUL
J. Altman	A987654	HS74	CYUL
G. Gregory	A776655	PA31	CYOW
B. Beliveau	C123456	PA31	CYOW
W. Copeland	C234561	PA31	CYOW
R. Scott	A665544	PA31	CYYZ
A. Spencer	C223344	PA31	CYYZ
B. Ferguson	C334455	PA31	CYYZ
F. Duquette	A172635	DA20	CYOW
H. Chang (Type A CCP)	A192837	DA20	CYOW
R. Beverly	A828374	DA20	CYOW
P. Dole	A674914	DA20	CYOW
J. Green	A5466277	DA20	CYOW
M. Martin	A338495	DA20	CYOW

**Annexe B – Frais de déplacement et de temps supplémentaire proposés****Frais de déplacement proposés**

Nom	Jours	Hôtel	Pondéré	Avion	Auto	Divers	Totaux partiels	Totaux
T. Smith	18	\$ 1 620,00	\$ 966,60	\$ 500,00	\$ 600,00	\$ 73,73	\$ 3 760,33	
S. Brown	18	\$ 1 620,00	\$ 966,60	\$ 250,00		\$ 56,73	\$ 2 893,33	
Gest. Total								\$ 6 653,66
<b>Opérations</b>								
J. Reynolds	18	\$ 1 620,00	\$ 966,60	\$ 500,00	\$ 500,00	\$ 71,73	\$ 3 658,33	
K. McLean	16	\$ 1 440,00	\$ 859,20	\$ 500,00		\$ 55,98	\$ 2 855,18	
M. Michaels	16	\$ 1 440,00	\$ 859,20	\$ 500,00		\$ 55,98	\$ 2 855,18	
V. Bruce	15	\$ 1 350,00	\$ 805,50	\$ 350,00	\$ 300,00	\$ 56,11	\$ 2 861,61	
P. Gagnon	10	\$ 900,00	\$ 537,00	\$ 500,00		\$ 38,74	\$ 1 975,74	
N. White	10	\$ 900,00	\$ 537,00	\$ 500,00		\$ 38,74	\$ 1 975,74	
Op. Total								\$ 16 181,79
<b>Maintenance</b>								
F. Lalonde	18	\$ 1 620,00	\$ 966,60	\$ 350,00	\$ 750,00	\$ 73,73	\$ 3 760,33	
D. Jacobson	17	\$ 1 530,00	\$ 912,90	\$ 500,00	\$ 750,00	\$ 73,86	\$ 3 766,76	
W. Preston	17	\$ 1 530,00	\$ 912,90	\$ 500,00		\$ 58,86	\$ 3 001,76	
S. Wallace	17	\$ 1 530,00	\$ 912,90	\$ 500,00		\$ 58,86	\$ 3 001,76	
J. Black	17	\$ 1 530,00	\$ 912,90	\$ 500,00		\$ 58,86	\$ 3 001,76	
Maint. Total								\$ 16 532,36
<b>Total</b>								<b>\$ 39 367,82</b>

**Temps supplémentaire proposé**

Nom	Heures 1 <sup>re</sup> semaine			Heures 2 <sup>e</sup> semaine			Heures 3 <sup>e</sup> semaine			Totaux
	x 1,5	x 1,75	x 2	x 1,5	x 1,75	x 2	x 1,5	x 1,75	x 2	
Gestion										
T. Smith	4		2	6			2		6	1 173,44
S. Brown	4		2	4			2		4	773,50
Total gestion										\$ 1 946,94
<b>Opérations</b>										
J. Reynolds	4		2	6			2		6	1 091,52
K. McLean	2		1	5			1		2	596,93
M. Michaels	3		1	5			1		2	648,09
V. Bruce	1		1	5			1		2	476,00
P. Gagnon	1		1	5			1			386,75
N. White	1		1	5			1			386,75
Total opérations										\$ 3 586,04
<b>Maintenance</b>										
F. Lalonde	4		2	6			2		6	1 175,04
D. Jacobson	2		1	5			1		4	699,46
W. Preston	3		1	5			1		4	750,64
S. Wallace	2		1	5			1		4	699,46
J. Black	2		1	5			1		4	699,46
Total maintenance										\$ 4 024,06
Total heures supp.										\$ 9 557,04

## Annexe 6    Ordre du jour de la réunion de l'équipe de pré-vérification

**Endroit :**        Chambre 1201, Hôtel Minto

**Date :**            7 juin 2000

**Heure :**            19 h

### Ordre du jour :

Point            But

1.                Présentations
2.                Renseignements administratifs
  - numéros chambre d'hôtel et téléphone cellulaire
  - autos (y compris usage de fin de semaine)
  - temps début / fin (pré-vérification / vérification)
  - habillement
- fins de semaine
  
3.                Téléconférence avec AC (le cas échéant)
  
4.                Plan de vérification
  - assignations domaines fonctionnels / résumés domaines fonctionnels
  - plan de travail
    - horaire
    - en vol
- points prévus / visites base secondaire
  
5.                Budget
  - importance d'un suivi précis
  - heures supplémentaires / dépenses
- procédures de réclamation (électronique)
  
6.                Conflits d'intérêts / confidentialité
- déchiqueter toutes les ébauches de constatation, les résumés, etc.
  
7.                Accès à l'information
  
8.                Gestion des formulaires
  - électroniques / écrits
  - constatations de vérification
  - constatations de vérification parallèles

- demandes de confirmation
  
- 9. Listes de vérifications (utilisation / modification)
  
- 10. Communications
  - sur place / à l'extérieur
  - au sein de TC aviation civile
- à l'extérieur de TC aviation civile
  
- 11. Analyse de pré-vérification
  - vérification antérieure / suivi
  - dossiers
    - compagnie
    - aéronef
    - rapports d'inspection (en vol, aire de trafic, etc.)
  - dossiers de conformité
  - CADORS
  - autorisations
  - manuels de compagnie
  - respect de l'entourage
- le verre est à moitié plein
  
- 12. Vérification sur place
  - familiarisation du site
    - maintenance
    - opérations
  - laissez-passer
  - IP de la compagnie (rôle pendant la vérification)
  - réunions quotidiennes de l'équipe (y compris les membres sur la route)
  - utilisation des formulaires
  - danger immédiat
  - écritures administratives prévues
- ébauche des constatations de vérification/parallèles
  
- 13. Période de questions

## Annexe 7 Ordre du jour de la réunion initiale

### Remerciements

Remercier les représentants de la compagnie pour leur présence à la réunion, leur coopération et l'utilisation de leurs installations.

### But

Expliquer le but de la réunion :

1. présenter les membres de l'équipe de vérification;
2. définir l'objectif et l'étendue de la vérification;
3. définir la méthodologie qui sera utilisée pendant la vérification;
4. coordonner le personnel et les installations.

### Présentations

Présenter le gestionnaire de vérification, les membres d'équipe, les spécialistes et les observateurs; et les représentants de la compagnie.

### Objectif et portée

L'objectif et la portée de la présente vérification sont :

- (a) d'effectuer une analyse des politiques, normes, procédures et installations de (nom de la compagnie) pour s'assurer que les pouvoirs délégués et les exigences réglementaires de Transports Canada sont respectés et que tout est mis en oeuvre pour assurer la sécurité aérienne;
- (b) de s'assurer de la conformité avec la loi sur l'aéronautique, le RAC, les NSAC et le manuel d'exploitation de la compagnie (MEC).

### Portée

La vérification :

- (a) comprendra, sans toutefois s'y limiter, les domaines de spécialité indiqués, tels que stipulés dans les listes de vérifications de vérification pertinentes;
- (b) couvrira la période du \_\_\_\_\_ (date) au \_\_\_\_\_ (date).

### Communications

Les protocoles de communication suivants seront appliqués :

- (a) la communication initiale pour chaque domaine de vérification se fera entre le vérificateur de ce domaine et le représentant de la compagnie nommé par \_\_\_\_\_ (compagnie) à titre de personne contact pour ce domaine;
- (b) en cas de problèmes ou d'interrogations, les membres d'équipe me préviendront et je contacterai \_\_\_\_\_ (représentant de la compagnie);
- (c) si la compagnie a des problèmes ou des questions, elle doit contacter le gestionnaire de vérification, qui rencontrera quotidiennement les chefs d'équipe afin de discuter des constatations journalières et de répondre aux questions.

## Méthodologie

Les procédures de vérification normalisées sont celles stipulées dans le MIV et elles comprennent :

- (a) des entrevues avec le personnel pour discuter des domaines de responsabilité;
- (b) l'examen des dossiers, comme ceux relatifs à la formation, au PIC et aux documents de vol;
- (c) les inspections en vol;
- (d) les inspections des aéronefs;
- (e) l'examen des manuels et des directives.

Dans chaque cas, le but de la vérification est de déterminer le degré de conformité de la compagnie avec le RAC, les normes connexes et les politiques et procédures de la compagnie stipulées dans les manuels comme le MEC. Nous vérifions avant tout le respect des normes.

Lorsque nous aurons déterminé et que tout semblera conforme dans le domaine examiné, nous passerons au domaine suivant. Lorsque la compagnie semble enfreindre une exigence réglementaire, on dit qu'elle est en état de non-conformité.

En cas d'interrogations concernant des non-conformités potentielles ou certaines :

- (a) contacter la compagnie pour déterminer si nous interprétons les données correctement (il y a parfois des ambiguïtés);
- (b) demander à la compagnie de fournir les données manquantes selon un calendrier précis;
- (c) une fois qu'il est confirmé que notre perception était juste, ou si la compagnie ne répond pas adéquatement à nos demandes dans le délai prescrit, les éléments en question feront l'objet de constatations de vérification;
- (d) une fois qu'il est confirmé que notre interprétation des données était juste et que la sécurité aérienne est compromise, le gestionnaire de vérification entrera en contact avec le directeur des opérations aériennes ou son représentant pour obtenir l'autorisation de prendre immédiatement les mesures appropriées;
- (e) au besoin, on communiquera avec l'autorité de convocation pour de plus amples instructions sur les mesures à prendre.

Les questions portant sur la vérification devraient être adressées au chef d'équipe concerné ou au gestionnaire de vérification.

Il faut veiller à mener toutes les activités de vérification en perturbant le moins possible les opérations de la compagnie. Il faut tenir compte du fait que les opérations aériennes de la compagnie se poursuivent pendant la vérification. Par exemple, lorsqu'il faut procéder à une entrevue, il faut convenir ensemble du moment qui convient le mieux. Nous devons ajuster notre travail aux heures normales de travail de la compagnie et les chefs d'équipe devront informer leur personnel du protocole défini au cours de cette réunion, surtout en ce qui a trait aux communications.

## Réunion de clôture

Une réunion de clôture pourrait se tenir à \_\_\_\_\_ (endroit) le \_\_\_\_\_ (date) à \_\_\_\_\_ (heure).

**Période de questions**

La réunion sera suivie d'une période de questions.

## Annexe 8    Ordre du jour de la réunion de clôture

### Présentations

Gestionnaire de vérification.

### Mot d'ouverture

Autorité de convocation - (le cas échéant).

### Sommaire narratif

- Maintenance -
- Opérations -

### Constatations de vérification

Dans la mesure du possible, expliquer qu'il n'y aura pas de discussions sur les constatations puisque ces dernières ont déjà fait l'objet de discussions lors des réunions quotidiennes des équipes avec la compagnie et que les prochaines discussions pourront se faire dans le cadre du processus d'approbation du plan des mesures correctives.

### Activités après la vérification

Expliquer la prochaine étape de la vérification :

- Informer les personnes présentes que le rapport de vérification sera présenté dans les dix jours ouvrables (passer brièvement en revue le contenu du rapport).
- Expliquer que le rapport sera analysé par l'autorité de convocation et par ses gestionnaires/représentants de l'aviation commerciale et d'affaires, maintenance et construction ainsi qu'application des règlements de l'aéronautique (indiquer la possibilité que des mesures d'application des règlements soient prises). Mentionner la participation de l'équipe de gestion au processus d'approbation.
- Mentionner que la compagnie disposera de trente jours ouvrables (à compter de la date de réception du rapport) pour produire un plan des mesures correctives qui contiendra les mesures à court et à long termes proposées pour corriger tous les éléments de non-conformité.
- Expliquer que la compagnie doit s'attendre à faire l'objet d'inspections de suivi après la mise en oeuvre du plan des mesures correctives afin de confirmer l'efficacité du plan d'action.
- Indiquer que la compagnie sera informée de la conclusion officielle de la vérification.

### Accès à l'information

(Expliquer brièvement les règles pertinentes de la loi sur l'accès à l'information.)

**Observations finales**

Inviter le président/PDG de la compagnie à formuler ses observations finales; et le gestionnaire de vérification conclura la réunion.

## Annexe 9 Lettre d'accompagnement du rapport de vérification



Government    Gouvernement  
of Canada    du Canada

Toronto (Ontario)  
M5F 7J9

**Courrier recommandé**

5258-1-23456

6 juillet 2000

Monsieur I. Stravinski  
Président, compagnie Acmé Aéro limitée  
Aéroport international Macdonald-Cartier  
Ottawa (Ontario) K1P 5L6

Monsieur,

Vous trouverez, ci-joint, deux exemplaires du rapport de vérification rédigé à la suite de la vérification réglementaire de la compagnie Acmé Aéro limitée qui s'est terminée le 23 juin 2000. Il me fait plaisir de vous informer que même si le rapport contient (x) constatations de vérification sur la maintenance et (y) constatations sur les opérations, le gestionnaire de vérification m'a assuré qu'Acme Aéro mène ses opérations en se conformant aux règles générales de sécurité. Pour votre commodité, nous avons préparé un résumé des constatations de vérification les plus importantes à la partie II du rapport.

Acme Aéro doit répondre par écrit à chacune des constatations de vérification. Le plan des mesures correctives (PMC) proposé devrait décrire en détail les mesures correctives qui seront prises à court terme pour corriger les manquements mentionnés et, le cas échéant, les mesures correctives à long terme. Ces dernières devraient être conçues de manière à modifier le système afin d'éviter que des manquements similaires se reproduisent à l'avenir.

Acme Aéro est priée de remplir le formulaire de mesures correctives qui se trouve à l'endos de chaque formulaire de constatation et de le faire parvenir à mon bureau au plus tard le 22 août 2000.

Nous vous remercions de la coopération que vous-même et votre personnel avez accordée à l'équipe de vérification.

Recevez, Monsieur Stravinski, mes meilleures salutations.

L'autorité de convocation,

R. Jonson

(2) pièces jointes

## Annexe 10 Rapport de vérification

# Vérification de la compagnie Acmé Aéro limitée du 5 au 23 juin 2000

---

## Rapport de vérification

Le présent rapport renferme quatre parties :

### ■ **Partie I – Introduction**

décrit l'entité visée et résume le processus de vérification;

### ■ **Partie II – Sommaire narratif**

résume les résultats globaux de la vérification;

### ■ **Partie III – Résumés du domaine de spécialité maintenance**

contient les résumés des éléments (liste de vérifications) du domaine de spécialité maintenance;

### ■ **Partie IV – Résumés du domaine de spécialité opérations**

contient les résumés des éléments (liste de vérifications) du domaine de spécialité opérations;

### ■ **Annexe Constatations de vérification**

contient les constatations de vérification assignées au cours de la vérification.

## Partie I — Introduction

---

### Objectif et portée

Cette vérification périodique de conformité de la compagnie Acmé Aéro limitée a été effectuée au cours de la période qui s'étend du 5 au 23 juin 2000. La vérification portait sur la période comprise entre le 20 juin 1997 et le 5 juin 2000 et elle comprenait l'examen des domaines suivants :

- a) maintenance (programmes de l'OMA et de l'exploitant aérien);
- b) opérations aériennes;
- c) sécurité des cabines;
- d) le transport des marchandises dangereuses;
- e) la sécurité et santé au travail - Aviation.

### Renseignements généraux sur la compagnie

Acmé Aéro limitée est une compagnie aérienne formée en 1984. Elle offre à la fois des services aériens intérieurs réguliers et non réguliers à partir de sa base principale à l'aéroport international Macdonald-Cartier, et de ses deux bases secondaires aux aéroports internationaux de Toronto (Lester B. Pearson) et de Montréal (Dorval).

Acmé Aéro limitée exploite un PA31 et deux DA20 à partir de sa base principale, un HS-748 à partir de chacune de ses bases secondaires, ainsi qu'un PA31 à partir d'une base secondaire de Toronto. Les HS-748 offrent un service aérien régulier entre Toronto et Windsor (Ontario) et entre Montréal et Val D'Or (Québec). Les PA31 sont exploités pour des vols d'affrètement et sont également disponibles pour des évacuations médicales en vertu d'un accord d'offre permanente conclu avec le ministère de la Santé de l'Ontario. Les DA20 ont été ajoutés au certificat d'exploitant aérien (CEA) depuis la dernière vérification en juin 1997 et ils sont exploités dans le cadre d'un contrat conclu avec une importante entreprise de messageries. L'exploitant transporte également certaines marchandises dangereuses par la voie des airs.

La compagnie se charge elle-même de la maintenance de ses aéronefs à ses trois bases. Les effectifs à plein temps de la compagnie comprennent huit techniciens d'entretien d'aéronefs, cinq apprentis TEA et deux assistants techniciens. Les dossiers techniques des aéronefs sont conservés à la base principale à Ottawa.

La compagnie a connu une croissance soutenue et elle possède présentement plus d'une centaine d'employés.

### Résumé de la vérification

M. R. Jonson, directeur régional de l'Aviation civile de la région de l'Ontario, a ordonné la vérification 2000 de l'entreprise Acmé Aéro conformément aux dispositions du *manuel d'inspection et de vérification* (MIV). La vérification a évalué le degré de conformité d'Acme Aéro par rapport aux exigences réglementaires relatives aux opérations des exploitants aériens canadiens. La

vérification s'est déroulée conformément à la politique et aux procédures stipulées en détail dans le MIV selon les techniques de vérification industrielle normalisées. Ces techniques comprennent notamment des entrevues avec le personnel clé, l'examen des documents approuvés, un échantillonnage des dossiers pertinents, et des inspections aléatoires dans tout le système d'Acme Aéro.

La réunion initiale de la vérification s'est tenue dans les bureaux de direction d'Acme Aéro à l'aéroport international Macdonald-Cartier à Ottawa, le 12 juin 2000. Au cours de cette réunion, le gestionnaire de vérification a informé le personnel de direction de l'exploitant du processus général de la vérification et des plans spécifiques de l'équipe pour la vérification d'Acme Aéro. Tout au long de la vérification, les chefs d'équipe ont tenu les responsables d'Acme Aéro informés de l'avancement des travaux de vérification et de toutes les constatations de vérification soumises. Pendant la vérification, les membres des équipes de la maintenance et des opérations ont inspecté leurs domaines de spécialité respectifs à la base principale à Ottawa de même que la structure de routes aériennes d'Acme Aéro. Une fois la vérification terminée, la réunion de clôture s'est tenue dans les bureaux de direction d'Acme Aéro, le 23 juin 2000, en présence du président-directeur général d'Acme Aéro, M. Ian Stravinski, et de l'autorité de convocation.

### Équipe de vérification

Poste	Nom	Région	Téléphone	Cell./téléav.
Autorité de convocation	R. Jonson	Ontario	416-952-0001	416-987-6542
Gestionnaire de la vér.	T. Smith	Ontario	416-952-0002	416-987-6543
Administration	S. Brown	Ontario	416-952-0003	416-987-6544
Chef d'équipe (Op.)	J. Reynolds	Ontario	416-952-0004	416-987-1234
Opérations aériennes	K. McLean	Ontario	416-952-0005	416-987-1235
Opérations aériennes	M. Michaels	Ontario	416-952-0006	416-987-1236
Sécurité des cabines	V. Bruce	Ontario	416-952-0007	416-987-1237
Marchand. dangereuses	P. Gagnon	Ontario	416-952-0008	416-987-1238
SST-A	N. White	Ontario	416-952-0009	416-987-1239
Chef d'équipe (Maint.)	F. Lalonde	Ontario	416-952-0010	416-987-2345
Maintenance	D. Jacobson	Ontario	416-952-0011	416-987-2346
Maintenance	W. Preston	Ontario	416-952-0012	416-987-2347
Maintenance	S. Wallace	Ontario	416-952-0013	416-987-2348
Maintenance	J. Black	Ontario	416-952-0014	416-987-2349

### Direction de la compagnie

Nom	Titre	N° de téléphone
I. Stravinski	Président, Acme Aéro limitée	(613) 974-2300
J. Anderson	Directeur, Maintenance	(613) 974-2306
T. Baynes-Armstrong	Gest., Assurance de la qualité	(613) 974-2307

B. Mathers	Directeur, Opérations aériennes	(613) 974-2301
N. Schaffer	Chef pilote (HS748, PA31)	(613) 974-2302
F. Duquette	Chef pilote (DA20)	(613)-974-2402
M. Tellier	Chef, Régulation des vols	(613) 974-2304
S. Lavallee	Directeur, Services en vol	(613) 974-2305
D. McIntyre	Gestionnaire, March. dang.	(613) 974-2308
C. Roberts	Responsable de la sécurité	(613) 974-2303

### Plan des mesures correctives

Chaque constatation de vérification porte sur une situation où une politique, une procédure ou une activité d'Acme Aéro qui n'est pas conforme à un manuel approuvé de la compagnie ou à la norme réglementaire pertinente. La compagnie doit répondre par écrit à chacune des constatations de vérification, en décrivant en détail la mesure corrective qu'elle entend prendre à court terme pour corriger les exemples spécifiquement indiqués, de même que la mesure corrective systémique qu'elle entend prendre à long terme pour éviter la répétition de situations semblables. Transports Canada aviation civile surveillera la mise en oeuvre du plan des mesures correctives d'Acme Aéro conformément au processus de suivi de vérification décrit dans le MIV.

### Analyse des constatations par la division de l'Application des règlements

La division de l'application des règlements de l'aéronautique analyse systématiquement toutes les constatations de vérification après une vérification et elle informera Acme Aéro par la voie normale si elle entend prendre des mesures réglementaires à propos d'une ou de plusieurs constatations.

---

## Partie II — Sommaire narratif

---

### Généralités

La vérification a examiné les divisions de la maintenance et des opérations aériennes d'Acme Aéro à l'aide des listes de vérifications maintenance et opérations mentionnées dans le *manuel d'inspection et de vérification* (MIV). On a soumis un total de 10 constatations de vérification relatives à la maintenance et de 17 constatations relatives aux opérations. Ces constatations indiquent des exemples de non-conformité au *règlement de l'aviation canadien* (RAC), aux normes ou aux politiques ou procédures d'Acme Aéro. Certaines constatations étaient de nature administrative et elles peuvent être facilement corrigées, tandis que d'autres étaient systémiques et elles demanderont une attention particulière pour s'assurer que les mesures correctives parviendront à corriger efficacement les manquements du système identifiés.

### Maintenance

L'équipe de maintenance de Transports Canada a examiné tous les domaines de spécialité pertinents d'Acme Aéro limitée. Le système et les exigences de maintenance d'Acme Aéro ont été évalués en fonction du *règlement de l'aviation canadien* (modification 20-1) et des manuels particuliers de contrôle de maintenance (original du 31 mai 1997) et de la politique de maintenance (3<sup>e</sup> rév. en date du 13 août 1999). Le manuel de politique de maintenance (MPM) avait été approuvé le 16 octobre 1996. Les éléments qui n'étaient pas conformes aux documents susmentionnés ont été consignés à titre de constatations de vérification.

L'équipe de vérification a retenu dans son échantillonnage deux HS74, un PA31 et deux DA20. Des formulaires de *notification d'inspection* ont été émis pour deux avions qui présentaient des défauts mineurs. Au cours de l'inspection des aéronefs, l'absence constatée d'affiches extérieures sur certains appareils a donné lieu à une intervention immédiate de la part de la compagnie pour s'assurer que toutes les affiches de sécurité étaient en place sur tous les aéronefs de sa flotte. Globalement, la qualité des aéronefs inspectés était conforme aux normes pertinentes. Les installations de la compagnie étaient adéquates pour la somme de travail à effectuer et elles étaient bien entretenues.

Les secteurs les plus préoccupants étaient dans le domaine des manuels de contrôle de maintenance (MCM), de la conformité aux consignes de navigabilité et des dossiers techniques. En outre, le programme d'évaluation de la maintenance et le système d'assurance de la qualité doivent être améliorés afin d'être pleinement fonctionnels. La direction de la compagnie a fait montre d'une attitude positive envers le processus de vérification et a pris une approche proactive envers les constatations identifiées.

## Opérations

L'équipe des opérations a vérifié 21 éléments du domaine de spécialité conformément aux dispositions du *manuel d'inspection et de vérification* afin de s'assurer que les opérations d'Acme Aéro étaient conformes aux exigences du *règlement de l'aviation canadien* (RAC), des normes connexes et des manuels de contrôle de la compagnie. En plus d'un examen approfondi des documents de la compagnie, des procédures de contrôle et des qualifications du personnel de direction, l'équipe de vérification a effectué une série d'inspections en vol et sur l'aire de trafic.

Des manquements ont été notés dans neuf domaines de spécialité, ce qui a donné lieu à la rédaction de seize constatations de vérification. La plupart de ces constatations portent sur des manquements relatifs aux procédures administratives et aux lignes directrices qui doivent être précisées dans les manuels de contrôle de la compagnie, et plus particulièrement dans le manuel d'exploitation de la compagnie, le manuel de l'agent de bord et la liste d'équipement minimal du HS-748.

Les domaines suivants nécessitent une attention immédiate : les programmes de formation des équipages de conduite, dont il manque présentement certains éléments essentiels; les dossiers de formation des équipages de conduite, qui ont besoin d'un système détaillé pour s'assurer que les équipages de conduite satisfont à toutes les exigences de formation; et les procédures pour surveiller et rapporter les activités du PIC. La compagnie devra également réviser la MEL et le MCM du HS-748 qui contiennent présentement des procédures contradictoires.

Mis à part les manquements susmentionnés, l'examen a révélé que la compagnie Acme Aéro limitée mène ses opérations de manière à assurer globalement la sécurité aérienne et qu'elle est dirigée par une équipe de gestion compétente et bien formée qui supervise efficacement le personnel et les équipages et qui possède la capacité et le désir d'exploiter l'entreprise conformément au cadre réglementaire. La réaction de la compagnie au signalement de tout manquement était immédiate et elle démontrait bien qu'Acme Aéro se préoccupe grandement de la sécurité aérienne.

---

## Partie III — Résumés du domaine de spécialité maintenance

---

La vérification a porté principalement sur 26 domaines relatifs aux exigences de maintenance de l'exploitant aérien et 17 domaines concernant les exigences de maintenance de l'organisme de maintenance agréé (OMA). Nous donnerons une brève description des domaines où nous avons fait des constatations.

### Exigences de maintenance de l'exploitant aérien

#### AOC - 01 Manuel de contrôle de maintenance

La compagnie utilise des manuels de contrôle de maintenance et de politique de maintenance distincts. Nous avons constaté une divergence concernant la politique et les procédures pour le contrôle de maintenance et les renseignements sur les instructions de service. La responsabilité d'obtenir les renseignements techniques et de les rendre disponibles incombe à l'exploitant aérien, tandis que la politique et les procédures du MCM doivent stipuler de quelle façon l'exploitant doit s'assurer que les publications sont disponibles et à jour. On a constaté d'autres anomalies mineures dans le MCM; ces dernières sont explicitées dans une autre constatation.

#### AOC - 04 Dossiers techniques

Les certificats de conformité qui doivent fournir les renseignements détaillés sur les travaux de maintenance exécutés n'étaient pas générés conformément aux exigences ou étaient incomplets. Dans d'autres cas, la compagnie ne s'est pas conformée à l'exigence de transcrire les renseignements de maintenance dans le dossier technique permanent.

#### AOC - 05 Programme d'évaluation

Les vérifications sont généralement effectuées conformément au MPCM et les procédures de suivi ont été exécutées, ou sont en cours de l'être. Au cours de la vérification, nous avons découvert des inscriptions illisibles, des erreurs dans l'inscription de données et des omissions qui laissent croire que l'échantillonnage quotidien des carnets de route et la surveillance hebdomadaire ne sont pas effectués conformément aux exigences.

#### AOC - 11 Contrôle des défauts (report)

Nous avons examiné un échantillonnage de chaque type d'aéronef de la flotte d'Acme Aéro. Les constatations indiquent que des anomalies ne sont pas identifiées comme telles, parce que la définition des anomalies utilisée par la compagnie diffère de celle du *règlement de l'aviation canadien*.

**AOC - 12 Conformité aux consignes de navigabilité et aux bulletins de service**

À une occasion, la compagnie a autorisé l'exploitation d'un avion pendant 43 heures alors qu'une exigence d'une consigne de navigabilité n'était pas respectée. De plus, cet avion était utilisé alors qu'une consigne de navigabilité donnée n'avait pas été entièrement exécutée. La compagnie a immédiatement retiré l'appareil du service actif et elle a procédé à un examen de suivi auprès de l'OMA qui a effectué le travail.

**Organisme de maintenance agréé****AMO - 04 Formation de maintenance**

La compagnie satisfait aux exigences de formation de maintenance stipulées aux articles 573.06 et 706.12 du RAC, quoique aucune procédure officielle n'a été élaborée pour la planification et le contrôle de la formation de maintenance. La compagnie a indiqué qu'une modification au MPM était en cours et qu'une fois celle-ci terminée, cette lacune sera corrigée.

---

## Partie IV — Résumés du domaine de spécialité opérations

---

La vérification a porté principalement sur 21 domaines des opérations de la compagnie et a donné lieu à 17 constatations. Les éléments du domaine de spécialité non mentionnés ci-après étaient conformes aux exigences réglementaires.

### FO-3 Manuels de la compagnie

Au cours de l'examen des manuels de la compagnie, on a découvert plusieurs domaines où les procédures n'étaient pas reliées d'un manuel à l'autre ou il leur manquait certains des éléments nécessaires pour se conformer entièrement aux exigences réglementaires. Ces anomalies, de même que certaines lacunes dans le manuel de régulation de vol (voir FO-9) et dans le manuel de l'agent de bord (voir CS-2), ont été regroupées dans une même constatation de vérification afin de simplifier la préparation du plan des mesures correctives et du suivi après vérification ultérieur. Une constatation porte également sur le manuel d'exploitation de la compagnie en raison de l'omission de toute mention au programme de sécurité aérienne, ce qui est une exigence pour toutes les opérations aériennes effectuées en vertu de la sous-partie 705 du RAC.

### FO-6 Programme des pilotes vérificateurs de transporteurs aériens (PVTA)

Acmé Aéro possède trois PVTA de type A et un PVTA de type B. Nous avons découvert que l'un des PVTA de type A a effectué deux vérifications de compétence pilote (PPC) alors que son autorité pour le faire avait expiré, car il n'avait pas subi un vol de vérification obligatoire. Par conséquent, la compagnie a dû retirer l'autorisation de vol à deux pilotes jusqu'à ce que ces derniers aient pu renouveler leur PPC en compagnie d'un PVTA qualifié. Nous avons également constaté que la compagnie n'avait pas mis en oeuvre le système de contrôle requis pour s'assurer que l'autorité des PVTA est valide avant de leur demander d'effectuer une vérification en vol. De plus, la compagnie avait omis de soumettre à l'approbation de Transports Canada l'horaire mensuel des vérifications en vol proposées, et elle n'avait pas informé TC des PVTA qui n'étaient plus à son emploi.

### FO-7 Programme de formation des équipages de conduite

Nous avons examiné les programmes de formation des équipages de conduite de la compagnie et nous avons constaté un certain nombre d'anomalies qui ont donné lieu à trois constatations de vérification. Il manquait des éléments essentiels à un certain nombre de programmes de formation, dont le plus important était l'absence de toute formation au vol de nuit au cours de la formation de vol initiale du HS74, et la formation pratique aux procédures d'urgence n'était pas effectuée conformément à la norme. De plus, aucune formation conjointe à la gestion des ressources de l'équipage (CRM) n'était prévue avec les agents de bord. Nous avons également noté que certains programmes de formation n'étaient pas

accompagnés des examens requis pour confirmer que le candidat a bien assimilé la formation obligatoire reçue.

#### **FO-8 Dossiers de formation des équipages de conduite**

Nous avons analysé les dossiers de formation de 19 pilotes et nous avons noté un certain nombre d'erreurs et d'omissions. Dans un cas, nous avons demandé à Acmé Aéro de fournir les documents indiquant que trois équipages de conduite de HS74 avaient suivi la formation au sol technique annuelle et la compagnie a été incapable de les fournir. En outre, les cadres supérieurs de la compagnie ignoraient que la formation n'avait pas été suivie et que le bureau régional de TC avait accordé des prolongements. Cette situation s'explique par le fait que les autorisations de prolongement n'avaient pas été placées dans les dossiers de formation appropriés.

Nous avons également noté que la compagnie ne tient pas un dossier de tous les éléments de formation requis lorsque ces éléments sont intégrés à d'autres programmes de formation (p. ex. les formations CRM, HAI et MEL sont intégrées au programme de formation au sol annuel et par conséquent elles ne sont pas identifiées individuellement dans les dossiers de formation).

#### **FO-9 Système de contrôle d'exploitation**

Le bureau de régulation des vols comprend un gestionnaire principal, deux gestionnaires de service, quatre régulateurs des vols ainsi que du personnel chargé de la préparation des horaires des équipages et de la coordination des opérations. Le fonctionnement du système de contrôle d'exploitation est bien organisé, et il n'y a que quelques éléments du manuel de régulation des vols qui doivent être précisés. Une constatation porte sur le rapport hiérarchique des gestionnaires de régulation des vols en service. Ils ne devraient pas être placés sous l'autorité du vice-président des opérations pour les questions opérationnelles, car ce poste ne doit pas être obligatoirement occupé par un régulateur des vols dûment certifié.

#### **FO-13 Liste d'équipement minimal**

L'examen des manuels et procédures de listes d'équipement minimal de la compagnie a donné lieu à deux constatations de vérification. Ces dernières portaient sur des procédures MEL qui étaient en contradiction avec des procédures de maintenance stipulées dans le MCM, et sur des modifications périmées.

#### **CS-2 Programme de formation des agents de bord**

Même si nous avons noté certaines contradictions entre le programme de formation initial des agents de bord et le manuel de l'agent de bord, le programme global de formation des agents de bord était bien géré par le coordinateur de la formation et du développement de la compagnie. Les écarts

ont été consignés à la rubrique des manuels de la compagnie (constatation FO-3-2).

#### **DG-1 Marchandises dangereuses**

Le programme d'Acme Aéro relatif aux marchandises dangereuses est satisfaisant et le personnel de la compagnie possède les connaissances requises pour bien accomplir ses tâches. Nous avons cependant constaté que les dossiers de formation de deux employés ne contenaient pas une copie du certificat de formation requis.

#### **AOSH-1 Santé et sécurité au travail - Aviation (SST-A)**

Le programme de SST-A d'Acme Aéro est mis en oeuvre par deux agents consciencieux qui montrent une grande préoccupation pour la santé et la sécurité des employés. Grâce à la coordination et à la coopération entre les bureaux de la sécurité et de la sécurité des installations et des lieux, les rapports de santé et sécurité au travail appropriés sont fournis conformément à la norme, à l'exception d'un cas où les mesures de suivi et les documents relatifs à une blessure à un agent de bord étaient incomplets.

## **Annexes — Constatations**

- Constatations de vérification de la maintenance
- Constatations de vérification des opérations

## Annexe 11 Formulaire de suivi des mesures correctives

Domaine fonctionnel	N° de const.	Date d'achèv. (prévue)	Étapes / Av. des travaux	Date de suivi (O/A)	Date achèvement
FO-1			Vérification antérieure de Transports Canada		
FO-2			Certificat et spécifications d'exploitation aérienne		
FO-3			Manuels de compagnie		
FO-4			Bibliothèque publications		
FO-5			Personnel de gestion et de coordination des opérations		
FO-6			Programme des pilotes vérificateurs de transporteurs aériens		
FO-7			Programme de formation des équipages de conduite		
FO-8			Dossiers de formation des équipages de conduite		
FO-9			Système de contrôle d'exploitation		
FO-10			Documents de vol		
FO-11			Inspection des aéronefs		
FO-12			Documents des aéronefs		
FO-13			Liste d'équipement minimal (MEL)		
FO-14			Inspection en vol et vérification des routes aériennes		
FO-15			Limites d'exploitation relatives aux perf. des aéronefs		
FO-16			Programme de sécurité aérienne		
CS-1			Sécurité des cabines		
CS-2			Programme de formation des agents de bord		
CS-3			Dossiers de formation des agents de bord		
DG-1			Marchandises dangereuses		
AOSH-1 Sécurité et santé au travail – Aviation					
BPR de suivi		Date			

# Listes de vérifications d'inspection et de vérification

---

**FO-1 Vérification antérieure de Transports Canada**

	Élément	Résultat
P-1	Quels étaient la date et le but de la vérification antérieure?	_____ _____
P-2	Cette vérification antérieure a donné lieu à combien de constatations de vérification et de conclusions?	_____ _____
P-3	Le suivi de vérification a-t-il été fait au complet?	_____ _____
P-4	Établir la liste de toutes les constatations de vérification en suspens depuis la vérification antérieure.	_____ _____ _____
P-5	A-t-on constaté un roulement élevé chez le personnel de gestion?	_____ _____
P-6	A-t-on constaté un roulement élevé chez le personnel de conduite ou de maintenance?	_____ _____ _____
P-7	Depuis la vérification antérieure, y a-t-il eu des changements en ce qui concerne l'envergure et l'importance de la compagnie, les aéronefs utilisés et le type de service?	_____ _____ _____ _____

Élément	Résultat
P-8 Depuis la vérification antérieure, de nouvelles spécifications d'exploitation ont-elles été autorisées?	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
Autres observations :	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
Éléments certifiés – Exécutés par :	<hr/>

## FO-2 Certificat et spécifications d'exploitation aérienne

Élément	Référence	Résultat
P-1 L'EXPLOITANT AÉRIEN OU DE L'EXPLOITANT PRIVÉ ET DE TOUTES LES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION? 703.08 704.08 705.08 DU RAC	S'EST-ON PROCURÉ UNE COPIE À JOUR DU CERTIFICAT DE L'EXPLOITANT AÉRIEN OU DE L'EXPLOITANT PRIVÉ ET DE TOUTES LES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION?  <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ	ARTICLES 7  604.06
P-2 COMPAGNIE DÉTIENT-ELLE, C.-À-D. VOLS INTÉRIEURS OU INTERNATIONAUX? 703.08F)(ii) 704.08F)(ii) 705.08F)(ii) DU RAC	QUEL TYPE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE LA COMPAGNIE DÉTIENT-ELLE, C.-À-D. VOLS INTÉRIEURS OU INTERNATIONAUX?  <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ	ALINÉAS 70  604.06G)/H)(vi)
P-3 <b>Quels sont les types d'aéronefs autorisés à être exploités en vertu du certificat d'exploitation aérienne?</b>  703.08F)(iii) 704.08F)(iii) 705.08F)(iii) DU RAC	ALINÉAS 702.08F)(iii)  <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ	604.06E)/624.05C)
P-4 OÙ SONT SITUÉS LA BASE PRINCIPALE, LES BASES SECONDAIRES ET LES POINTS DE SERVICE DE L'EXPLOITANT? SONT-ILS CONFORMES AUX NORMES PERTINENTES? 703.08F)(iv) 704.08F)(iv) 705.08F)(iv) DU RAC	QUEL TYPE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE LA COMPAGNIE DÉTIENT-ELLE, C.-À-D. VOLS INTÉRIEURS OU INTERNATIONAUX?  <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ	ALINÉAS 70  624.05(1)B)
P-5 <b>Quels sont les types de spécifications d'exploitation autorisées?</b>  703.08G) 704.08G) 705.08G) DU RAC	PAR. 702.08G)  <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ	604.06H)(i) À (vi)
A-1 <b>L'exploitant assure-t-il l'exploitation du type de service aérien commercial indiqué sur le certificat d'exploitation aérienne?</b>		

- ALINÉAS 702.08F)(ii)
- 703.08F)(ii)  
704.08F)(ii)  
705.08F)(ii) DU RAC  OK  CONST.  S/O  N/V  
EXPLOITANT PRIVÉ 604.01/07
- A-2 QUELS SONT LES CHANGEMENTS APPORTÉS AUX INSTALLATIONS  
OU AUX ÉQUIPEMENTS À LA BASE PRINCIPALE OU SECONDAIRE DEPUIS LA VÉRIFICATION ANTÉRIEURE? PAR. 702.0  
703.09H)  
704.09H)  
705.09H) DU RAC  OK  CONST.  S/O  N/V  
EXPLOITANT PRIVÉ 604.05(2)E), 604.80(3) 604.81(2)
- A-3 DE QUELLE FAÇON L'EXPLOITANT PROCÈDE-T-IL POUR  
DEMANDER DES RÉVISIONS AU CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE ET AUX SPÉCIFICATIONS  
D'EXPLOITATION? ARTICLES 702.07  
703.07  
704.07  
705.07 DU RAC  OK  CONST.  S/O  N/V  
EXPLOITANT PRIVÉ 604.05
- A-4 QUI EST RESPONSABLE DE LA GESTION DE CES DOCUMENTS? TEL QUE STI  
EXPLOITANT PRIVÉ 604.80
- A-5 LE MANUEL D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE RENFERME-T-IL  
UNE COPIE À JOUR DU CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE ET DES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION? PAR. 702.8:  
703.105(1)  
704.121(1)  
705.135(1) DU RAC  OK  CONST.  S/O  N/V  
EXPLOITANT PRIVÉ 604.80(2) ET (3)
- A-6 LA COMPAGNIE PEUT-ELLE PRODUIRE UNE PREUVE  
D'ASSURANCE-RESPONSABILITÉ (LE CAS ÉCHÉANT)? ARTICLE 606.02 DU RAC  OK   
EXPLOITANT PRIVÉ  OK

Éléments certifiés – Exéc. par :

**FO-3 Manuels de la compagnie**

Élément	Référence	Résultat
P-1 PERSONNEL DANS L'EXÉCUTION DE SES FONCTIONS? 703.105(1) 704.121(1) 705.135(1) DU RAC	LE MANUEL D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE GUIDE-T-IL LE PAR. 702.82(1)  <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ	624.80(c)
P-2 CORRESPOND-IL AU CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE ET AUX SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION? /82(2)A 703.104(3)/105(2)A 704.120(3)/121(2)A 705.134(3)/135(2)A DU RAC	LE CONTENU DU MANUEL D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE CORRESPOND-IL AU CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE ET AUX SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION?  <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ	ALINÉ 604.81(2)A
P-3 LES ÉLÉMENTS EXIGÉS PAR LES NSAC PERTINENTES? 723.105 724.121 725.135 DES NSAC	LE MANUEL D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE CONTIENT-IL TOUS LES ÉLÉMENTS EXIGÉS PAR LES NSAC PERTINENTES?  <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ	722.82
<b>P-4</b>	<b>Les procédures d'utilisation normalisées (SOP) contiennent-elles tous les éléments exigés par les NSAC pertinentes? 722.84 723.107 724.124 725.138 des NSAC</b> <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ	624.84 ET MANUEL D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE. RÉF. : 604.84
A-1 703.106 704.122 705.136 DU RAC	Y A-T-IL UN EXEMPLAIRE DE LA SECTION PERTINENTE DU MANUEL D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE À BORD DE CHAQUE AÉRONEF? ARTICLES 702.83  <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ	604.82(2) ET MANUEL D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE

A-2 LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE ET LE PERSONNEL D'EXPLOITATION AU  
SOL POSSÈDENT-ILS DES EXEMPLAIRES À JOUR DU MANUEL D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE?

ARTIC

703.106

704.122

705.136 DU RAC

 OK  CONST.  S/O  N/V

EXPLOITANT PRIVÉ

604.82(1) ET (2)

Éléments certifiés – Exéc. par :

**FO-4 Bibliothèque des publications**

Élément	Référence	Résultat
A-1	La bibliothèque de la compagnie comprend-elle toutes les publications approuvées en vigueur exigées par les NSAC pertinentes? 723.07(3)b	
725.07(4)B)	724.07(3)b	
	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
	EXPLOITANT PRIVÉ VOIR MEC.	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
(VOIR LA FICHE DE TRAVAIL À L'ANNEXE 11.)		

Éléments certifiés - Exéc. par :

**FO-5 Personnel de gestion et de coordination des opérations**

Élément	Référence	Résultat
P-1 EXIGENCES DES NSAC PERTINENTES? 723.07(2) 724.07(2) 725.07(2) DES NSAC	LE PERSONNEL DE GESTION RÉPOND-IL À TOUTES LES 722.07(2)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ 624.05(2),(3),(4)
A-1 FONCTIONS CONFORMÉMENT AUX NSAC PERTINENTES? 723.07(2)A 724.07(2)A 725.07(2)A DES NSAC	LE GESTIONNAIRE DES OPÉRATIONS EXERCE-T-IL SES 722.07(2)A	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ 624.05(4)
A-2 CONFORMÉMENT AUX NSAC PERTINENTES? 723.07(2)B 724.07(2)B 725.07(2)B DES NSAC	LE PILOTE EN CHEF EXERCE-T-IL SES FONCTIONS 722.07(2)B	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ 624.05(4) ET MEC
A-3 FONCTIONS CONFORMÉMENT AUX NSAC PERTINENTES?	LE GESTIONNAIRE DES AGENTS DE BORD EXERCE-T-IL SES 725.07(2)D)(ii)	<input type="checkbox"/> OK
A-4 CELUI DU MANUEL D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE? 723.105(1)E) 724.121E) 725.135E) DES NSAC	L'ORGANIGRAMME DE LA COMPAGNIE CORRESPOND-IL À 722.82(1)E)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ 624.80c)
A-5 D'EXPLOITATION GÉNÉRAUX AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE FONCTIONNE-T-IL DE LA FAÇON DÉCRITE DANS LE MANUEL D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE? 705.18 724.121G)(v) 725.135G)(v) DU RAC	LE SYSTÈME DE DISTRIBUTION DES RENSEIGNEMENTS 704.13	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ VOIR LE MEC.

Éléments certifiés - Exéc. par :

## FO-6 Programme des pilotes vérificateurs de transporteurs aériens

Élément	Référence	Résultat	
P-1	QUI SONT LES PVTA ET QUELS SONT LES TYPES D'AÉRONEFS ET LES POUVOIRS POUR LESQUELS ILS SONT AGRÉÉS?	MANUEL DU PVTA, ALINÉA 1.2.6	<input type="checkbox"/> OK
P-2	LES PVTA ONT EFFECTUÉ COMBIEN DE PPC?		MANUEL
P-3	LES PPC ONT-ELLES ÉTÉ EFFECTUÉES CONFORMÉMENT AU MANUEL DU PVTA?	MANUEL DU PVTA, ALINÉA 4.6.1F)	<input type="checkbox"/> OK
P-4	LES PVTA ONT-ILS FAIT L'OBJET D'UNE SURVEILLANCE DE LA PART D'UN INSPECTEUR DE TCAC AU COURS DES DOUZE DERNIERS MOIS?		MANUEL
P-5	LA COMPAGNIE A-T-ELLE PRÉVENU TCAC TOUS LES MOIS AVANT DE PROCÉDER AUX VÉRIFICATIONS?	MANUEL DU PVTA, ALINÉA 4.7.2	<input type="checkbox"/> OK
A-1	LE PVTA A-T-IL CONSERVÉ SA QUALIFICATION L'AUTORISANT À EFFECTUER DES PPC?	MANUEL DU PVTA, ALINÉAS 2.4.1/2.4.4	<input type="checkbox"/> OK
A-2	SI LE PVTA N'EST PAS QUALIFIÉ, A-T-IL QUAND MÊME EFFECTUÉ DES PPC SANS AUTORISATION?	MANUEL DU PVTA, ALINÉA 4.7.1	<input type="checkbox"/> OK
A-3	L'EXAMEN DES DOSSIERS DE FORMATION RÉVÈLE-T-IL QUE LE PVTA A OUTREPASSÉ SON MANDAT?	MANUEL DU PVTA, ALINÉA 4.6.1F)	<input type="checkbox"/> OK
A-4	EXAMINER LES RAPPORTS DE PPC POUR S'ASSURER QUE CELLES-CI SONT EFFECTUÉES CONFORMÉMENT AU MANUEL DU PVTA.		MANUEL
A-5	LA COMPAGNIE FAIT-ELLE PARVENIR LES FORMULAIRES PPC/IFT DANS LES RÉGIONS OU À L'AC?	MANUEL DU PVTA, ALINÉA 4.7.5	<input type="checkbox"/> OK
A-6	LA COMPAGNIE FAIT-ELLE PARVENIR DES LISTES DES VOLS DE VÉRIFICATION DE COMPÉTENCE PRÉVUS POUR LE MOIS SUIVANT DANS LES RÉGIONS OU À L'AC?		MANUEL
A-7	L'EXPLOITANT POSSÈDE-T-IL UN SYSTÈME POUR CONTRÔLER LES VOLS DE VÉRIFICATION DES PVTA QUI ONT ÉTÉ EFFECTUÉS ET POUR DÉTERMINER QUAND DEVRONT AVOIR LIEU LES PROCHAINS VOLS DE VÉRIFICATION DES PVTA?		MANUEL

Éléments certifiés - Exéc. par :

**FO-7 Programme de formation des équipages de conduite**

Élément	Référence	Résultat
P-1 LA COMPAGNIE. 723.98(5) 724.115(6) 725.124(5) DES NSAC	EXAMINER LE PROGRAMME DE COURS D'ENTRAÎNEMENT DE 722.76(4)	
	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
	EXPLOITANT PRIVÉ	VOIR LE MEC.
P-2 725.124(32-34) DES NSAC	EXAMINER LE PROGRAMME D'ENTRAÎNEMENT EN LIGNE.	724.115
	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
P-3 723.98(15) 724.115(15) 725.124(17) DES NSAC	EXAMINER LE PROGRAMME DE FORMATION D'AVANCEMENT.	722.76(5)
	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
	EXPLOITANT PRIVÉ	624.73(14)
P-4 PÉRIODIQUE ANNUELLE SUR TYPE D'AÉRONEF. 723.98(8-10) 724.115(9-11) 725.124(8)A) DES NSAC	EXAMINER LE PROGRAMME DE FORMATIONS INITIALE ET 722.76(10)	
	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
	EXPLOITANT PRIVÉ	624.73(4),(5),(9)
P-5 PÉRIODIQUE ANNUELLE SUR L'ENTRETIEN COURANT ET LA PRÉPARATION DE L'AVION AU SOL. 723.98(26) 724.115(26) 725.124(31) DES NSAC	EXAMINER LE PROGRAMME DE FORMATIONS INITIALE ET 722.76(11)	722.76(6)
	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
	EXPLOITANT PRIVÉ	624.73(4)(A)G
P-6 PÉRIODIQUE ANNUELLE AUX PROCÉDURES D'URGENCE. 723.98(11) 724.115(12) 725.124(14) DES NSAC	EXAMINER LE PROGRAMME DE FORMATIONS INITIALE ET 722.76(13)	
	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
	EXPLOITANT PRIVÉ	624.73(8)
P-7 PÉRIODIQUE ANNUELLE SUR LA CONTAMINATION DES SURFACES. 723.98(17)	EXAMINER LE PROGRAMME DE FORMATIONS INITIALE ET 722.76(14)	

- 724.115(18)  
725.124(23) DES NSAC  OK  CONST.  S/O  N/V  
EXPLOITANT PRIVÉ 624.73(4)(17)
- P-8 EXAMINER LE PROGRAMME DE FORMATION EN GESTION DES RESSOURCES DU POSTE DE PILOTAGE (CRM). 725.124(39) DES NSAC  OK  
EXPLOITANT PRIVÉ 624.22(2)D
- P-9 EXAMINER LES PROCÉDURES DE L'EXPLOITANT AÉRIEN CONCERNANT LE TRANSPORT DE PERSONNES AUTRES QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE PENDANT DES TRAVAUX AÉRIENS. 722.16 DES NSAC  OK  CONST.  S/O  N/V
- P-10 EXAMINER LES PROCÉDURES DE L'EXPLOITANT AÉRIEN CONCERNANT LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS SUR L'AIRE DE TRAFIC ET DANS LES CABINES POUR LES OPÉRATIONS DE TAXI AÉRIEN ET DE NAVETTE SANS AGENT DE BORD. 723.38/39 724,33/34 DES NSAC  OK  CONST.  S/O  N/V  
EXPLOITANT PRIVÉ 624.73(20)
- P-11 EXAMINER LE PROGRAMME DE FORMATION SUR LE VOL À HAUTE ALTITUDE. 722.76(18)  
723.98(23)  
724.115(24)  
725.124(29) DES NSAC  OK  CONST.  S/O  N/V  
EXPLOITANT PRIVÉ 624.73(10)
- P-12 EXAMINER LE PROGRAMME DE FORMATION SUR LA LISTE D'ÉQUIPEMENT MINIMAL. 722.76(16)  
723.98(18)  
724.115(19)  
725.124(24) DES NSAC  OK  CONST.  S/O  N/V  
EXPLOITANT PRIVÉ (FORMATION NON SPÉCIFIÉE, VOIR MEC) 605.07/625.07 ET MEC
- P-13 EST-CE QUE LA FORMATION DES ÉQUIPAGES DE CONDUITE DISPENSÉE À CONTRAT EST CONFORME AUX NSAC PERTINENTES? 722.76(2)  
723.98(2)  
724.115(2)  
725.124(2) DES NSAC  OK  CONST.  S/O  N/V  
EXPLOITANT PRIVÉ 624.73(3)
- P-14 EST-CE QU'ON UTILISE UN DISPOSITIF D'ENTRAÎNEMENT SYNTHÉTIQUE POUR LA FORMATION OU LA VÉRIFICATION? 722.76(9)  
723.98(7)

724.115(8)

725.124(8) DES NSAC

 OK  CONST.  S/O  N/V

EXPLOITANT PRIVÉ 624.73(5)

P-15

APPROUVÉ PAR TCAC?

 N/V

LE DISPOSITIF D'ENTRAÎNEMENT SYNTHÉTIQUE A-T-IL ÉTÉ

ARTICLE 606.03 DU RAC  OK  CONST.  S/O

P-16

D'ENTRAÎNEMENT SYNTHÉTIQUE A-T-IL ÉTÉ APPROUVÉ CONFORMÉMENT AUX NSAC PERTINENTES?

722.76

(10-12)

723.98(8-10)

724.115(9-11)

725.124(9-13) DES NSAC

 OK  CONST.  S/O  N/V

EXPLOITANT PRIVÉ 624.73(6),(7)

**Éléments certifiés - Exéc. par :**

**FO-8 Dossiers de formation des équipages de conduite**

Élément	Référence	Résultat	
A-1 T-ON LES RENSEIGNEMENTS REQUIS? 703.99 : 704.117; 705.127 DU RAC	DANS LE DOSSIER DE CHAQUE MEMBRE D'ÉQUIPAGE TROUVE-ARTICLES 702.77 :	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
	EXPLOITANT PRIVÉ	604,74	
A-2 703.98(2) : 704.115(2); 705.124(2) DU RAC	CHAQUE MEMBRE D'ÉQUIPAGE A-T-IL REÇU LA FORMATION INITIALE ET PÉRIODIQUE ANNUELLE PERTINENTE SUR TYPE D'AÉRONEF?	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	PAR. 7
	EXPLOITANT PRIVÉ	604.74(1)c)	
A-3 703.98(2) : 704.115(2)A); 705.124(2)A) DU RAC	CHAQUE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE A-T-IL REÇU LA FORMATION INITIALE ET PÉRIODIQUE PERTINENTE SUR L'ENTRETIEN COURANT ET LA PRÉPARATION DE L'AVION AU SOL? PAR. 702.76(2) :	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
	EXPLOITANT PRIVÉ	604.74(1)c),e)	
A-4 703.98(2) : 704.115(2); 705.124(2) DU RAC	CHAQUE MEMBRE D'ÉQUIPAGE A-T-IL REÇU LA FORMATION INITIALE ET PÉRIODIQUE PERTINENTE SUR LES PROCÉDURES D'URGENCE?	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	PAR. 7
	EXPLOITANT PRIVÉ	604.74(1)c),e)	
A-5 703.98(2); 704.115(2); 05.124(2) DU RAC	CHAQUE MEMBRE D'ÉQUIPAGE A-T-IL REÇU LA FORMATION INITIALE ET PÉRIODIQUE PERTINENTE SUR LA CONTAMINATION DES SURFACES?	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	PAR. 7
	EXPLOITANT PRIVÉ	604.74(1)c),e)	

A-6 CHAQUE MEMBRE D'ÉQUIPAGE A-T-IL REÇU LE COURS  
D'ENTRAÎNEMENT DE LA COMPAGNIE / D'AVIATION PERTINENT? PAR. 702.76(2) :  
703.98(2) :  
704.115(2);  
705.124(2) DU RAC  OK  CONST.  S/O  N/V

EXPLOITANT PRIVÉ 604.74 ET MEC

A-7 CHAQUE MEMBRE D'ÉQUIPAGE A-T-IL REÇU LE COURS  
D'ENTRAÎNEMENT EN LIGNE PERTINENT? PAR. 702.76(2) :  
703.98(2) :  
704.115(2);  
705.124(2) DU RAC  OK  CONST.  S/O  N/V

A-8 LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE CONCERNÉS ONT-ILS REÇU LA  
FORMATION D'AVANCEMENT PERTINENTE? PAR. 702.76(2) :  
703.98(2) :  
704.115(2);  
705.124(2) DU RAC  OK  CONST.  S/O  N/V

EXPLOITANT PRIVÉ 604.74

A-9 CHAQUE MEMBRE D'ÉQUIPAGE A-T-IL REÇU LA FORMATION  
INITIALE ET PÉRIODIQUE PERTINENTE SUR LA GESTION DES RESSOURCES DU POSTE DE PILOTAGE? PAR. 7

EXPLOITANT PRIVÉ 604.74

A-10 LES HEURES DE FORMATION DE VOL ENREGISTRÉES DANS LES  
DOSSIERS DE FORMATION ONT-ELLES FAIT L'OBJET D'UNE CONFIRMATION PAR ÉCHANTILLONNAGE  
ALÉATOIRE DES CARNETS DE ROUTE D'AÉRONEF? S/O  OK

A-11 LES HEURES DE FORMATION DE VOL ENREGISTRÉES DANS LES  
CARNETS DE ROUTE D'AÉRONEF ONT-ELLES FAIT L'OBJET D'UNE CONFIRMATION PAR ÉCHANTILLONNAGE  
ALÉATOIRE DES FICHES DE TRAFIC D'AÉROPORT? S/O  OK

A-12 DANS LE CAS DES EXPLOITANTS QUI EFFECTUENT DES VOLS  
DE NUIT, LES PILOTES ONT-ILS REÇU LA FORMATION NÉCESSAIRE SUR LES DÉCOLLAGES ET LES  
ATTERRISSAGES AVANT DE TRANSPORTER DES PASSAGERS DE NUIT? LES PILOTES ONT-ILS SATISFAIT À  
L'EXIGENCE DES 5 DÉCOLLAGES ET ATTERRISSAGES RÉCENTS AVANT DE TRANSPORTER DES  
PASSAGERS? ALINÉAS 725.124(13)c)(iv), 401.05(2) DU RAC  OK

EXPLOITANT PRIVÉ 624.73(7)D)

**Éléments certifiés - Exéc. par :**

Note : Voir SFO-8, Guide du formulaire de formation d'équipage de conduite.

**FO-9 Système de contrôle d'exploitation**

Élément	Référence	Résultat
P-1 L'EXPLOITANT AÉRIEN EST-IL DÉCRIT AVEC PRÉCISION DANS LE MANUEL D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE? 723.105(1) 724.121(8) 725.135(8) DES NSAC	LE SYSTÈME DE CONTRÔLE D'EXPLOITATION DE L'EXPLOITANT AÉRIEN EST-IL DÉCRIT AVEC PRÉCISION DANS LE MANUEL D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE? 722.12(1)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
P-2 L'EXPLOITANT AÉRIEN A-T-IL DÉCRIT DANS SON MANUEL D'EXPLOITATION LES RESPONSABILITÉS ET POUVOIRS DE SON PERSONNEL DE CONTRÔLE D'EXPLOITATION? 723.105(1) 724.121(7) 725.135(7) DES NSAC	L'EXPLOITANT AÉRIEN A-T-IL DÉCRIT DANS SON MANUEL D'EXPLOITATION LES RESPONSABILITÉS ET POUVOIRS DE SON PERSONNEL DE CONTRÔLE D'EXPLOITATION? 722.82(1)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
P-3 L'EXPLOITANT AÉRIEN A-T-IL INSÉRÉ LE PROGRAMME DE FORMATION DANS SON MANUEL D'EXPLOITATION? 724.115(17) 725.124(21-22) DES NSAC	L'EXPLOITANT AÉRIEN A-T-IL INSÉRÉ LE PROGRAMME DE FORMATION DANS SON MANUEL D'EXPLOITATION? 723.98(15)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
P-4 LE SYSTÈME DE CONTRÔLE D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE EST-IL CONFORME AUX NORMES QUI S'APPLIQUENT À SON TYPE D'EXPLOITATION? 723.16(1)(2) 724.15 725.20 DES NSAC	LE SYSTÈME DE CONTRÔLE D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE EST-IL CONFORME AUX NORMES QUI S'APPLIQUENT À SON TYPE D'EXPLOITATION? 722.12(1)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-1 LA RÉPARTITION DES AÉRONEFS DE LA COMPAGNIE SE FAIT-ELLE CONFORMÉMENT À CE QUI EST DÉCRIT DANS LE MANUEL D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE? 723.16(2) 724.121 725.135 DES NSAC	LA RÉPARTITION DES AÉRONEFS DE LA COMPAGNIE SE FAIT-ELLE CONFORMÉMENT À CE QUI EST DÉCRIT DANS LE MANUEL D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE? 722.12(2)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-2 LE SYSTÈME DE CONTRÔLE D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE EST-IL CONFORME AUX EXIGENCES DES NORMES QUI S'APPLIQUENT À SON TYPE D'EXPLOITATION? 723.16(1)(2) 724.15 725.20 DES NSAC	LE SYSTÈME DE CONTRÔLE D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE EST-IL CONFORME AUX EXIGENCES DES NORMES QUI S'APPLIQUENT À SON TYPE D'EXPLOITATION? 722.12(1)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-3 DE QUELLE FAÇON LA COMPAGNIE SATISFAIT-ELLE AUX EXIGENCES DE COMMUNICATION STIPULÉES DANS LES NSAC QUI S'APPLIQUENT À SON TYPE D'EXPLOITATION? 722.12.(3)	DE QUELLE FAÇON LA COMPAGNIE SATISFAIT-ELLE AUX EXIGENCES DE COMMUNICATION STIPULÉES DANS LES NSAC QUI S'APPLIQUENT À SON TYPE D'EXPLOITATION? 720.20	

723.16(2)D)

724.15(1)D)

725.20D) DES NSAC

 OK  CONST.  S/O  N/V

A-4

DE QUELLE FAÇON COMMUNIQUE-T-ON AVEC UN  
AÉRONEF EN VOL ET L'EXPLOITANT AÉRIEN PEUT-IL RÉPONDRE AUX EXIGENCES STIPULÉES POUR UN  
EXPLOITANT AÉRIEN DE CATÉGORIE A OU B? 722.12(5)

723.16(1)

724.15(1)G)

725.20(1)D) DES NSAC

 OK  CONST.  S/O  N/V

A-5

L'EXPLOITANT AÉRIEN SATISFAIT-IL AUX EXIGENCES  
MINIMALES DE PLAN DE VOL EXPLOITATION? 722.14

723.18

724.17

725.22 DES NSAC

 OK  CONST.  S/O  N/V

A-6

LE SYSTÈME D'AUTORISATION DE VOL DE L'EXPLOITANT  
AÉRIEN COMPREND-IL UNE PROCÉDURE POUR LA VÉRIFICATION, L'ACCEPTATION ET LA RÉOLUTION DES  
DÉSACCORDS DU PLAN DE VOL EXPLOITATION? 725.20(4) DES NSAC  OK  CONST.  S/O   
N/V

A-7

DE QUELLE FAÇON LES SERVICES DE MÉTÉOROLOGIE,  
LES NOTAM ET L'ATC SONT-ILS FOURNIS EN VUE DE LA PLANIFICATION DE VOL? 722.12(4)

723.12(1)F)

724.15(4)F)

725.23(2)A)B) DES NSAC

 OK  CONST.  S/O  N/V

### **Surveillance des vols pour les exploitant aériens des types A et B**

A-8

L'EXPLOITANT AÉRIEN A-T-IL DANS SES DOSSIERS LA  
LETTRE DE TRANSPORTS CANADA QUI STIPULE QUE CHAQUE RÉGULATEUR DE VOL A RÉUSSI LES DEUX  
EXAMENS GÉNÉRAUX DE TRANSPORTS CANADA? 725.124(28) DES NSAC

 OK 

A-9

L'EXPLOITANT AÉRIEN POSSÈDE-T-IL DES DOSSIERS SUR  
CHAQUE RÉGULATEUR DE VOL QUI EFFECTUE DU CONTRÔLE D'EXPLOITATION? 725.124(

725.124(

A-10

L'EXPLOITANT AÉRIEN POSSÈDE-T-IL DANS SES  
DOSSIERS LA PREUVE DOCUMENTÉE QUE LE RÉGULATEUR VÉRIFICATEUR A ÉTÉ APPROUVÉ PAR  
TRANSPORTS CANADA? 725.124(28) DES NSAC  OK  CONST.  S/O

N/V

A-11

L'EXPLOITANT AÉRIEN POSSÈDE-T-IL L'APPROBATION  
ÉCRITE DU PROGRAMME DE FORMATION DU RÉGULATEUR DE VOL? 725.124(28) DES NSAC

 OK 

A-12

LE PROGRAMME DE FORMATION DE L'EXPLOITANT  
AÉRIEN COUVRE-T-IL AU MOINS TOUS LES SUJETS STIPULÉS DANS LA NORME? 725.124(

725.124(

A-13	LE MANUEL D'EXPLOITATION DE L'EXPLOITANT AÉRIEN PRÉCISE-T-IL LA PÉRIODE DE FORMATION EN COURS D'EMPLOI REQUISE POUR CHAQUE RÉGULATEUR DE VOL ET CETTE FORMATION A-T-ELLE ÉTÉ SUIVIE?	725.124(28) DES NSAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
A-14	L'EXPLOITANT AÉRIEN OFFRE-T-IL UN COURS DE FAMILIARISATION AU POSTE DE PILOTAGE ET CETTE FORMATION A-T-ELLE ÉTÉ CONSIGNÉE DANS LE DOSSIER PERTINENT?	725.124(28) DES NSAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/>
N/V			
A-15	L'EXPLOITANT AÉRIEN A-T-IL À SON EMPLOI UN RÉGULATEUR VÉRIFICATEUR AGRÉÉ PAR TRANSPORTS CANADA ET RÉPOND-IL AUX NORMES PERTINENTES?	725.124(28) DES NSAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/>
N/V			
A-16	L'EXPLOITANT AÉRIEN POSSÈDE-T-IL UN PROGRAMME DE FORMATION PÉRIODE APPROUVÉ CONFORME À LA NORME PERTINENTE?	725.124(28) DES NSAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
A-17	L'EXPLOITANT AÉRIEN POSSÈDE-T-IL UN PROGRAMME DE REQUALIFICATION TEL QUE DÉCRIT DANS LA NORME PERTINENTE ET DES DOSSIERS SONT-ILS DISPONIBLES POUR TOUS LES RÉGULATEURS DE VOL DANS CETTE CATÉGORIE?	725.124(28) DES NSAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
A-18	L'EXPLOITANT AÉRIEN A-T-IL FOURNI LA FORMATION ET TENU LES DOSSIERS DE FORMATION DE TOUT NOUVEAU SECTEUR DU SYSTÈME DE CONTRÔLE D'EXPLOITATION?	725.124(28) DES NSAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
A-19	L'EXPLOITANT AÉRIEN A-T-IL FOURNI LA FORMATION ET LES DOSSIERS RELATIFS À TOUTE FORMATION DE TRANSITION À UN NOUVEL ÉQUIPEMENT?	725.124(28) DES NSAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
A-20	TOUS LES RÉGULATEURS DE VOL POSSÈDENT-ILS UN CERTIFICAT RESTREINT DE RADIOTÉLÉPHONISTE?	725.124(28) DES NSAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
A-21	TOUS LES RÉGULATEURS DE VOL CERTIFIÉS ONT-ILS L'ÂGE MINIMUM REQUIS?	725.124(28) DES NSAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
A-22	LE RÉGULATEUR DE VOL TIENT-IL DES RENSEIGNEMENTS À JOUR SUR LA PROGRESSION DES VOLS?	725.20(5)A) DES NSAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
A-23	LA SURVEILLANCE DU VOL SE POURSUIT-ELLE JUSQU'À LA FIN DU VOL?	725.20(5)B) DES NSAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/>
N/V			
A-24	LES COMPTES RENDUS EN VOL SONT-ILS DIRIGÉS VERS LE RÉGULATEUR DE VOL QUI ASSURE LA SURVEILLANCE DU VOL?	725.20(5) DES NSAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
A-25	LE PERSONNEL DISPONIBLE EST-IL SUFFISANT POUR ASSURER LA SURVEILLANCE DES VOLS PENDANT L'HORAIRE DE VOL DE L'EXPLOITANT AÉRIEN?	725.20(1) DES NSAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>

### Suivi des vols pour les exploitants aériens de type C et D

A-26	LE MANUEL D'EXPLOITATION DÉCRIT-IL LES NORMES DE FORMATION ET DE QUALIFICATION POUR LA PERSONNE PRÉPOSÉE AU SUIVI DES VOLS?	722.76(1) DES NSAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
------	---	--------------------	--

- 723.98  
724.115  
725.124 DES NSAC  OK  CONST.  S/O  NV
- A-27 CETTE PERSONNE POSSÈDE-T-ELLE LES  
QUALIFICATIONS REQUISES POUR RÉPONDRE AUX DEMANDES DU COMMANDANT DE BORD D'UN  
AÉRONEF? 723.16(1)  
724.15(1)  
725.20(4) DES NSAC  OK  CONST.  S/O  NV
- A-28 LE PRÉPOSÉ AU SUIVI DES VOLS DISTRIBUE-T-IL DES  
RENSEIGNEMENTS MÉTÉOROLOGIQUES ET OPÉRATIONNELS SANS ANALYSE NI INTERPRÉTATION? 723.16(1)  
724.15(1)G)  
725.20(4) DES NSAC  OK  CONST.  S/O  NV
- A-29 LE SYSTÈME DE SUIVI DES VOLS EST-IL APPROPRIÉ  
DURANT TOUTES LES HEURES OÙ DES AÉRONEFS SONT EN VOL? 722.12(5)  
723.16(1)  
724.15(1)  
725.20(1)  
725.124(29) DES NSAC  OK  CONST.  S/O  NV
- A-30 LE PRÉPOSÉ AU SUIVI DES VOLS A-T-IL REÇU DE LA  
FORMATION SUR TOUS LES SUJETS STIPULÉS DANS LES NORMES? 722.12(5)(6)  
723.16(1)  
724.15(1)  
725.20(4)B) DES NSAC  OK  CONST.  S/O  NV
- A-31 LE PRÉPOSÉ AU SUIVI DES VOLS SURVEILLE-T-IL LES  
VOLS DE L'EXPLOITANT AÉRIEN DU DÉBUT À LA FIN ET À TOUTES LES ESCALES INTERMÉDIAIRES? 722.12(4)  
723.16(1)D)  
724.15((1)G)  
725.20(4) DES NSAC  OK  CONST.  S/O  NV
- A-32 EXISTE-T-IL UNE PROCÉDURE PERMETTANT AU  
COMMANDANT DE BORD DE TRANSMETTRE AU PRÉPOSÉ AU SUIVI DES VOLS DES MESSAGES  
CONCERNANT LES ATTERRISSAGES ET LES DÉPARTS? 723.16(1)F)  
725.20(2) DES NSAC  OK  CONST.  S/O  NV
- A-33 LE SYSTÈME D'AUTORISATION DE VOL DE L'EXPLOITANT  
AÉRIEN RESPECTE-T-IL LES PROCÉDURES DÉCRITE DANS LA NORME? 722.12(3)  
724.15(1)D)  
725.20(1)D) DES NSAC  OK  CONST.  S/O  NV
- A-34 LORSQUE DES AÉRONEFS SONT EXPLOITÉS EN RÉGION  
INHOSPITALIÈRE, DES COMMUNICATIONS BILATÉRALES SONT-ELLES MAINTENUES EN PERMANENCE?  OK

Éléments certifiés - Exéc. par :

**FO-10 Documents de vol**

Élément	Référence	Résultat
A-1 A) EXIGENCES DE LA RÉFÉRENCE PERTINENTE? 703.18 704.17 705.22 DU RAC	LE PLAN DE VOL EXPLOITATION RÉPOND-IL AUX ARTICLES 702.14	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
B)	LES FICHES DE CARBURANT, LES CARNETS DE ROUTE ET LES DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE CONCORDENT-ILS AVEC LES MASSES DE CARBURANT?	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
C)	LES CARGAISONS INSCRITES SUR LES MANIFESTES DE CHARGEMENT ET LES CARNETS DE ROUTE CONCORDENT-ILS?	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/>
A-2 EXIGENCES DE LA RÉFÉRENCE PERTINENTE? 704.28 705.38 DU RAC	LE SYSTÈME DE MASSE ET CENTRAGE RÉPOND-IL AUX ARTICLES 703.33	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-3 CONSERVÉS CONFORMÉMENT À LA RÉFÉRENCE PERTINENTE? 703.18 704.17 705.22 DU RAC	LES PLANS DE VOL EXPLOITATION SONT-ILS ARTICLES 702.14	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V

**Éléments certifiés - Exéc. par :**

Note : Voir SFO-10a, Analyse du carnet de route et de l'état de charge.

## FO-11 Inspection des aéronefs

Élément	Référence	Résultat
A-1 OU DE L'ÉQUIPEMENT TRANSPORTÉ DURANT LE VOL SONT-ILS ADÉQUATS?	LES DISPOSITIFS ASSURANT L'IMMOBILISATION DU FRET PAR. 602.86(1) DU RAC	<input type="checkbox"/> OI
A-2 RESTREINDRE LES ISSUES DES PASSAGERS EN CAS D'URGENCE?	LE FRET EST-IL CHARGÉ DE FAÇON À NE PAS BLOQUER NI PAR. 602.86(2) DU RAC	<input type="checkbox"/> OI
A-3 705.44	Y A-T-IL DANS CHAQUE AÉRONEF UNE CARTE DE MESURES DE SÉCURITÉ APPROUVÉE POUR CHAQUE PASSAGER? ARTICLES 704.35 <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
	EXPLOITANT PRIVÉ 604.19	
A-4 703 SECTION V + VI 704 SECTION V + VI 705 SECTION V + VI DU RAC	Y A-T-IL DANS CHAQUE AÉRONEF L'ÉQUIPEMENT OPÉRATIONNEL ET L'ÉQUIPEMENT DE SECOURS CONFORMES AUX EXIGENCES DE LA RÉFÉRENCE ARTICLES 602.57-63  <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
A-5 705.42 (1) DU RAC	LES EXIGENCES RELATIVES AUX BAGAGES DE CABINE ARTICLES 602.86 <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
A-6 S/O <input type="checkbox"/> N/V	Y A-T-IL DANS CHAQUE AÉRONEF LES CEINTURES DE ARTICLE 605.22 DU RAC <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/>	
A-7	Y A-T-IL DANS CHAQUE AÉRONEF UNE CEINTURE DE SÉCURITÉ COMPRENANT UNE CEINTURE-BAUDRIER POUR CHAQUE AGENT DE BORD?	PAR. (
A-8	LES INSCRIPTIONS ET LES AFFICHES DES AÉRONEFS SONT-ELLES CONFORMES AU MANUEL DE VOL DE L'AÉRONEF? ARTICLE 605.05 DU RAC	<input type="checkbox"/> OI
A-9 S/O <input type="checkbox"/> N/V	A-T-ON EFFECTUÉ LES INSPECTIONS DES AÉRONEFS À L'AIDE DES FORMULAIRES PERTINENTS? ARTICLE 4.2 DE LA LA <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/>	

Éléments certifiés – Exéc. par :

**FO-12 Documents des aéronefs**

Élément	Référence	Résultat
P-1 AUTORISÉE À EXPLOITER? 703.08F)(III) 704.08F)(III) 705.08F)(III) DU RAC	QUELS TYPES D'AÉRONEFS LA COMPAGNIE EST-ELLE ALINÉAS 702.08F)(III)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ 604.06E)
P-2 DES AÉRONEFS AVEC DES RESTRICTIONS OPÉRATIONNELLES? 703.08F) 704.08F) 705.08F) DU RAC.	LA COMPAGNIE A-T-ELLE ÉTÉ AUTORISÉE À EXPLOITER ALINÉAS 70208F)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V EXPLOITANT PRIVÉ 604.06G)
P-3 AÉRONEFS IMMATICULÉS À L'ÉTRANGER? <input type="checkbox"/> N/V	LA COMPAGNIE EST-ELLE AUTORISÉE À EXPLOITER DES ARTICLE 700.05 DU RAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O
A-1 ANOMALIES DES AÉRONEFS CONFORMÉMENT AUX PROCÉDURES APPROUVÉES?	LES ÉQUIPAGES DE CONDUITE SIGNALENT-ILS LES	ARTIC
A-2 EXPLOITÉS EN VERTU D'UN CONTRAT DE LOCATION VALIDE RÉPONDENT-ILS AUX EXIGENCES DE LA RÉFÉRENCE? <input type="checkbox"/> N/V	LES AÉRONEFS IMMATICULÉS À L'ÉTRANGER QUI SONT ARTICLE 203.03 DU RAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O
A-3 D'IMMATICULATION OU UNE AUTORITÉ DE VOL VALIDE? 605.03	Y A-T-IL À BORD DE L'AÉRONEF UN CERTIFICAT DU RAC 202.26	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-4 SONT-ILS CONFORMES AU MANUEL DE VOL?	LA CONFIGURATION ET L'ÉQUIPEMENT DE L'AÉRONEF ARTICLE 605.06-07 DU RAC	<input type="checkbox"/> Ok
A-5 VOL À JOUR? <input type="checkbox"/> N/V	Y A-T-IL À BORD DE CHAQUE AÉRONEF UN MANUEL DE ARTICLE 605.04 DU RAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O
A-6 ELLES FAITES CONFORMÉMENT À LA RÉFÉRENCE?	LES INSCRIPTIONS DANS LE CARNET DE ROUTE SONT- ARTICLE 605.93 DU RAC	<input type="checkbox"/> Ok
A-7 À JOUR PERTINENTS?	Y A-T-IL À BORD DE CHAQUE AÉRONEF LES DOCUMENTS ALINÉAS 602.60(1)A)B) DU RAC	<input type="checkbox"/> Ok

Éléments certifiés - Exéc. par :

**FO-13 Liste d'équipement minimal**

Élément	Référence	Résultat
P-1 POUR CHAQUE AÉRONEF? 704.07(2)D) 705.07(2)E)	LA COMPAGNIE UTILISE-T-ELLE UNE MEL APPROUVÉE 605.07/625.07	
	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
MEC	EXPLOITANT PRIVÉ	624.05 NOTE D'INF. ET
A-1	<b>L'exploitant a-t-il des procédures pour contrôler les révisions à apporter à la MMEL et pour modifier la MEL en conséquence?</b> 725.07(2)a)(ii)(M)	
725.07(4)B)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
	EXPLOITANT PRIVÉ	VOIR LE MEC.
A-2	<b>La compagnie autorise-t-elle le vol des aéronefs conformément aux procédures approuvées? Articles 605.07-08-09</b>	
706.06 DU RAC	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
	EXPLOITANT PRIVÉ	624.53 NOTE D'INF.
COORDONNER AVEC LA MAINTENANCE		

Éléments certifiés - Exéc. par :

**FO-14 Inspection en vol et vérification des routes aériennes**

<b>Élément</b>	<b>Référence</b>	<b>Résultat</b>
A.1	LES INSPECTIONS EN VOL OU LES VÉRIFICATIONS DE ROUTES AÉRIENNES ONT-ELLES ÉTÉ EFFECTUÉES À L'AIDE DES FORMULAIRES APPROPRIÉS?	ARTICL

Éléments certifiés - Exéc. par :

**FO-15 Limites d'utilisation relatives aux performance des aéronefs**

Élément	Référence	Résultat
A.1 D'UTILISATION RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AÉRONEFS QUI S'APPLIQUENT AUX AÉROPORTS QU'IL UTILISE? 705.54 DU RAC	LE TRANSPORTEUR AÉRIEN UTILISE-T-IL LES LIMITES ARTICLES 704.44 <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
	EXPLOITANT PRIVÉ	604.83
A.2 PERFORMANCES DES AÉRONEFS SONT-ELLES CONFORMES AU MANUEL DE VOL DES AÉRONEFS? 705.55 DU RAC	LES LIMITES D'UTILISATION RELATIVES AUX ARTICLES <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V	
	EXPLOITANT PRIVÉ	604.83

Éléments certifiés - Exéc. par :

**FO-16 Programme de sécurité aérienne de l'exploitant aérien**

Article 725.07 paragraphe 3 des NSAC	Référence	Résultat
<b>Éléments du programme de sécurité aérienne</b>		
A-1 La personne responsable de la mise en oeuvre du programme de sécurité aérienne possède-t-elle une expérience pratique poussée (normalement acquise comme membre d'un équipage de conduite ou une expérience équivalente dans la gestion des vols); et une formation conforme à l'alinéa 725.07 3 b).	b) i) et ii)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-2 Les manuels de la compagnie pertinents contiennent-ils une description détaillée du programme de sécurité aérienne?	a) iii)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-3 La personne responsable du programme de sécurité aérienne peut-elle communiquer directement avec le gestionnaire des opérations?	c)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-4 Le système de comptes rendus permet-il à l'information sur la sécurité aérienne de circuler librement et rapidement?	c) ii)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-5 Est-ce qu'on effectue des sondages sur la sécurité?	c) iii)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-6 Est-ce qu'on sollicite des suggestions visant à améliorer la sécurité aérienne et les analyse-t-on?	c) iv)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V

Article 725.07 paragraphe 3 des NSAC	Référence	Résultat
A-7 A-t-on élaboré un programme de sensibilisation à la sécurité et le garde-t-on à jour?	c) v)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-8 Surveille-t-on les préoccupations de l'industrie en matière de sécurité aérienne qui peuvent influencer sur les opérations de l'exploitant aérien?	c) vi)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-10 Maintient-on une liaison étroite avec les constructeurs d'avions?	c) vii)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-11 Maintient-on une liaison étroite avec la Direction générale de la sécurité du système de Transports Canada – Aviation civile et le Bureau de la sécurité des transports?	c) viii)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-12 Maintient-on une liaison étroite avec les associations de sécurité aéronautique?	c) ix)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-13 Fait-on enquête sur les incidents et les accidents, fait-on des comptes rendus et recommande-t-on des moyens pour éviter qu'ils se reproduisent?	c) xii)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-14 A-t-on élaboré et garde-t-on à jour une base de données sur la sécurité aérienne pour surveiller et analyser les tendances?	c) xiii)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-15 Surveille-t-on l'efficacité des initiatives concernant la sécurité aérienne et mesure-t-on les résultats?	c) xv)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V

Article 725.07 paragraphe 3 des NSAC	Référence	Résultat
<b>Gestion des incidents</b>		
A-16 A-t-on élaboré et garde-t-on à jour un système de comptes rendus des incidents?	e)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-17 Ce système doit prévoir-il une méthode pour signaler les incidents; des enquêtes sur les incidents; des moyens pour aviser la direction; et un retour d'information aux employés?	e) i) ii) iii) iv)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
<b>Comité sur la sécurité aérienne</b>		
A-18 A-t-on mis sur pied un comité sur la sécurité aérienne afin d'identifier les préoccupations et les manquements à propos de la sécurité, et de recommander à la haute direction des mesures correctives?	f) i)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-19 Les membres sont-ils des représentants de tous les secteurs d'exploitation de l'organisation?	f) ii)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-20 Les membres du comité se rencontrent-ils au moins deux fois par année?	f) iii)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
A-21 Les procès-verbaux des rencontres du comité font-ils état de tous les points à l'ordre du jour, des décisions et des mesures prises s'il y a lieu?	f) iv)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
<b>Planification des mesures d'intervention en cas d'urgence</b>		
A-22 A-t-on élaboré et tenu à jour un plan d'intervention en cas d'urgence?	g)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V

Article 725.07 paragraphe 3 des NSAC	Référence	Résultat
A-23 Ce plan porte-t-il notamment sur les éléments suivants :		<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> NV
1. la politique de l'exploitant aérien;	g) i)	
2. la mobilisation de l'exploitant aérien et la notification des organismes;	g) ii)	
3. le bien-être des passagers et des membres d'équipage;	g) iii)	
4. la coordination des mesures à prendre relativement aux victimes et des avis à donner aux plus proches parents;	g) iv)	
5. les enquêtes sur les accidents pour le compte de l'exploitant aérien;	g) v)	
6. l'intervention des équipes de l'exploitant aérien sur les lieux d'un accident;	g) vi)	
7. la conservation des indices;	g) vii)	
8. la formation du personnel d'intervention?	g) ix)	

Éléments certifiés - Exéc. par : \_\_\_\_\_

# Listes de vérifications spécialisées, formulaire et guides

## SFO-3a Liste de vérifications du programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol

Élément	Réf.	Résultat
P.1 Les éléments suivants font-ils partie du programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol?	622.11 3.0	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> NV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan de gestion de l'exploitant</li> <li>• Procédures de dégivrage et d'antigivrage de l'aéronef</li> <li>• Tableaux des délais d'efficacité</li> <li>• Inspection des aéronefs et procédures de rapport</li> <li>• Formation et évaluation</li> </ul>		
P.2 Le plan de gestion de l'exploitant est-il conforme à la norme pertinente? (Voir le guide ci-joint.)	622.11 4.0	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> NV
P.3 Les procédures de dégivrage et d'antigivrage des aéronefs sont-elles conformes à la norme pertinente? (Voir le guide ci-joint.)	622.11 5.0	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> NV
P.4 Les tableaux des délais d'efficacité sont-ils conformes à la norme pertinente? (Voir le guide ci-joint.)	622.11 6.0	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> NV
P.5 Les procédures d'inspection des aéronefs et de production de rapports sont-elles conformes à la norme pertinente? (Voir le guide ci-joint.)	622.11 7.0	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> NV
P.6 Le programme de formation et d'évaluation est-il conforme à la norme pertinente? (Voir le guide ci-joint.)	622.11 8.0	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> NV

Éléments certifiés - Exéc. par : \_\_\_\_\_

## SFO-3b Guide du programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol

Élément	* Réf.	Oui	Non
<b>Plan de gestion de l'exploitant aérien</b>	<b>4.0</b>		
Le plan de gestion précise-t-il quels sont les gestionnaires responsables de l'ensemble du programme?	4.0	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les postes subordonnés sont-ils indiqués?	4.0	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les procédures et les responsabilités opérationnelles sont-elles décrites?	4.0	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La voie hiérarchique est-elle décrite ou a-t-on fourni un organigramme?	4.0	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A-t-on défini les liens entre le personnel de la maintenance et des opérations?	4.0	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le personnel des opérations a-t-il l'entière responsabilité du programme ou les responsabilités sont-elles partagées? (Note : Le personnel de maintenance ne peut pas avoir l'entière responsabilité du programme.)	4.0	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Opérations</b>	<b>4.0</b>		
A-t-on élaboré, intégré et coordonné les éléments obligatoires du programme?	premier a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A-t-on distribué le programme à tous les employés dont les fonctions et responsabilités s'inscrivent dans le cadre du programme?	b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A-t-on ajouté une description détaillée du programme dans les manuels pertinents de la compagnie?	c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A-t-on assuré la présence d'employés compétents en nombre suffisant, ainsi que d'installations et d'équipement adéquats à chaque aéroport où le programme pourrait être mis en oeuvre?	d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A-t-on assuré le maintien d'une supervision adéquate quant à la gestion du programme?	e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
À qui revient la décision d'entamer et de terminer les procédures de dégivrage et d'antigivrage au sol? Cette responsabilité est-elle clairement décrite dans la description détaillée du poste?	deuxième a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A-t-on précisé les fonctions et les responsabilités incombant aux membres d'équipage, aux régulateurs de vols et aux gestionnaires ainsi que les directives et les procédures à suivre? b)

Qui a la responsabilité d'accorder les autorisations et de coordonner les éléments pertinents du programme auprès des responsables du contrôle de la circulation aérienne (ATC) et des administrations aéroportuaires et est-ce précisé dans la description détaillée du poste? c)

#### Maintenance

4.2

Est-ce que les employés chargés de la maintenance participent au programme de dégivrage et d'antigivrage des aéronefs?

Dans l'affirmative, qui en est responsable?

Quel personnel, installations et équipement sont requis? Sont-ils disponibles?

Les fonctions, les tâches et les responsabilités (y compris les directives et les procédures à suivre) sont-elles précisées?

#### Procédures de dégivrage et d'antigivrage des aéronefs

5.0

Ces procédures sont-elles clairement identifiées dans une section distincte du manuel?

A-t-on indiqué les employés responsables de chacune des procédures qui s'appliquent à un type particulier d'aéronef?

A-t-on fourni une description détaillée des conditions météorologiques et de l'état des surfaces de l'aéronef qui nécessitent la tenue d'opérations de dégivrage et d'antigivrage et, si c'est le cas, la marche à suivre pour l'exécution du programme? a)

A-t-on fourni une description détaillée des procédures de dégivrage et d'antigivrage propres à chacun des types d'aéronef? (Note : Il faut s'assurer que l'ordre des opérations de dégivrage commence avec les surfaces représentatives de l'aéronef si l'exploitant les utilise pour répondre aux exigences de l'inspection de contamination avant le décollage. Voir 7.1.1.3) b)

#### Tableaux des délais d'efficacité

6.0

Des tableaux des délais d'efficacité ont-ils été approuvés?

Lorsqu'ils sont utilisés, les éléments suivants sont-ils définis :		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- les responsabilités opérationnelles incombant aux membres de l'équipage de conduite, au personnel affecté au système de surveillance des vols, à la maintenance ainsi qu'au personnel au sol?	6.1a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- les procédures à suivre pour l'utilisation des tableaux des délais d'efficacité et les mesures à prendre lorsque les délais prescrits par ces tableaux sont dépassés?	6.1b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- les procédures que doivent suivre le personnel au sol et les membres de l'équipage de conduite afin d'établir le début du délai d'efficacité?	6.1c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Procédures d'inspection des aéronefs et de production de rapports</b>	<b>7.0</b>		
Les techniques à utiliser pour déterminer la contamination des surfaces sont-elles décrites dans le manuel de l'exploitant?	7.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dans les techniques susmentionnées, utilise-t-on les éléments suivants :			
- tableaux des délais d'efficacité? Le cas échéant, respecte-t-on les exigences des tableaux des délais d'efficacité susmentionnées?	7.1.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- inspection tactile? Le cas échéant, cette inspection est-elle effectuée par une personne qualifiée et inclut-elle les bords d'attaque et les extradors des ailes?	7.1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- examen d'une ou de plusieurs surfaces représentatives de l'aéronef? Le cas échéant, le constructeur de l'aéronef a-t-il déterminé les surfaces représentatives de l'aéronef ou ont-elles été approuvées par le gestionnaire régional de l'aviation commerciale et d'affaires (ou par le chef, Inspection des entreprises de transport aérien)?	7.1.1.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- utilisation de détecteurs? Le cas échéant, l'installation et l'utilisation des détecteurs sont-elles conformes aux exigences en matière de navigabilité et d'opérations et les procédures relatives à l'utilisation figurent-elles en détail dans le programme de l'exploitant?	7.1.1.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Inspection des surfaces critiques</b>			
Les procédures d'inspection des surfaces critiques précisent-elles les éléments suivants :	7.1.2		

- que l'inspection est obligatoire lorsque des conditions de givrage au sol prévalent?

- que l'inspection doit être effectuée immédiatement après la dernière application du fluide de dégivrage ou d'antigivrage?

- qu'une personne qualifiée doit faire un rapport d'inspection à l'intention du commandant de bord?

#### Inspection de contamination avant le décollage

Le programme de l'exploitant exige-t-il une inspection de contamination avant le décollage? Le cas échéant, l'inspection doit-elle être effectuée de l'intérieur ou de l'extérieur de l'aéronef? Sagit-il d'une inspection visuelle ou tactile? Utilise-t-on les surfaces représentatives de l'aéronef? (Note: une inspection tactile doit être effectuée sur tous les aéronefs dépourvus d'un dispositif de bord d'attaque et sur tout autre type d'aéronef désigné par le directeur de l'aviation commerciale et d'affaires.) 7.1.3

- si l'inspection est visuelle, le programme de l'exploitant précise-t-il les conditions (météorologiques, d'éclairage et de visibilité) permettent une telle inspection visuelle?

#### Production de rapports d'inspection

7.2

(Note : Les manuels pertinents de l'exploitant doivent inclure une description détaillée des lignes directrices et des procédures relatives aux procédures de communication entre l'inspecteur et le commandant de bord, y compris l'utilisation de signaux manuels.)

Le rapport d'inspection des surfaces critiques comprend-il les éléments suivants : 7.2.1

- l'heure à laquelle la dernière application de fluide sur toutes les surfaces critiques a commencé (le cas échéant)?

- le type de fluide utilisé?

- le ratio du mélange de fluide?

- l'ordre dans lequel les surfaces critiques ont été traitées, si le fluide n'a pas été appliqué conformément aux méthodes normalisées?

- la confirmation que toutes les surfaces critiques ne portent aucune trace de contamination?

Le cas échéant, le rapport d'inspection de contamination avant le décollage comprend-il la confirmation que toutes les surfaces critiques ne portent aucune trace de contamination? 7.2.2

(Note : Lorsque la méthode d'inspection normalisée n'a pas été respectée, il doit décrire la procédure utilisée par l'inspecteur.)

### Formation et évaluation

8.0

Le programme de l'exploitant prévoit-il une formation initiale et périodique annuelle pour tous les employés affectés aux opérations, à la maintenance et le personnel au sol qui ont des responsabilités dans le cadre du programme?

Le programme de l'exploitant prévoit-il l'évaluation des membres d'équipage, des employés affectés aux opérations, à la maintenance et du personnel au sol qui ont des responsabilités dans le cadre de ce programme?

### Formation initiale sur les opérations de dégivrage et d'antigivrage 8.1

Ce programme porte-t-il sur :

a) effets de la contamination des surfaces critiques, dont notamment : 8.1.1

- le rapport de contamination présenté à l'arrivée à la personne responsable de la coordination des procédures de dégivrage et d'antigivrage des aéronefs?

- les effets des précipitations verglaçantes, du givre (y compris la gelée blanche), du brouillard verglaçant, de la neige, de la pluie, et d'une forte humidité sur les surfaces critiques imprégnées de froid et sous les ailes?

- la détermination, selon le type d'aéronef, des surfaces critiques et, s'il y a lieu, des surfaces représentatives?

- les types, les effets, les caractéristiques et les méthodes d'utilisation des fluides de dégivrage et d'antigivrage?

- l'influence des fluides de dégivrage et d'antigivrage sur la performance et le pilotage des aéronefs?

b) les procédures de dégivrage et d'antigivrage des aéronefs, dont les aspects suivants : 8.1.2

- les mesures de sécurité à observer au cours de l'application des fluides?

- |   |                          |                          |
|---|--------------------------|--------------------------|
| - les méthodes d'application des fluides de dégivrage et d'antigivrage?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - la composition et la détermination des fluides de dégivrage et d'antigivrage?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - les procédures de dégivrage et d'antigivrage à distance, y compris les procédures applicables aux différents types d'aéronef et à chaque aéroport, s'il y a lieu?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - les responsabilités incombant aux membres d'équipage concernant la supervision des travaux effectués par des entrepreneurs lorsque l'exploitant n'assure pas la formation et la compétence du personnel engagé par les entrepreneurs? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>c) les procédures d'inspection des aéronefs qui, au besoin, doit être particulière à chaque type d'aéronef, dont les aspects suivants :</b>  | <b>8.1.3</b>             |                          |
| - la détermination des surfaces critiques et représentatives (le cas échéant) de l'aéronef à inspecter?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - les techniques visant à détecter les traces de contamination sur les aéronefs?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - les différents types de technique d'inspection?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - les procédures qui doivent être observées par les membres d'équipage au cours des communications avec le personnel au sol, l'ATC ou le personnel d'escale des compagnies afin de coordonner les inspections des aéronefs?             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>d) l'utilisation des tableaux des délais d'efficacité dont les aspects suivants :</b>  | <b>8.1.4</b>             |                          |
| - la source des données figurant dans les tableaux des délais d'efficacité?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - les catégories et l'intensité des précipitations ainsi que l'influence d'un changement de précipitations sur les délais d'efficacité?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - le lien existant entre les délais d'efficacité et les différentes concentrations des fluides?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - la définition du début et de la fin du délai d'efficacité?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - lorsqu'on utilise les tableaux des délais d'efficacité dans la prise de décision, les aspects suivants :  |                          |                          |

- les procédures de communication, soit comment informer les membres d'équipage du type de fluide utilisé, du début de l'application finale du fluide, et toute exigence relative à la coordination avec d'autres organismes?

- les procédures à suivre lorsque les délais d'efficacité sont dépassés, y compris les exigences relatives à l'inspection, les autres moyens de déterminer si les surfaces sont contaminées et les exigences relatives à la répétition des procédures de dégivrage et d'antigivrage?

### Formation périodique sur les opérations de dégivrage et d'antigivrage 8.2

La formation périodique sur les opérations de dégivrage et d'antigivrage comprend-elle les éléments suivants :

- une révision des procédures de dégivrage, d'antigivrage et d'inspection courantes?

- l'indication des changements survenus dans les procédures?

- les derniers renseignements en matière de recherche et de développement concernant les opérations de dégivrage et d'antigivrage au sol?

(Note : Avant le début des opérations d'hiver, l'exploitant doit distribuer une circulaire d'information portant sur les opérations de dégivrage et d'antigivrage à tous les employés touchés comprenant une révision des procédures et toute information nouvelle qui ne fait pas partie de la formation périodique annuelle.)

### Formation initiale pour le personnel au sol ou le personnel affecté à la maintenance 8.3

Le programme de formation initiale pour le personnel au sol ou le personnel affecté à la maintenance porte-t-il au moins sur les éléments suivants :

a) les effets de la contamination des surfaces, dont les aspects suivants : 8.3.1

- les procédures de production du rapport de contamination présenté à l'arrivée à la personne responsable de la coordination des procédures de dégivrage et d'antigivrage des aéronefs?

- |  |                          |                          |
|--|--------------------------|--------------------------|
| - les effets des précipitations verglaçantes, du givre (y compris la gelée blanche), du brouillard verglaçant, de la neige, de la pluie, et d'une forte humidité sur les surfaces critiques imprégnées de froid et sous les ailes? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - la détermination, selon le type d'aéronef, des surfaces critiques et, s'il y a lieu, des surfaces représentatives?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - les types, les effets, les caractéristiques et les méthodes d'utilisation des fluides de dégivrage et d'antigivrage?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - les effets des précipitations verglaçantes, du givre (y compris la gelée blanche), du brouillard verglaçant, de la neige, de la pluie, et d'une forte humidité sur les surfaces critiques imprégnées de froid et sous les ailes? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - les dommages éventuels aux moteurs que peuvent causer des corps étrangers?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) les procédures de dégivrage et d'antigivrage des aéronefs dont les aspects suivants :   | 8.3.2                    |                          |
| - les mesures de sécurité à observer au cours de l'application des fluides?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - les méthodes d'application des fluides de dégivrage et d'antigivrage?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - la composition et la détermination des fluides de dégivrage et d'antigivrage?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - les procédures de dégivrage et d'antigivrage à distance, y compris les procédures applicables aux différents types d'aéronef et à chaque aéroport, s'il y a lieu?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - une description des compétences requises pour utiliser différents types d'équipement?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - l'utilisation de l'équipement de dégivrage et d'antigivrage des aéronefs?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - l'établissement du début des délais d'efficacité?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) les procédures d'inspection des aéronefs (particulières à chaque type d'aéronef) dont les éléments suivants :   |                          |                          |
| - la détermination des surfaces critiques et représentatives (le cas échéant) de l'aéronef à inspecter?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - les techniques visant à détecter les traces de contamination sur les aéronefs?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- les différents types de technique d'inspection?
- les techniques à utiliser pour effectuer une inspection des surfaces critiques?

**Formation périodique à l'intention du personnel au sol ou du personnel affecté à la maintenance** **8.4**

Le programme de formation périodique à l'intention du personnel au sol ou du personnel affecté à la maintenance comprend-il au moins les éléments suivants :

- une révision des procédures de dégivrage, d'antigivrage et d'inspection courantes?
- des indications sur les changements survenus dans le programme?
- les derniers renseignements en matière de recherche et de développement concernant les opérations de dégivrage et d'antigivrage au sol?

(Note : Avant le début des opérations d'hiver, l'exploitant doit distribuer une circulaire d'information portant sur les opérations de dégivrage et d'antigivrage à tous les employés touchés comprenant une révision des procédures et toute information nouvelle qui ne fait pas partie de la formation périodique annuelle.)

**Formation assurée par un entrepreneur** **8.5**

L'exploitant loue-t-il à contrat les services d'autres organismes pour le dégivrage et l'antigivrage?

Le cas échéant, le programme de formation offert par l'entrepreneur et la mise en application des normes relatives aux opérations de dégivrage et d'antigivrage sont-ils conformes aux critères établis dans son propre programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol?

Les procédures et les programmes de formation de l'entrepreneur sont-ils mis par écrit, par l'entremise de l'exploitant.?

**Évaluation** **8.6**

Le programme de l'exploitant prévoit-il une évaluation après chaque formation initiale et périodique?

Tout le personnel est-il évalué sur chacun des aspects couverts par les programmes de formation?

**Des dossiers sur les formations initiale et périodique pour chacun des employés sont-ils tenus à jour?**

Note : Toutes les références renvoient à l'article 622.11 des Normes relatives aux règles d'utilisation et de vol des aéronefs

## SFO-3c Matrice des documents de référence

	Opérations	Maintenance	Licences	Applicabilité	Information
Loi sur l'aéronautique	↗	↗	↗	↗	
Règlement de l'aviation canadien	↗	↗	↗	↗	
Normes de service aérien commercial	↗	↗	↗	↗	
Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs	↗	↗	↗	↗	
Manuel du mécanicien et de l'inspecteur		↗		↗	
Manuel de navigabilité	↗	↗	↗	↗	
Manuel d'exploitation de la compagnie*	↗	↗		↗	
Manuel de contrôle de maintenance		↗	↗	↗	
Manuel de vol ou liste d'équipement minimal de l'aéronef	↗	↗	↗	↗	
Manuels de réparation, de révision et de maintenance des aéronefs		↗		↗	
Hélice de moteur d'aéronef HT/CT		↗		↗	
Consignes de navigabilité (CN) et bulletins de service (BS)		↗		↗	
Règlements relatifs au transport de marchandises dangereuses	↗			↗	
Manuel d'application des règlements	↗	↗	↗		↗
Publication d'information aéronautique	↗	↗	↗		↗
Manuel d'inspection et de vérification	↗	↗	↗		↗
Manuel de certification	↗	↗			↗
Manuel de l'inspecteur des transporteurs aériens	↗	↗			↗
Manuel du pilote inspecteur de compagnie	↗				↗
Lettres de politique, avis et directives pour le personnel	↗	↗	↗		
Guide du manuel de contrôle de maintenance		↗			↗
Federal Aviation Regulations (FAR) pertinentes	↗	↗		↗	
Manuel d'inspection de la sécurité des cabines	↗				↗
Norme relative au Manuel de l'agent de bord	↗			↗	
Norme relative à la formation des agents de bord	↗			↗	



## SFO-8a Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 705 du RAC)

### Renseignements généraux

Nom de la compagnie					Date			
Nom du pilote					Numéro de licence		Médical valide jusqu'au	
Poste du membre d'équipage		Type d'aéronef		PPC valide jusqu'au			Instruments valide jusqu'au	

### Formation au sol

Introduction	Tech. sol initial	Tech. sol annuel	EPT annuelle	EPT initiale / pratique	*Transform. siège droit	* Pilote de réserve	Contamin. de surface
MEL	Marchand. danger.	* RVR 1 200 / 600 pieds	* RNAV	HAI	Équip. de survie	Entretien cour. aéronef	Qualif. routes
* ETOPS	* Cat II/III	* Moteur inopérant	CRM	Givrage en vol	CFIT	* Travaux élément.	

### Formation en vol

Formation en vol initiale			Formation en vol annuelle			Entraînement en ligne		
Date	Immatric. aéronef./sim.	Temps de vol	Date	Immatric. aéronef./sim.	Temps de vol	Date	Immatricul. aéronef	Temps de vol
Vérif. compétence en ligne			Formation d'avancement			* Entraînement type vol de ligne		
Date	Immatricul. aéronef	Temps de vol	Date	Immatric. aéronef./sim.	Temps de vol	Date	Immatric. aéronef./sim.	Temps de vol

Date			Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date			Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date			Immatric. aéron./sim.	Temps de vol

(\* éléments au besoin)

## SFO-8b Guide du formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 705 du RAC)

	Domaine	Mesure
<b>Renseignements généraux</b>		
A-1	Nom de la compagnie	Suffisamment explicite.
A-2	Date	Suffisamment explicite.
A-3	Nom du pilote	S'assurer que le nom sur la licence est le même que celui sur le dossier de formation.
A-4	Numéro de licence	Copier le numéro de la licence et déterminer si la licence est annotée pour le type d'aéronef et qu'elle s'applique au poste de membre d'équipage en question.
A-5	Certificat médical	Obtenir une copie du certificat médical au dossier et noter la date « Valide jusqu'au ».
A-6	Poste du membre d'équipage	Déterminer si la personne en question est le commandant de bord, le commandant en second, le pilote de réserve, etc.
A-7	Type d'aéronef	Établir la liste des types d'aéronefs pour lesquels la personne est certifiée. S'assurer que les renseignements pertinents à chaque type d'aéronef sont mentionnés sur chaque ligne appropriée du formulaire.
A-8	Contrôle de compétence pilote (PPC) valide jusqu'au	Obtenir une copie de la fiche de PPC au dossier, une copie du dernier vol de contrôle au dossier, ainsi qu'une copie de toutes prolongations pertinentes.
A-9	Qualification de vol aux instruments valide jusqu'au	Consigner cette date à partir d'une copie de la licence. Obtenir et étudier une copie du rapport du dernier vol de contrôle au dossier. Obtenir une copie de la prolongation, s'il y a lieu. Les aéronefs monomoteurs font partie de la qualification de vol aux instruments du groupe III, tandis que les aéronefs monomoteurs sont du groupe I.

### Formation au sol

Domaine	Mesure
A-10 Cours d'introduction de la compagnie 725.124(5)	Consigner les dates de formation. Déterminer si la formation initiale reçue par les nouveaux employés sur le manuel d'exploitation, la météo, etc., a été donnée conformément au manuel d'exploitation de la compagnie, si on a respecté le temps prévu et si la formation a été certifiée. Vérifier que le candidat ne volait pas aux dates en question.
A-11 Formation technique au sol sur aéronef (initiale) 725.124(6)a)	Consigner la date de formation. Déterminer si la formation a été certifiée. Vérifier que le temps réel de formation était conforme à celui prescrit dans le manuel de formation et confirmer que le candidat ne volait pas aux dates en question.
A-12 Formation technique au sol sur aéronef (annuelle) 725.124(6)b)	Consigner les dates de formation. Déterminer si la formation a été certifiée. Noter le type d'aéronef. Déterminer si les examens techniques sur aéronef sont conservés en dossier et datés, et s'ils sont notés. Confirmer que le candidat ne volait pas aux dates en question.
A-13 Formation aux procédures d'urgence (EPT) (annuelle) 725.124(14)	Consigner les dates de formation. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation a été dispensée pour chaque type d'aéronef piloté.
A-14 Formation aux procédures d'urgence (EPT) (pratique) 725.124(14)	La formation pratique doit être suivie lors de la formation initiale et à tous les trois ans par la suite. Consigner les dates de formation. Déterminer si cette formation répondait à toutes les exigences de la formation EPT pratique. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation EPT a été donnée pour chaque type d'aéronef piloté.
A-15 Cours de transformation en place droite 725.124(18)	Le candidat doit recevoir une formation au sol suffisante sur les tâches à assumer en place droite. Au besoin, consigner la ou les dates de formation. Voir l'article A-39 pour la certification.
A-16 Formation de pilote de réserve (initiale et annuelle) 725.124(19)	Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.

Domaine	Mesure
<p>A-17 Formation sur la contamination des surfaces de l'aéronef</p> <p>725.124(23)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
<p>A-18 Formation sur la liste d'équipement minimal (MEL)</p> <p>725.124(24)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation a été dispensée pour chaque type d'aéronef piloté. S'assurer que la formation sur les travaux élémentaires a été dispensée (A-32) lorsque la MEL nécessite cette mesure. Une formation périodique est requise à la suite de tout changement à la MEL ou aux procédures MEL.</p>
<p>A-19 Formation concernant le transport des marchandises dangereuses</p> <p>725.124(25)</p>	<p>Consigner les dates de formation. S'assurer que la formation périodique a été dispensée dans les 24 mois suivant la formation précédente.</p>
Instructions techniques de l'OACI 6;1.2.3	
<p>A-20 Formation aux minimums météorologiques de décollage inférieurs aux normes RVR 1 200 et RVR 600 pieds</p> <p>725.124(26)a)</p>	<p>Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée. La formation s'adresse au commandant de bord et au commandant en second lorsque ce dernier est autorisé dans le manuel d'exploitation de la compagnie à décoller dans des minimums météorologiques inférieurs à la norme. Une formation sur simulateur de vol synthétique est exigée pour le RVR 600 pieds, et pour le RVR 1 200 pieds pour les aéronefs dont les performances au décollage ne sont pas certifiées.</p>
<p>A-21 Formation aux systèmes de navigation de surface (RNAV)</p> <p>725.124(27)</p>	<p>Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
<p>A-22 Formation au vol à haute altitude</p> <p>725.124(29)</p>	<p>Cette formation est obligatoire pour tous les membres d'équipage de conduite qui doivent voler au-dessus de 13 000 pieds ASL avant leur premier vol dans un avion pressurisé et à tous les trois ans par la suite.</p> <p>Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>

Domaine	Mesure
A-23 Formation sur le matériel de survie 725.124(30)	Consigner les dates de formation initiale et annuelle requise.
A-24 Formation sur l'entretien courant et la préparation de l'aéronef au sol 725.124(31)	Consigner les dates de formation. Exigée seulement lors de la formation initiale.
A-25 Formation de qualification concernant les routes et les aérodromes 725.124(35)	Consigner les dates de formation.
A-26 Formation aux opérations avec distance de vol prolongée - Avion bimoteur (ETOPS) (initiale et annuelle) 725.124(36)	Le cas échéant, consigner les dates de formation. Voir l'article 3.5 du Manuel ETOPS (TP 6327) pour les exigences de formation annuelle. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.
A-27 Formation sur les approches de catégorie II et de catégorie III 725.124(37)a)	Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée. Voir l'article A-40 pour les exigences de formation en vol.
A-28 Formation au sol sur le vol avec un moteur inopérant 725.124(38)b)	Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée. Noter que le commandant de bord doit subir annuellement un contrôle de la compétence et un pilote vérificateur agréé de TCAC doit certifier sa compétence. Voir l'article A-41 pour les exigences de formation en vol.
A-29 Formation en gestion des ressources du poste de pilotage (CRM) (initiale et annuelle) 725.124(39)	Consigner les dates de formation. S'assurer que la formation comprend, le cas échéant, la participation conjointe des pilotes et des agents de bord.
A-30 Formation sur le givrage en vol 725.124(40)	Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.
A-31 Formation destinée à éviter les impacts sans perte de contrôle (CFIT) 725.124(48)	Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.

Domaine	Mesure
A-32 Travaux élémentaires Appendice A de 625 S.3	Une liste des travaux élémentaires doit figurer dans le MCM ou dans le MEC et on doit y faire référence à la formation requise pour exécuter ces tâches. Confirmer que cette formation a bien été reçue.
<b>Formation en vol</b>	
A-33 Formation en vol initiale	Consigner les dates, l'immatriculation de l'aéronef ou du simulateur et les temps pour la contre-vérification avec les carnets de route. Vérifier que les temps de formation étaient conformes au manuel de formation et que la formation n'a pas eu lieu sur des vols commerciaux. Déterminer si la formation a été certifiée. Si la formation a été dispensée dans un simulateur, vérifier si ce dernier était autorisé. Déterminer si la formation au vol de nuit a été donnée lors de la formation initiale.
A-34 Formation en vol annuelle	Consigner les dates, l'immatriculation de l'aéronef ou du simulateur et les temps pour la contre-vérification avec les carnets de route. Vérifier que les temps de formation étaient conformes au manuel de formation et que la formation n'a pas eu lieu sur des vols commerciaux. Déterminer si la formation a été dispensée semestriellement ou annuellement, si elle était certifiée et, si la formation a été dispensée dans un simulateur, vérifier si ce dernier était autorisé. Si le vol a été fait par le PVT, vérifier qu'il n'a pas dispensé la formation sans autorisation - ACP « C ».
A-35 Entraînement en ligne 725.124(32)	Consigner les dates, l'immatriculation des aéronefs et les temps pour la contre-vérification avec les carnets de route. Vérifier que les temps de vol étaient conformes au manuel de formation. Déterminer si on a fait la compensation pour les atterrissages et, le cas échéant, si elle a été faite correctement. Vérifier s'il y avait un PVT à bord et s'il avait l'autorité requise à ce moment-là. Vérifier si l'entraînement en ligne a été dispensé pour chaque type d'aéronef et si le programme d'entraînement était certifié.

Domaine	Mesure
A-36 Vérification de compétence en ligne	Déterminer si la vérification de compétence en ligne était dûment certifiée pour le poste du membre d'équipage. Si le candidat pilote aux deux places, il doit subir deux vérifications de compétence en ligne. Déterminer si la vérification de compétence en ligne a été faite annuellement et si le PVTA était dûment autorisé.
A-37 Vérification et formation d'avancement 725.124(17)	Déterminer si la formation a été dispensée conformément au manuel de formation et si elle était certifiée. La formation doit être donnée sur simulateur ou sur avion, et elle doit comprendre notamment le commandement et la prise de décisions, la qualification aux opérations spécialisées (p. ex. décollages au-dessous des minimums) le cas échéant (voir 725.34(1)(i) et (2)(i) pour les qualifications) le PPC initial, l'entraînement en ligne et la vérification au vol de ligne (commandant de bord).
A-38 Entraînement type vol de ligne (LOFT) 725.124(20)	Le cas échéant, consigner les dates de formation.
A-39 Formation pour occuper le siège de droite (en vol / en simulateur) 725.124(18)	Confirmer qu'une formation suffisante en vol ou en simulateur de vol a été dispensée et que la compétence du pilote a été certifiée par un PVTA, un pilote en chef ou un pilote instructeur sur type.
A-40 Formation aux approches de catégorie II et de catégorie III 725.124(37)b) et c)	Le cas échéant, consigner les dates de formation.
A-41 Formation avec un moteur inopérant 725.124(38)c)(ii), (iii) et (iv)	Le cas échéant, consigner les dates de formation.
A-42 Formation destinée à éviter les impacts sans perte de contrôle (CFIT) 725.124(48)	Le cas échéant, consigner les dates de formation.

## SFO-8c Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 704 du RAC - Avions)

### Renseignements généraux

Nom de la compagnie					Date			
Nom du pilote					Numéro de licence		Médical valide jusqu'au	
Poste du membre d'équipage		Type d'aéronef		PPC valide jusqu'au			Instruments valide jusqu'au	

### Formation au sol

Introduction	Tech. sol initial	Tech. sol annuel	EPT annuelle	EPT initiale / pratique	*Transform. siège droit	Contamin. de surface	MEL
Marchand. danger.	* RVR 1 200 / 600 pieds	* RNAV	HAI	Équip. de survie	Entretien cour. aéronef	* Cat II/III	CFIT
Givrage en vol	* Travaux élément.						

### Formation en vol

Formation en vol initiale			Formation en vol annuelle			Entraînement en ligne		
Date	Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date	Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date	Immatricul. aéronef	Temps de vol
Vérif. compétence en ligne			Formation d'avancement			Transformation siège de droite		
Date	Immatricul. aéronef	Temps de vol	Date	Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date	Immatric. aéron./sim.	Temps de vol
Catégories II/III			Impacts sans perte de contrôle					

Date			Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date			Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date			Immatric. aéron./sim.	Temps de vol

(\* éléments au besoin)

## SFO-8d Guide du formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 704 du RAC - Avions)

	Domaine	Mesure
<b>Renseignements généraux</b>		
A-1	Nom de la compagnie	Suffisamment explicite.
A-2	Date	Suffisamment explicite.
A-3	Nom du pilote	S'assurer que le nom sur la licence est le même que celui sur le dossier de formation.
A-4	Numéro de licence	Copier le numéro de la licence et déterminer si la licence est annotée pour le type d'aéronef et qu'elle s'applique au poste de membre d'équipage en question.
A-5	Certificat médical	Obtenir une copie du certificat médical au dossier et noter la date « Valide jusqu'au ».
A-6	Poste du membre d'équipage	Déterminer si la personne en question est le commandant de bord, le commandant en second, le pilote de réserve, etc.
A-7	Type d'aéronef	Établir la liste des types d'aéronefs pour lesquels la personne est certifiée. S'assurer que les renseignements pertinents à chaque type d'aéronef sont mentionnés sur chaque ligne appropriée du formulaire.
A-8	Contrôle de compétence pilote (PPC) valide jusqu'au	Obtenir une copie de la fiche de PPC au dossier, une copie du dernier vol de contrôle au dossier, ainsi qu'une copie de toutes prolongations pertinentes.
A-9	Qualification de vol aux instruments valide jusqu'au	Consigner cette date à partir d'une copie de la licence. Obtenir et étudier une copie du rapport du dernier vol de contrôle au dossier. Obtenir une copie de la prolongation, s'il y a lieu. Les aéronefs monomoteurs font partie de la qualification de vol aux instruments du groupe III, tandis que les aéronefs monomoteurs sont du groupe I.

### Formation au sol

Domaine	Mesure
A-10 Cours d'introduction de la compagnie 724.115(7)	Consigner les dates de formation. Déterminer si la formation initiale reçue par les nouveaux employés sur le manuel d'exploitation, la météo, etc., a été donnée conformément au manuel d'exploitation de la compagnie, si on a respecté le temps prévu et si la formation a été certifiée. Vérifier que le candidat ne volait pas aux dates en question.
A-11 Formation technique au sol sur aéronef (initiale et périodique) 724.115(7)	Consigner la date de formation. Déterminer si la formation a été certifiée. Vérifier que le temps réel de formation était conforme à celui prescrit dans le manuel de formation et confirmer que le candidat ne volait pas aux dates en question.
A-12 Formation aux procédures d'urgence (EPT) (annuelle) 724.115(12)	Consigner les dates de formation. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation a été dispensée pour chaque type d'aéronef piloté.
A-13 Formation aux procédures d'urgence (EPT) (pratique) 724.115(12)	La formation pratique doit être suivie lors de la formation initiale et à tous les trois ans par la suite. Consigner les dates de formation. Déterminer si cette formation répondait à toutes les exigences de la formation EPT pratique. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation EPT a été donnée pour chaque type d'aéronef piloté.
A-14 Cours de transformation pour le siège de droite 724.115(16)	Le candidat doit recevoir une formation au sol suffisante sur les tâches à assumer en place droite. Au besoin, consigner la ou les dates de formation. Voir l'article A-39 pour la certification.
A-15 Formation sur la contamination des surfaces de l'aéronef (initiale et périodique) 724.115(18)	Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.

Domaine	Mesure
<p>A-16 Formation sur la liste d'équipement minimal (MEL)</p> <p>724.115(19)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation a été dispensée pour chaque type d'aéronef piloté. S'assurer que la formation sur les travaux élémentaires a été dispensée (A-26) lorsque la MEL nécessite cette mesure. Une formation périodique est requise à la suite de tout changement à la MEL ou aux procédures MEL.</p>
<p>A-17 Formation concernant le transport des marchandises dangereuses</p> <p>724.115(19)</p> <p>Instructions techniques de l'OACI 6;1.2.3</p>	<p>Consigner les dates de formation. S'assurer que la formation périodique a été dispensée dans les 24 mois suivant la formation précédente.</p>
<p>A-18 Formation aux minimums météorologiques de décollage inférieurs aux normes RVR 1 200 et RVR 600 pieds</p> <p>724.115(21)</p>	<p>Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée. La formation s'adresse au commandant de bord et au commandant en second lorsque ce dernier est autorisé dans le manuel d'exploitation de la compagnie à décoller dans des minimums météorologiques inférieurs à la norme. Une formation sur simulateur de vol synthétique est exigée pour le RVR 600 pieds, et pour le RVR 1 200 pieds pour les aéronefs dont les performances au décollage ne sont pas certifiées.</p>
<p>A-19 Formation aux systèmes de navigation de surface (RNAV)</p> <p>724.115(22)</p>	<p>Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
<p>A-20 Formation au vol à haute altitude</p> <p>724.115(24)</p>	<p>Cette formation est obligatoire pour tous les membres d'équipage de conduite qui doivent voler au-dessus de 13 000 pieds ASL avant leur premier vol dans un avion pressurisé et à tous les trois ans par la suite.</p> <p>Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
<p>A-21 Formation sur le matériel de survie</p> <p>724.115(25)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Aucune exigence de formation périodique annuelle n'est stipulée.</p>

Domaine	Mesure
A-22 Formation sur l'entretien courant et la préparation de l'aéronef au sol 724.115(26)	Consigner les dates de formation. Aucune exigence de formation périodique annuelle n'est stipulée.
A-23 Formation aux approches de catégorie II et de catégorie III 724.115(29)a)	Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée. Voir l'article A-33 pour les exigences de formation en vol.
A-24 Formation destinée à éviter les impacts sans perte de contrôle (CFIT) (initiale et périodique) 724.115(32)	Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.
A-25 Formation sur le givrage en vol 724.115(33)	Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.
A-26 Travaux élémentaires Appendice A de 625 S.3	Une liste des travaux élémentaires doit figurer dans le MCM ou dans le MEC et on doit y faire référence à la formation requise pour exécuter ces tâches. Confirmer que cette formation a bien été reçue.
<b>Formation en vol</b>	
A-27 Formation en vol initiale	Consigner les dates, l'immatriculation de l'aéronef ou du simulateur et les temps pour la contre-vérification avec les carnets de route. Vérifier que les temps de formation étaient conformes au manuel de formation et que la formation n'a pas eu lieu sur des vols commerciaux. Déterminer si la formation a été certifiée. Si la formation a été dispensée dans un simulateur, vérifier si ce dernier était autorisé. Déterminer si la formation au vol de nuit a été donnée lors de la formation initiale.

Domaine	Mesure
A-28 Formation en vol annuelle	Consigner les dates, l'immatriculation de l'aéronef ou du simulateur et les temps pour la contre-vérification avec les carnets de route. Vérifier que les temps de formation étaient conformes au manuel de formation et que la formation n'a pas eu lieu sur des vols commerciaux. Déterminer si la formation a été dispensée semestriellement ou annuellement, si elle était certifiée et, si la formation a été dispensée dans un simulateur, vérifier si ce dernier était autorisé. Si le vol a été fait par le PVTA, vérifier qu'il n'a pas dispensé la formation sans autorisation - ACP « C ».
A-29 Entraînement en ligne 724.115(27)	Consigner les dates, l'immatriculation des aéronefs et les temps pour la contre-vérification avec les carnets de route. Vérifier que les temps de vol étaient conformes au manuel de formation. Déterminer si on a fait la compensation pour les atterrissages et, le cas échéant, si elle a été faite correctement. Vérifier s'il y avait un PVTA à bord et s'il avait l'autorité requise à ce moment-là. Vérifier si l'entraînement en ligne a été dispensé pour chaque type d'aéronef et si le programme d'entraînement était certifié.
A-30 Vérification de compétence en ligne	Déterminer si la vérification de compétence en ligne était dûment certifiée pour le poste du membre d'équipage. Si le candidat pilote aux deux places, il doit subir deux vérifications de compétence en ligne. Déterminer si la vérification de compétence en ligne a été faite annuellement et si le PVTA était dûment autorisé.
A-31 Vérification et formation d'avancement 724.115(15)	Déterminer si la formation a été dispensée conformément au manuel de formation et si elle était certifiée. La formation doit être donnée sur simulateur ou sur avion, et elle doit comprendre notamment le commandement et la prise de décisions, la qualification aux opérations spécialisées (p. ex. décollages au-dessous des minimums) le cas échéant (voir 725.34(1)(i) et (2)(i) pour les qualifications) le PPC initial, l'entraînement en ligne et la vérification au vol de ligne (commandant de bord).

Domaine	Mesure
A-32 Cours de transformation pour le siège de droite (en vol / en simulateur) 724.115(16)	Confirmer qu'une formation suffisante en vol ou en simulateur de vol a été dispensée et que la compétence du pilote a été certifiée par un PVTA, un pilote en chef ou un pilote instructeur sur type.
A-33 Formation aux approches de catégorie II et de catégorie III 724.115(29)b)	Le cas échéant, consigner les dates de formation.
A-34 Formation destinée à éviter les impacts sans perte de contrôle (CFIT) 724.115(32)	Le cas échéant, consigner les dates de formation.

## SFO-8e Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 704 du RAC - Hélicoptères)

### Renseignements généraux

Nom de la compagnie					Date			
Nom du pilote					Numéro de licence		Médical valide jusqu'au	
Poste du membre d'équipage		Type d'aéronef		PPC valide jusqu'au			Instruments valide jusqu'au	

### Formation au sol

Introduction	Tech. sol initial	Tech. sol annuel	EPT annuelle	EPT initiale / pratique	Contamin. de surface	MEL	Marchand. danger.
* RVR 600	* DH inférieure	* RNAV	Équip. de survie	Entretien cour. aéronef	CFIT	* Travaux élément.	

### Formation en vol

Formation en vol initiale			Formation en vol annuelle			Entraînement en ligne		
Date	Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date	Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date	Immatricul. aéronef	Temps de vol
Date	Immatricul. aéronef	Temps de vol	Date	Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date	Immatric. aéron./sim.	Temps de vol



## SFO-8f Guide du formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 704 du RAC - Hélicoptères)

	Domaine	Mesure
<b>Renseignements généraux</b>		
A-1	Nom de la compagnie	Suffisamment explicite.
A-2	Date	Suffisamment explicite.
A-3	Nom du pilote	S'assurer que le nom sur la licence est le même que celui sur le dossier de formation.
A-4	Numéro de licence	Copier le numéro de la licence et déterminer si la licence est annotée pour le type d'aéronef et qu'elle s'applique au poste de membre d'équipage en question.
A-5	Certificat médical	Obtenir une copie du certificat médical au dossier et noter la date « Valide jusqu'au ».
A-6	Poste du membre d'équipage	Déterminer si la personne en question est le commandant de bord, le commandant en second, le pilote de réserve, etc.
A-7	Type d'aéronef	Établir la liste des types d'aéronefs pour lesquels la personne est certifiée. S'assurer que les renseignements pertinents à chaque type d'aéronef sont mentionnés sur chaque ligne appropriée du formulaire.
A-8	Contrôle de compétence pilote (PPC) valide jusqu'au	Obtenir une copie de la fiche de PPC au dossier, une copie du dernier vol de contrôle au dossier, ainsi qu'une copie de toutes prolongations pertinentes.
A-9	Qualification de vol aux instruments valide jusqu'au	Consigner cette date à partir d'une copie de la licence. Obtenir et étudier une copie du rapport du dernier vol de contrôle au dossier. Obtenir une copie de la prolongation, s'il y a lieu.

### Formation au sol

Domaine	Mesure
<p>A-10 Cours d'introduction de la compagnie</p> <p>724.115(6)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Déterminer si la formation initiale reçue par les nouveaux employés sur le manuel d'exploitation, la météo, etc., a été donnée conformément au manuel d'exploitation de la compagnie, si on a respecté le temps prévu et si la formation a été certifiée. Vérifier que le candidat ne volait pas aux dates en question.</p>
<p>A-11 Formation technique au sol sur aéronef (initiale et périodique)</p> <p>724.115(7)</p>	<p>Consigner la date de formation. Déterminer si la formation a été certifiée. Vérifier que le temps réel de formation était conforme à celui prescrit dans le manuel de formation et confirmer que le candidat ne volait pas aux dates en question.</p>
<p>A-12 Formation aux procédures d'urgence (EPT) (annuelle)</p> <p>724.115(12)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation a été dispensée pour chaque type d'aéronef piloté.</p>
<p>A-13 Formation aux procédures d'urgence (EPT) (pratique)</p> <p>724.115(12)</p>	<p>La formation pratique doit être suivie lors de la formation initiale et à tous les trois ans par la suite. Consigner les dates de formation. Déterminer si cette formation répondait à toutes les exigences de la formation EPT pratique. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation EPT a été donnée pour chaque type d'aéronef piloté.</p>
<p>A-14 Formation sur la contamination des surfaces de l'aéronef (initiale et périodique)</p> <p>724.115(15)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
<p>A-15 Formation sur la liste d'équipement minimal (MEL)</p> <p>724.115(16)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation a été dispensée pour chaque type d'aéronef piloté. S'assurer que la formation sur les travaux élémentaires a été dispensée (A-23) lorsque la MEL nécessite cette mesure. Une formation périodique est requise à la suite de tout changement à la MEL ou aux procédures MEL.</p>

Domaine	Mesure
<p>A-16 Formation concernant le transport des marchandises dangereuses</p> <p>724.115(17)</p> <p>Instructions techniques de l'OACI 6;1.2.3</p>	<p>Consigner les dates de formation. S'assurer que la formation périodique a été dispensée dans les 24 mois suivant la formation précédente.</p>
<p>A-17 Décollages dans des minimums météorologiques inférieurs à la norme - RVR 600</p> <p>724.115(18)</p>	<p>Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée. La formation s'adresse au commandant de bord et au commandant en second lorsque ce dernier est autorisé dans le manuel d'exploitation de la compagnie à décoller dans des minimums météorologiques inférieurs à la norme. La formation doit être dispensée dans un simulateur de vol synthétique.</p>
<p>A-18 Hauteur de décision inférieure à la norme</p> <p>724.115(19)</p>	<p>Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
<p>A-19 Formation aux systèmes de navigation de surface (RNAV)</p> <p>724.115(20)</p>	<p>Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
<p>A-20 Formation sur le matériel de survie</p> <p>724.115(22)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Aucune exigence de formation périodique annuelle n'est stipulée.</p>
<p>A-21 Formation sur l'entretien courant et la préparation de l'aéronef au sol</p> <p>724.115(23)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Aucune exigence de formation périodique annuelle n'est stipulée.</p>
<p>A-22 Formation destinée à éviter les impacts sans perte de contrôle (CFIT) (initiale et périodique)</p> <p>724.115(27)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
<p>A-23 Travaux élémentaires</p> <p>Appendice A de 625 S.3</p>	<p>Une liste des travaux élémentaires doit figurer dans le MCM ou dans le MEC et on doit y faire référence à la formation requise pour exécuter ces tâches. Confirmer que cette formation a bien été reçue.</p>

Domaine	Mesure
<b>Formation en vol</b>	
A-27 Formation en vol initiale	Consigner les dates, l'immatriculation de l'aéronef ou du simulateur et les temps pour la contre-vérification avec les carnets de route. Vérifier que les temps de formation étaient conformes au manuel de formation et que la formation n'a pas eu lieu sur des vols commerciaux. Déterminer si la formation a été certifiée. Si la formation a été dispensée dans un simulateur, vérifier si ce dernier était autorisé. Déterminer si la formation au vol de nuit a été donnée lors de la formation initiale.
A-28 Formation en vol annuelle	Consigner les dates, l'immatriculation de l'aéronef ou du simulateur et les temps pour la contre-vérification avec les carnets de route. Vérifier que les temps de formation étaient conformes au manuel de formation et que la formation n'a pas eu lieu sur des vols commerciaux. Déterminer si la formation a été dispensée semestriellement ou annuellement, si elle était certifiée et, si la formation a été dispensée dans un simulateur, vérifier si ce dernier était autorisé. Si le vol a été fait par le PVTA, vérifier qu'il n'a pas dispensé la formation sans autorisation - ACP « C ».

## SFO-8g Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 703 du RAC - Avions)

### Renseignements généraux

Nom de la compagnie					Date			
Nom du pilote					Numéro de licence		Médical valide jusqu'au	
Poste du membre d'équipage		Type d'aéronef		PPC valide jusqu'au		Instruments valide jusqu'au		

### Formation au sol

Introduction	Initial / Tech. sol annuel	EPT annuelle	EPT initiale / pratique	*Transform. siège droit	Contamin. de surface	MEL	
Marchand. danger.	* RVR 1 200 pieds	* RNAV	HAI	Équip. de survie	Entretien cour. aéronef	Givrage en vol	
CFIT	* Travaux élément.						

### Formation en vol

Formation en vol initiale			Formation en vol annuelle			Formation d'avancement		
Date	Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date	Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date	Immatricul. aéronef	Temps de vol
Transformation siège de droite			Catégories II/III			Impacts sans perte de contrôle		
Date	Immatricul. aéronef	Temps de vol	Date	Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date	Immatric. aéron./sim.	Temps de vol

Date			Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date			Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date			Immatric. aéron./sim.	Temps de vol

(\* éléments au besoin)

## SFO-8h Guide du formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 703 du RAC - Avions)

	Domaine	Mesure
<b>Renseignements généraux</b>		
A-1	Nom de la compagnie	Suffisamment explicite.
A-2	Date	Suffisamment explicite.
A-3	Nom du pilote	S'assurer que le nom sur la licence est le même que celui sur le dossier de formation.
A-4	Numéro de licence	Copier le numéro de la licence et déterminer si la licence est annotée pour le type d'aéronef et qu'elle s'applique au poste de membre d'équipage en question.
A-5	Certificat médical	Obtenir une copie du certificat médical au dossier et noter la date « Valide jusqu'au ».
A-6	Poste du membre d'équipage	Déterminer si la personne en question est le commandant de bord, le commandant en second, le pilote de réserve, etc.
A-7	Type d'aéronef	Établir la liste des types d'aéronefs pour lesquels la personne est certifiée. S'assurer que les renseignements pertinents à chaque type d'aéronef sont mentionnés sur chaque ligne appropriée du formulaire.
A-8	Contrôle de compétence pilote (PPC) valide jusqu'au	Obtenir une copie de la fiche de PPC au dossier, une copie du dernier vol de contrôle au dossier, ainsi qu'une copie de toutes prolongations pertinentes.
A-9	Qualification de vol aux instruments valide jusqu'au	Consigner cette date à partir d'une copie de la licence. Obtenir et étudier une copie du rapport du dernier vol de contrôle au dossier. Obtenir une copie de la prolongation, s'il y a lieu. Les aéronefs monomoteurs font partie de la qualification de vol aux instruments du groupe III, tandis que les aéronefs monomoteurs sont du groupe I.

### Formation au sol

Domaine	Mesure
A-10 Cours d'introduction de la compagnie 723.98(5)	Consigner les dates de formation. Déterminer si la formation initiale reçue par les nouveaux employés sur le manuel d'exploitation, la météo, etc., a été donnée conformément au manuel d'exploitation de la compagnie, si on a respecté le temps prévu et si la formation a été certifiée. Vérifier que le candidat ne volait pas aux dates en question.
A-11 Formation technique au sol sur aéronef (initiale et périodique) 723.98(6)	Consigner la date de formation. Déterminer si la formation a été certifiée. Vérifier que le temps réel de formation était conforme à celui prescrit dans le manuel de formation et confirmer que le candidat ne volait pas aux dates en question.
A-12 Formation aux procédures d'urgence (EPT) (annuelle) 723.98(11)	Consigner les dates de formation. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation a été dispensée pour chaque type d'aéronef piloté.
A-13 Formation aux procédures d'urgence (EPT) (pratique) 723.98(11)	La formation pratique doit être suivie lors de la formation initiale et à tous les trois ans par la suite. Consigner les dates de formation. Déterminer si cette formation répondait à toutes les exigences de la formation EPT pratique. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation EPT a été donnée pour chaque type d'aéronef piloté.
A-14 Cours de transformation en place droite 723.98(14)	Le candidat doit recevoir une formation au sol suffisante sur les tâches à assumer en place droite. Au besoin, consigner la ou les dates de formation. Voir l'article A-30 for certification.
A-15 Formation sur la contamination des surfaces de l'aéronef (initiale et périodique) 723.98(17)	Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.
A-16 Formation sur la liste d'équipement minimal (MEL) 723.98(18)	Consigner les dates de formation. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation a été dispensée pour chaque type d'aéronef piloté. S'assurer que la formation sur les travaux élémentaires a été dispensée (A-26) lorsque la MEL nécessite cette mesure. Une formation périodique est requise à la suite de tout changement à la MEL ou aux procédures MEL.

Domaine	Mesure
<p>A-17 Formation concernant le transport des marchandises dangereuses</p> <p>723.98(19)</p> <p>Instructions techniques de l'OACI 6;1.2.3</p>	<p>Consigner les dates de formation. S'assurer que la formation périodique a été dispensée dans les 24 mois suivant la formation précédente.</p>
<p>A-18 Formation aux minimums météorologiques de décollage inférieurs à la norme RVR 1 200 pieds</p> <p>723.98(20)</p>	<p>Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée. La formation s'adresse au commandant de bord et au commandant en second lorsque ce dernier est autorisé dans le manuel d'exploitation de la compagnie à décoller dans des minimums météorologiques inférieurs à la norme. La formation doit être dispensée dans un simulateur de vol synthétique pour la norme RVR 1 200 pieds d'un aéronef dont les performances au décollage ne sont pas certifiées.</p>
<p>A-19 Formation aux systèmes de navigation de surface (RNAV)</p> <p>723.98(21)</p>	<p>Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
<p>A-20 Formation au vol à haute altitude</p> <p>723.98(23)</p>	<p>Cette formation est obligatoire pour tous les membres d'équipage de conduite qui doivent voler au-dessus de 13 000 pieds ASL avant leur premier vol dans un avion pressurisé et à tous les trois ans par la suite.</p> <p>Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
<p>A-21 Formation du pilote d'avion monomoteur qui transporte des passagers en vol VFR de nuit ou en vol IFR</p> <p>723.98(24)</p>	<p>Consigner les dates de formation.</p>
<p>A-22 Formation sur le matériel de survie</p> <p>723.98(25)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Aucune exigence de formation périodique annuelle n'est stipulée.</p>
<p>A-23 Formation sur l'entretien courant et la préparation de l'aéronef au sol</p> <p>723.98(26)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Aucune exigence de formation périodique annuelle n'est stipulée.</p>

Domaine	Mesure
A-24 Formation sur le givrage en vol 723.98(28)	Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.
A-25 Formation destinée à éviter les impacts sans perte de contrôle (CFIT) (initiale et périodique) 723.98(29)	Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.
A-26 Travaux élémentaires Appendice A de 625 S.3	Une liste des travaux élémentaires doit figurer dans le MCM ou dans le MEC et on doit y faire référence à la formation requise pour exécuter ces tâches. Confirmer que cette formation a bien été reçue.
<b>Formation en vol</b>	
A-27 Formation en vol initiale	Consigner les dates, l'immatriculation de l'aéronef ou du simulateur et les temps pour la contre-vérification avec les carnets de route. Vérifier que les temps de formation étaient conformes au manuel de formation et que la formation n'a pas eu lieu sur des vols commerciaux. Déterminer si la formation a été certifiée. Si la formation a été dispensée dans un simulateur, vérifier si ce dernier était autorisé. Déterminer si la formation au vol de nuit a été donnée lors de la formation initiale.
A-28 Formation en vol annuelle	Consigner les dates, l'immatriculation de l'aéronef ou du simulateur et les temps pour la contre-vérification avec les carnets de route. Vérifier que les temps de formation étaient conformes au manuel de formation et que la formation n'a pas eu lieu sur des vols commerciaux. Déterminer si la formation a été dispensée semestriellement ou annuellement, si elle était certifiée et, si la formation a été dispensée dans un simulateur, vérifier si ce dernier était autorisé. Si le vol a été fait par le PVTA, vérifier qu'il n'a pas dispensé la formation sans autorisation - ACP « C ».

Domaine	Mesure
A-29 Vérification et formation d'avancement 723.98(15)	Déterminer si la formation a été dispensée conformément au manuel de formation et si elle était certifiée. La formation doit être donnée sur simulateur ou sur avion, et elle doit comprendre notamment le commandement et la prise de décisions, la qualification aux opérations spécialisées (p. ex. décollages au-dessous des minimums) le cas échéant (voir 725.34(1)(i) et (2)(i) pour les qualifications) le PPC initial, l'entraînement en ligne et la vérification au vol de ligne (commandant de bord).
A-30 Cours de transformation pour le siège de droite (en vol / en simulateur) 723.98(14)	Confirmer qu'une formation suffisante en vol ou en simulateur de vol a été dispensée et que la compétence du pilote a été certifiée par un PVTA, un pilote en chef ou un pilote instructeur sur type.
A-31 Formation destinée à éviter les impacts sans perte de contrôle (CFIT) 723.98(29)	Le cas échéant, consigner les dates de formation.

## SFO-8i Formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 703 du RAC - Hélicoptères)

### Renseignements généraux

Nom de la compagnie					Date			
Nom du pilote					Numéro de licence		Médical valide jusqu'au	
Poste du membre d'équipage		Type d'aéronef		PPC valide jusqu'au			Instruments valide jusqu'au	

### Formation au sol

Introduction	Tech. sol initial	Tech. sol annuel	EPT annuelle	EPT initiale / pratique	Contamin. de surface	MEL	Marchand. danger.
* RVR 600	* DH inférieure	* RNAV	Équip. de survie	Entretien cour. aéronef	CFIT	* Travaux élément.	

### Formation en vol

Formation en vol initiale			Formation en vol annuelle					
Date	Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date	Immatric. aéron./sim.	Temps de vol	Date	Immatricul. aéronef	Temps de vol



## SFO-8j Guide du formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 703 du RAC - Hélicoptères)

	Domaine	Mesure
<b>Renseignements généraux</b>		
A-1	Nom de la compagnie	Suffisamment explicite.
A-2	Date	Suffisamment explicite.
A-3	Nom du pilote	S'assurer que le nom sur la licence est le même que celui sur le dossier de formation.
A-4	Numéro de licence	Copier le numéro de la licence et déterminer si la licence est annotée pour le type d'aéronef et qu'elle s'applique au poste de membre d'équipage en question.
A-5	Certificat médical	Obtenir une copie du certificat médical au dossier et noter la date « Valide jusqu'au ».
A-6	Poste du membre d'équipage	Déterminer si la personne en question est le commandant de bord, le commandant en second, le pilote de réserve, etc.
A-7	Type d'aéronef	Établir la liste des types d'aéronefs pour lesquels la personne est certifiée. S'assurer que les renseignements pertinents à chaque type d'aéronef sont mentionnés sur chaque ligne appropriée du formulaire.
A-8	Contrôle de compétence pilote (PPC) valide jusqu'au	Obtenir une copie de la fiche de PPC au dossier, une copie du dernier vol de contrôle au dossier, ainsi qu'une copie de toutes prolongations pertinentes.
A-9	Qualification de vol aux instruments valide jusqu'au	Consigner cette date à partir d'une copie de la licence. Obtenir et étudier une copie du rapport du dernier vol de contrôle au dossier. Obtenir une copie de la prolongation, s'il y a lieu. Les aéronefs monomoteurs font partie de la qualification de vol aux instruments du groupe III, tandis que les aéronefs monomoteurs sont du groupe I.

### Formation au sol

Domaine	Mesure
<p>A-10 Cours d'introduction de la compagnie</p> <p>723.98(5)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Déterminer si la formation initiale reçue par les nouveaux employés sur le manuel d'exploitation, la météo, etc., a été donnée conformément au manuel d'exploitation de la compagnie, si on a respecté le temps prévu et si la formation a été certifiée. Vérifier que le candidat ne volait pas aux dates en question.</p>
<p>A-11 Formation technique au sol sur aéronef (initiale et périodique)</p> <p>723.98(6)</p>	<p>Consigner la date de formation. Déterminer si la formation a été certifiée. Vérifier que le temps réel de formation était conforme à celui prescrit dans le manuel de formation et confirmer que le candidat ne volait pas aux dates en question.</p>
<p>A-12 Formation aux procédures d'urgence (EPT) (annuelle)</p> <p>723.98(11)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation a été dispensée pour chaque type d'aéronef piloté.</p>
<p>A-13 Formation aux procédures d'urgence (EPT) (pratique)</p> <p>723.98(11)</p>	<p>La formation pratique doit être suivie lors de la formation initiale et à tous les trois ans par la suite. Consigner les dates de formation. Déterminer si cette formation répondait à toutes les exigences de la formation EPT pratique. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation EPT a été donnée pour chaque type d'aéronef piloté.</p>
<p>A-14 Formation sur la contamination des surfaces de l'aéronef (initiale et périodique)</p> <p>723.98(14)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
<p>A-15 Formation sur la liste d'équipement minimal (MEL)</p> <p>723.98(15)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation a été dispensée pour chaque type d'aéronef piloté. S'assurer que la formation sur les travaux élémentaires a été dispensée (A-23) lorsque la MEL nécessite cette mesure. Une formation périodique est requise à la suite de tout changement à la MEL ou aux procédures MEL.</p>

Domaine	Mesure
<p>A-16 Formation concernant le transport des marchandises dangereuses</p> <p>723.98(16)</p> <p>Instructions techniques de l'OACI 6;1.2.3</p>	<p>Consigner les dates de formation. S'assurer que la formation périodique a été dispensée dans les 24 mois suivant la formation précédente.</p>
<p>A-17 Décollages dans des minimums météorologiques inférieurs à la norme - RVR 600</p> <p>723.98(17)</p>	<p>Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée. La formation s'adresse au commandant de bord et au commandant en second lorsque ce dernier est autorisé dans le manuel d'exploitation de la compagnie à décoller dans des minimums météorologiques inférieurs à la norme. La formation doit être dispensée dans un simulateur de vol synthétique.</p>
<p>A-18 Hauteur de décision inférieure à la norme</p> <p>723.98(18)</p>	<p>Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
<p>A-19 Formation aux systèmes de navigation de surface (RNAV)</p> <p>723.98(19)</p>	<p>Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
<p>A-20 Formation sur le matériel de survie</p> <p>723.98(21)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Aucune exigence de formation périodique annuelle n'est stipulée.</p>
<p>A-21 Formation sur l'entretien courant et la préparation de l'aéronef au sol</p> <p>723.98(22)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Aucune exigence de formation périodique annuelle n'est stipulée.</p>
<p>A-22 Formation destinée à éviter les impacts sans perte de contrôle (CFIT) (initiale et périodique)</p> <p>723.98(24)</p>	<p>Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
<p>A-23 Travaux élémentaires</p> <p>Appendice A de 625 S.3</p>	<p>Une liste des travaux élémentaires doit figurer dans le MCM ou dans le MEC et on doit y faire référence à la formation requise pour exécuter ces tâches. Confirmer que cette formation a bien été reçue.</p>

Domaine	Mesure
<b>Formation en vol</b>	
A-27 Formation en vol initiale	Consigner les dates, l'immatriculation de l'aéronef ou du simulateur et les temps pour la contre-vérification avec les carnets de route. Vérifier que les temps de formation étaient conformes au manuel de formation et que la formation n'a pas eu lieu sur des vols commerciaux. Déterminer si la formation a été certifiée. Si la formation a été dispensée dans un simulateur, vérifier si ce dernier était autorisé. Déterminer si la formation au vol de nuit a été donnée lors de la formation initiale.
A-28 Formation en vol annuelle	Consigner les dates, l'immatriculation de l'aéronef ou du simulateur et les temps pour la contre-vérification avec les carnets de route. Vérifier que les temps de formation étaient conformes au manuel de formation et que la formation n'a pas eu lieu sur des vols commerciaux. Déterminer si la formation a été dispensée semestriellement ou annuellement, si elle était certifiée et, si la formation a été dispensée dans un simulateur, vérifier si ce dernier était autorisé. Si le vol a été fait par le PVTA, vérifier qu'il n'a pas dispensé la formation sans autorisation - ACP « C ».



--	--	--

(\* éléments au besoin)

## SFO-8I Guide du formulaire de formation d'équipage de conduite (sous-partie 702 du RAC)

Domaine	Mesure
<b>Renseignements généraux</b>	
A-1 Nom de la compagnie	Suffisamment explicite.
A-2 Date	Suffisamment explicite.
A-3 Nom du pilote	S'assurer que le nom sur la licence est le même que celui sur le dossier de formation.
A-4 Numéro de licence	Copier le numéro de la licence et déterminer si la licence est annotée pour le type d'aéronef et qu'elle s'applique au poste de membre d'équipage en question, conformément au manuel d'exploitation de la compagnie.
A-5 Certificat médical	Obtenir une copie du certificat médical au dossier et noter la date « Valide jusqu'au ».
A-6 Poste du membre d'équipage	Déterminer si la personne en question est le commandant de bord ou le commandant en second.
A-7 Type d'aéronef	Établir la liste des types d'aéronefs pour lesquels la personne est certifiée. S'assurer que les renseignements pertinents à chaque type d'aéronef sont mentionnés sur chaque ligne appropriée du formulaire.
A-8 Contrôle de compétence pilote (PPC) valide jusqu'au	Obtenir une copie de la fiche de PPC au dossier, une copie du dernier vol de contrôle au dossier, ainsi qu'une copie de toutes prolongations pertinentes.
A-9 Qualification de vol aux instruments valide jusqu'au	Consigner cette date à partir d'une copie de la licence. Obtenir et étudier une copie du rapport du dernier vol de contrôle au dossier. Obtenir une copie de la prolongation, s'il y a lieu
<b>Formation au sol</b>	
A-10 Cours d'introduction de la compagnie 722..76(4)	Consigner les dates de formation. Déterminer si la formation initiale reçue par les nouveaux employés sur le manuel d'exploitation, la météo, etc., a été donnée conformément au manuel d'exploitation de la compagnie, si on a respecté le temps prévu et si la formation a été certifiée. Vérifier que le candidat ne volait pas aux dates en question.

Domaine	Mesure
A-11 Formation aux travaux aériens 722.76(5)	Le cas échéant, vérifier que les types de formation appropriés ont été dispensés et consigner les dates de formation.
A-12 Formation technique au sol sur aéronef (initiale et périodique) 722.76(7)	Consigner la date de formation. Déterminer si la formation a été certifiée. Vérifier que le temps réel de formation était conforme à celui prescrit dans le manuel de formation et confirmer que le candidat ne volait pas aux dates en question.
A-13 Formation sur l'entretien courant et la préparation de l'aéronef au sol 722.76(8)	Consigner les dates de formation. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation a été dispensée pour chaque type d'aéronef piloté.
A-14 Formation du pilote d'avion monomoteur qui transporte des passagers en vol VFR de nuit ou en vol IFR 722.76(12)	Consigner les dates de formation.
A-15 Formation aux procédures d'urgence (EPT) (initiale et pratique) 722.76(13)	Consigner les dates de formation. Déterminer si cette formation répondait à toutes les exigences de la formation EPT pratique. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation EPT a été donnée pour chaque type d'aéronef piloté.
A-16 Formation aux procédures d'urgence (EPT) (annuelle) 722.76(13)	Consigner les dates de formation. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation a été dispensée pour chaque type d'aéronef piloté.
A-17 Formation sur la contamination des surfaces de l'aéronef 722.76(14)	Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.
A-18 Formation aux systèmes de navigation de surface (RNAV) 722.76(15)	Le cas échéant, consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.
A-19 Formation sur la liste d'équipement minimal (MEL) 722.76(16)	Consigner les dates de formation. Vérifier s'il y a un examen au dossier et si la formation a été certifiée et vérifier que la formation a été dispensée pour chaque type d'aéronef piloté.
A-20 Formation concernant le transport des marchandises dangereuses 722.76(20)	Consigner les dates de formation. S'assurer que la formation périodique a été dispensée dans les 24 mois suivant la formation précédente.
Instructions techniques de l'OACI 6;1.2.3	

Domaine	Mesure
A-21 Formation au vol à haute altitude 722.76(18)	<p>Cette formation est obligatoire pour tous les membres d'équipage de conduite qui doivent voler au-dessus de 13 000 pieds ASL avant leur premier vol dans un avion pressurisé et à tous les trois ans par la suite.</p> <p>Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
A-22 Formation sur le givrage en vol 725.124(40)	<p>Consigner les dates de formation. Déterminer s'il y a un examen au dossier et si la formation était certifiée.</p>
A-23 Travaux élémentaires Appendice A de 625 S.3	<p>Une liste des travaux élémentaires doit figurer dans le MCM ou dans le MEC et on doit y faire référence à la formation requise pour exécuter ces tâches. Confirmer que cette formation a bien été reçue.</p>
<b>Formation en vol</b>	
A-24 Formation en vol initiale	<p>Consigner les dates, l'immatriculation de l'aéronef ou du simulateur et les temps pour la contre-vérification avec les carnets de route. Vérifier que les temps de formation étaient conformes au manuel de formation et que la formation n'a pas eu lieu sur des vols commerciaux. Déterminer si la formation a été certifiée. Si la formation a été dispensée dans un simulateur, vérifier si ce dernier était autorisé. Déterminer si la formation au vol de nuit a été donnée lors de la formation initiale.</p>
A-25 Formation en vol annuelle	<p>Consigner les dates, l'immatriculation de l'aéronef ou du simulateur et les temps pour la contre-vérification avec les carnets de route. Vérifier que les temps de formation étaient conformes au manuel de formation et que la formation n'a pas eu lieu sur des vols commerciaux. Déterminer si la formation a été dispensée semestriellement ou annuellement, si elle était certifiée et, si la formation a été dispensée dans un simulateur, vérifier si ce dernier était autorisé. Si le vol a été fait par le PVT, vérifier qu'il n'a pas dispensé la formation</p>
A-26 Vérification et formation d'avancement 722.76(5)	<p>Déterminer si la formation a été dispensée conformément au manuel de formation et si elle était certifiée.</p>

**SFO-9a Temps de vol et de service -702****PRÉ-VÉRIFICATION**

- |     |  |                          |   |
|-----|--|--------------------------|---|
| P-1 | L'exploitant aérien possède-t-il un système décrit dans le manuel d'exploitation de la compagnie qui stipule les temps de service de vol et les périodes de repos de chaque membre d'équipage de conduite? | 700.14(1)<br>702.91(1)   | <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V |
| P-2 | Le manuel d'exploitation de la compagnie énonce-t-il des procédures pour avertir la compagnie des prolongations de temps de service de vol résultant de circonstances opérationnelles imprévues?           | 720.17(1)b<br>722.94(1)b | <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V |
| P-3 | Le manuel d'exploitation de la compagnie précise-t-il une méthode pour assurer la conformité aux normes relatives aux membres d'équipage de conduite en disponibilité?                                     | 700.21(2)<br>702.98(2)   | <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V |

**LIMITES DE TEMPS DE VOL**

- |     |   |                        |   |
|-----|---|------------------------|---|
| A-1 | Les temps de vol de tous les membres d'équipage de conduite respectent-ils les temps de vol totaux maximums suivants? | 700.15(1)<br>702.91(1) | <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V |
|-----|---|------------------------|---|
- 1 200 heures en 365 jours consécutifs
  - 300 heures en 90 jours consécutifs
  - 120 heures en 30 jours consécutifs
  - 60 heures en 7 jours consécutifs
  - vols IFR à un seul pilote, 8 heures en 24 heures consécutives

**Prolongation autorisée dans le CEA**

A-2 *pour 6 périodes indépendantes de 30 jours consécutifs en 365 jours consécutifs :* 720.15(1) OKCONST.S/ON/V  
722.92(1)

- 150 heures par période de 30 jours consécutifs
- 210 heures par période de 42 jours consécutifs
- 450 heures par période de 90 jours consécutifs
- 900 heures par période de 180 jours consécutifs

*les temps de vol accumulés de 30, 42 et 90 jours consécutifs peuvent être ramenés à zéro si le membre d'équipage de conduite jouit d'une période de repos d'au moins 5 jours consécutifs*

- 1 200 heures en 365 jours consécutifs

A-3 **Hélicébardage** 720.15(2) OKCONST.S/ON/V  
722.92(2)

- 120 heures en 30 jours consécutifs
- 150 heures en 30 jours consécutifs pour les hélicoptères à deux pilotes
- 1 200 heures en 365 jours consécutifs

#### LIMITES DE TEMPS DE SERVICE DE VOL ET PÉRIODES DE REPOS

A-4 Le temps de service de vol de tout membre d'équipage de conduite dépasse-t-il 14 heures consécutives pour toute période de 24 heures consécutives? 700.16 OKCONST.S/ON/V  
702.93

*Si le temps de service de vol comprend une période de repos voir A-6*

*Si une prolongation du temps de service de vol est autorisée dans le CEA voir A-7*

A-5 L'exploitant aérien a-t-il fourni aux membres d'équipage de conduite la période de repos minimale? 700.16(3) OKCONST.S/ON/V  
702.93(2)

*c.-à-d. pas moins de huit heures de sommeil consécutives dans un local approprié, le temps nécessaire pour se rendre à ce local et en revenir, le temps pour l'hygiène personnelle et les repas*

- A-6 **Temps de service avec période de repos** 700.16(5)  OK  CONST.  S/O  N/V  
702.93(4)
- le temps de service de vol peut être prolongé d'un nombre d'heures équivalent à la moitié de la période de repos, jusqu'à un maximum de 3 heures*
- L'exploitant aérien a-t-il donné au membre d'équipage de conduite un préavis de la prolongation?
  - L'exploitant aérien lui a-t-il accordé une période de repos d'au moins 4 heures consécutives dans un local approprié?
  - La période de repos minimale suivante a-t-elle été augmentée d'un nombre d'heures au moins égal à la prolongation du temps de service de vol?

<b>Prolongation de temps de service de vol autorisée dans le CEA</b>	700.16(7) 702.93(6)	
A-7 Pour toutes 6 périodes indépendantes de 30 jours consécutifs en 365 jours consécutifs, le temps de service de vol peut être prolongé à 15 heures consécutives.	720.16(1) 722.93(1)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La période de repos minimale a-t-elle été augmentée d'une heure, <b>ou</b></li> <li>• Le temps de vol maximal a-t-il dépassé huit heures pour toute période de 24 heures consécutives?</li> </ul>		
A-8 <b>Opérations de traitement aérien</b>	720.16(5) 722.93(2)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
Le temps maximal de service de vol peut être prolongé pour une assignation de service de vol partagée.		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le temps total de service de vol a-t-il dépassé 14 heures par période de 24 heures consécutives?</li> <li>• Le membre d'équipage de conduite a-t-il obtenu (dans des installations adéquates) au moins 9 heures de repos par période de 24 heures consécutives dont l'une des périodes de repos lui a permis au moins 5 heures consécutives de sommeil entre 20 h et 6 h, heure locale?</li> <li>• Le membre d'équipage de conduite a-t-il reçu au moins 5 périodes de repos par période de 24 heures consécutives pour chaque période de 30 jours consécutifs?</li> </ul>		
<b>CIRCONSTANCES OPÉRATIONNELLES IMPRÉVUES</b>		
A-9 <i>Le temps de service de vol et la limite de temps de vol peuvent être prolongés jusqu'à 3 heures consécutives.</i>	720.17 722.94	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La période de repos minimale a-t-elle été augmentée d'un montant au moins égal à cette prolongation?</li> <li>• Le commandant de bord a-t-il averti l'exploitant aérien de la raison de la prolongation?</li> <li>• La compagnie a-t-elle conservé les avis?</li> </ul>		

## PÉRIODE SANS SERVICE

A-10 Les membres d'équipage de conduite ont-ils bénéficié des périodes sans service suivantes : 700.19  OK  CONST.  S/O  N/V

- 24 heures consécutives 13 fois par période de 90 jours consécutifs?
- 24 heures consécutives 3 fois par période de 30 jours consécutifs?

702.96

*Une période sans service est un temps où le membre d'équipage ne participe à **AUCUNE** activité reliée à la compagnie, y compris la formation, les réunions, la formation au sol et les vols de mise en place, et il n'est pas en disponibilité ni sur appel (téléavertisseur).*

A-11 Les membres d'équipage en disponibilité ont-ils profités 700.19  OK  CONST.  S/O  N/V

- d'une période d'au moins 36 heures consécutives une fois par période de 7 jours consécutifs, **ou**
- d'une période d'au moins 3 jours civils consécutifs une fois par période de 17 jours consécutifs?

AUTRES PÉRIODES SANS SERVICE AUTORISÉES DANS LE CEA

*Cet élément s'applique aux vols effectués en vertu des sous-parties 702 et 703, ou avec un aéronef DHC-6 ou un hélicoptère n'assurant pas un service régulier de transport de passagers, ou s'il s'agit d'un héliportage de billots.*

720.19

 OK  CONST.  S/O  N/V

722.96

A-12 Lorsque le CEA l'autorise, les exigences suivantes ont-elles été respectées à la place des 24 heures consécutives 3 fois par période de 30 jours consécutifs :

- La période de service maximale était-elle de 42 jours suivis de 5 périodes consécutives de 24 heures consécutives sans service?
- Le membre d'équipage de conduite a-t-il bénéficié de 5 périodes consécutives de 24 heures consécutives sans service à la suite d'une période de service de plus de 27 jours consécutifs?

Éléments certifiés - Exéc. par : \_\_\_\_\_

*Les références réglementaires en italique font référence à la nouvelle réglementation qui fera suite aux modifications FDT du RAC prévues pour la fin de 2000 ou le début de 2001.*

**SFO-9b Temps de vol et de service –703****PRÉ-VÉRIFICATION**

- |     |  |                           |   |
|-----|--|---------------------------|---|
| P-1 | L'exploitant aérien possède-t-il un système décrit dans le manuel d'exploitation de la compagnie qui stipule les temps de service de vol et les périodes de repos de chaque membre d'équipage de conduite? | 700.14(1)<br>703.110(1)   | <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V |
| P-2 | Le manuel d'exploitation de la compagnie énonce-t-il des procédures pour avertir la compagnie des prolongations de temps de service de vol résultant de circonstances opérationnelles imprévues?           | 720.17(1)b<br>723.113(1)b | <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V |
| P-3 | Le manuel d'exploitation de la compagnie précise-t-il une méthode pour assurer la conformité aux normes relatives aux membres d'équipage de conduite en disponibilité?                                     | 700.21(2)<br>703.117(2)   | <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V |

**LIMITES DE TEMPS DE VOL**

- |     |   |                         |   |
|-----|---|-------------------------|---|
| A-1 | Les temps de vol de tous les membres d'équipage de conduite respectent-ils les temps de vol totaux maximums suivants? | 700.15(1)<br>703.111(1) | <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V |
|-----|---|-------------------------|---|
- 1 200 heures en 365 jours consécutifs
  - 300 heures en 90 jours consécutifs
  - 120 heures en 30 jours consécutifs
  - 60 heures en 7 jours consécutifs
  - vols IFR à un seul pilote, 8 heures en 24 heures consécutives

**Prolongation autorisée dans le CEA**

A-2 *pour 6 périodes indépendantes de 30 jours consécutifs en 365 jours consécutifs :* 720.15(1)  OK  CONST.  S/O  N/V  
723.111(1)

- 150 heures par période de 30 jours consécutifs
- 210 heures par période de 42 jours consécutifs
- 450 heures par période de 90 jours consécutifs
- 900 heures par période de 180 jours consécutifs

*les temps de vol accumulés de 30, 42 et 90 jours consécutifs peuvent être ramenés à zéro si le membre d'équipage de conduite jouit d'une période de repos d'au moins 5 jours consécutifs*

- 1 200 heures en 365 jours consécutifs

#### LIMITES DE TEMPS DE SERVICE DE VOL ET PÉRIODES DE REPOS

A-3 Le temps de service de vol de tout membre d'équipage de conduite dépasse-t-il 14 heures consécutives pour toute période de 24 heures consécutives? 700.16  OK  CONST.  S/O  N/V  
703.112

*Si le temps de service de vol comprend une période de repos voir A-6*

*Si une prolongation du temps de service de vol est autorisée dans le CEA voir A-7*

A-5 L'exploitant aérien a-t-il fourni aux membres d'équipage de conduite la période de repos minimale? 700.16(3)  OK  CONST.  S/O  N/V  
703.112(2)

*c.-à-d. pas moins de huit heures de sommeil consécutives dans un local approprié, le temps nécessaire pour se rendre à ce local et en revenir, le temps pour l'hygiène personnelle et les repas*

- A-6 **Temps de service avec période de repos** 700.16(5)  OK  CONST.  S/O  N/V  
703.112(4)
- le temps de service de vol peut être prolongé d'un nombre d'heures équivalent à la moitié de la période de repos, jusqu'à un maximum de 3 heures*
- L'exploitant aérien a-t-il donné au membre d'équipage de conduite un préavis de la prolongation?
  - L'exploitant aérien lui a-t-il accordé une période de repos d'au moins 4 heures consécutives dans un local approprié?
  - La période de repos minimale suivante a-t-elle été augmentée d'un nombre d'heures au moins égal à la prolongation du temps de service de vol?
- Prolongation de temps de service de vol autorisée dans le CEA** 700.16(7)  
703.112(6)
- A-7 Pour toutes 6 périodes indépendantes de 30 jours consécutifs en 365 jours consécutifs, le temps de service de vol peut être prolongé à 15 heures consécutives. 720.16(1)  OK  CONST.  S/O  N/V  
723.112(1)
- La période de repos minimale a-t-elle été augmentée d'une heure, **ou**
  - Le temps de vol maximal a-t-il dépassé huit heures pour toute période de 24 heures consécutives?

## CIRCONSTANCES OPÉRATIONNELLES IMPRÉVUES

A-9 *Le temps de service de vol et la limite de temps de vol peuvent être prolongés jusqu'à 3 heures consécutives.* 720.17  OK  CONST.  S/O  NV  
723.113

- La période de repos minimale a-t-elle été augmentée d'un montant au moins égal à cette prolongation?
- Le commandant de bord a-t-il averti l'exploitant aérien de la raison de la prolongation?
- La compagnie a-t-elle conservé les avis?

## PÉRIODE SANS SERVICE

A-10 Les membres d'équipage de conduite ont-ils bénéficié des périodes sans service suivantes : 700.19  OK  CONST.  S/O  NV  
703.115

- 24 heures consécutives 13 fois par période de 90 jours consécutifs?
  - 24 heures consécutives 3 fois par période de 30 jours consécutifs?
- Une période sans service est un temps où le membre d'équipage ne participe à **AUCUNE** activité reliée à la compagnie, y compris la formation, les réunions, la formation au sol et les vols de mise en place, et il n'est pas en disponibilité ni sur appel (téléavertisseur).*

A-11 Les membres d'équipage en disponibilité ont-ils profités  OK  CONST.  S/O  NV

- d'une période d'au moins 36 heures consécutives une fois par période de 7 jours consécutifs, **ou**
- d'une période d'au moins 3 jours civils consécutifs une fois par période de 17 jours consécutifs?

## AUTRES PÉRIODES SANS SERVICE AUTORISÉES DANS LE CEA

*Cet élément s'applique aux vols effectués en vertu des sous-parties 702 et 703, ou avec un aéronef DHC-6 ou un hélicoptère n'assurant pas un service régulier de transport de passagers, ou s'il s'agit d'un héliportage de billots.*

720.19

 OK  CONST.  S/O  NV

723.115

A-12 Lorsque le CEA l'autorise, les exigences suivantes ont-elles été respectées à la place des 24 heures consécutives 3 fois par période de 30 jours consécutifs :

- La période de service maximale était-elle de 42 jours suivis de 5 périodes consécutives de 24 heures consécutives sans service?
- Le membre d'équipage de conduite a-t-il bénéficié de 5 périodes consécutives de 24 heures consécutives sans service à la suite d'une période de service de plus de 27 jours consécutifs?

Éléments certifiés - Exéc. par : \_\_\_\_\_

*Les références réglementaires en italique font référence à la nouvelle réglementation qui fera suite aux modifications FDT du RAC prévues pour la fin de 2000 ou le début de 2001.*

**SFO-9c Temps de vol et de service -704 / 705****PRÉ-VÉRIFICATION**

- |     |  |  |   |
|-----|--|--|---|
| P-1 | L'exploitant aérien possède-t-il un système décrit dans le manuel d'exploitation de la compagnie qui stipule les temps de service de vol et les périodes de repos de chaque membre d'équipage de conduite? | 700.14(1)<br>704.128(1)<br>705.145(1)    | <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V |
| P-2 | Le manuel d'exploitation de la compagnie énonce-t-il des procédures pour avertir la compagnie des prolongations de temps de service de vol résultant de circonstances opérationnelles imprévues?           | 720.17(1)b<br>724.133(1)b<br>725.148(1)b | <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V |
| P-3 | Le manuel d'exploitation de la compagnie précise-t-il une méthode pour assurer la conformité aux normes relatives aux membres d'équipage de conduite en disponibilité?                                     | 700.21(2)<br>704.135(2)<br>705.152(2)    | <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V |

**LIMITES DE TEMPS DE VOL**

- |     |   |                                       |   |
|-----|---|---------------------------------------|---|
| A-1 | Les temps de vol de tous les membres d'équipage de conduite respectent-ils les temps de vol totaux maximums suivants? | 700.15(1)<br>704.129(1)<br>705.146(1) | <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V |
|-----|---|---------------------------------------|---|
- 1 200 heures en 365 jours consécutifs
  - 300 heures en 90 jours consécutifs
  - 120 heures en 30 jours consécutifs
  - 40 heures en 7 jours consécutifs

**LIMITES DE TEMPS DE SERVICE DE VOL ET PÉRIODES DE REPOS**

- |     |  |                              |   |
|-----|--|------------------------------|---|
| A-2 | Le temps de service de vol de tout membre d'équipage de conduite dépasse-t-il 14 heures consécutives pour toute période de 24 heures consécutives? | 700.16<br>704.130<br>705.147 | <input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V |
|-----|--|------------------------------|---|

*Si le temps de service de vol comprend une période de repos voir A-5*

*Si une prolongation du temps de service de vol est autorisée dans le CEA voir A-6*

A-3	Après trois assignations consécutives de temps de service de vol dépassant 12 heures consécutives, l'exploitant aérien a-t-il fourni au membre d'équipage de conduite au moins 24 heures consécutives sans service de vol?	700.16(2) 704.130(2) 705.147(2)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> NV
A-4	L'exploitant aérien a-t-il fourni aux membres d'équipage de conduite la période de repos minimale?  <i>c.-à-d. pas moins de huit heures de sommeil consécutives dans un local approprié, le temps nécessaire pour se rendre à ce local et en revenir, le temps pour l'hygiène personnelle et les repas</i>	700.16(3) 704.130(3) 705.147(3)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> NV
A-5	<b>Temps de service avec période de repos</b>  <i>le temps de service de vol peut être prolongé d'un nombre d'heures équivalent à la moitié de la période de repos, jusqu'à un maximum de 3 heures</i>	700.16(5) 704.130(5) 705.147(5)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> NV
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'exploitant aérien a-t-il donné au membre d'équipage de conduite un préavis de la prolongation?</li> <li>• L'exploitant aérien lui a-t-il accordé une période de repos d'au moins 4 heures consécutives dans un local approprié?</li> <li>• La période de repos minimale suivante a-t-elle été augmentée d'un nombre d'heures au moins égal à la prolongation du temps de service de vol?</li> </ul>		
	<b>Prolongation de temps de service de vol autorisée dans le CEA</b>	700.16(7) 704.130(7) 705.147(7)	

A-6	Lorsque l'on augmente l'effectif de l'équipage de conduite, les temps de service de vol maximaux suivants sont-ils respectés :	720.16	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
	15 heures maximum lorsque l'on ajoute au moins un membre d'équipage de conduite	720.16(2)(3)	
	la période de repos minimale suivante est augmentée d'au moins 2 heures	724.130(2)	
		725.147(1)	
	<b>705 seulement</b>	725.147(2)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
	17 heures lorsqu'un poste de repos - <b>siège</b> est assuré		
	• 12 heures de temps maximal de service de vol au poste de pilotage pour tout membre d'équipage de conduite		
	• 20 heures lorsqu'un poste de repos - <b>couche</b> est assuré		
	• 14 heures de temps maximal de service de vol au poste de pilotage pour tout membre d'équipage de conduite		
	• Maximum de 3 secteurs?		
	• La période de repos minimale suivante était-elle au moins égale à la durée du temps de service de vol précédent?		

## CIRCONSTANCES OPÉRATIONNELLES IMPRÉVUES

A-7	<i>Le temps de service de vol et la limite de temps de vol peuvent être prolongés jusqu'à 3 heures consécutives.</i>	720.17	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S/O <input type="checkbox"/> N/V
	• La période de repos minimale a-t-elle été augmentée d'un montant au moins égal à cette prolongation?	724.131	
	• Le commandant de bord a-t-il averti l'exploitant aérien de la raison de la prolongation?	725.148	
	• La compagnie a-t-elle conservé les avis?		

## PÉRIODE SANS SERVICE

- A-8 Chaque membre d'équipage de conduite (avions) a-t-il profité des périodes sans service suivantes :
- 700.19  OK  CONST.  S/O  N/V
- 36 heures consécutives une fois par période de 7 jours consécutifs, **ou** 704.133
  - une période d'au moins 3 jours civils consécutifs une fois par période de 17 jours consécutifs? 705.150
- Une période sans service est un temps où le membre d'équipage ne participe à **AUCUNE** activité reliée à la compagnie, y compris la formation, les réunions, la formation au sol et les vols de mise en place, et il n'est pas en disponibilité ni sur appel (téléavertisseur).*

**Vols à longue distance (705 seulement)**

- A-9 Pour les vols à longue distance, à l'exception des vols effectués uniquement dans l'espace aérien intérieur du Nord, qui se terminent à une distance de plus de 4 fuseaux horaires d'une heure du point de départ :
- 700.22  OK  CONST  S/O  N/V
- 705.153
- Le vol a-t-il été limité à un maximum de 3 secteurs?
  - A-t-il été suivi d'une période de repos au moins égale au temps de service de vol précédent?
  - Pour un vol transocéanique, a-t-on effectué au plus un secteur après le secteur transocéanique?

**Repos aux commandes au poste de pilotage (705 seulement)**

A-10 Lorsque le certificat d'exploitation aérienne de l'exploitant aérien autorise le repos aux commandes au poste de pilotage, le manuel d'exploitation de la compagnie précise-t-il les éléments suivants? 720.23  OK  CONST.  S/O  NV  
705.154

- Formation
- Activités avant le vol
- Période de pré-repos
- Période de repos
- Période après le repos

Éléments certifiés - Exéc. par : \_\_\_\_\_

*Les références réglementaires en italique font référence à la nouvelle réglementation qui fera suite aux modifications FDT du RAC prévues pour la fin de 2000 ou le début de 2001.*

## SFO-10a Carnet de route – Analyse de l'état de charge

Exploitant aérien				Dossier			
<b>Date</b>			Base			Inspecteur	
Type et immatriculation de l'aéronef							
Numéro du carnet de route							
Date (année-mois-jour)							
Numéro du vol							
Équipage (lb)							
Passagers (lb)							
Carburant et huile (lb)							
Bagages (lb)							
Fret (lb)							
Masse à vide en service (lb)							
Masse au décollage/carnet de route (lb)							
Masse calculée au décollage (lb)							
<b>Différence entre lignes 12 et 11</b>							
Masse brute certifiée au décollage (lb)							
<b>Différence entre lignes 13 et 12</b>							
Nom du commandant de bord							

**Note :** Remplir le formulaire selon les indications. Les calculs ci-dessus permettent de savoir si l'aéronef a été exploité en surcharge par rapport aux données consignées dans le carnet de route. Si le chiffre inscrit à la ligne 14 est positif, la masse brute de l'aéronef au décollage n'a pas été dépassée. Si le chiffre est négatif, c'est l'affirmation contraire qui est vraie.

Nom et signature de l'inspecteur

Date

## SFO-11a Rapport d'inspection de l'aéronef

## 1. Exploitant

Nom et adresse		
_____		
_____		
_____		
Lieu de l'inspection	<b>Date</b>	

## 2. Immatriculation et certification de l'aéronef

Type d'aéronef	Immatriculation	Propriétaire enregistré			
Loué de		<b>Terme</b>			
		From		To	
Capacité des réservoirs carburant (lb)	<b>Princ. ou normal</b>	<b>Auxiliaire</b>	<b>Total</b>		Masse brute maximale de l'avion
Certification avion		Masse brute maximale de l'hélicoptère		<b>Interne</b>	<b>Externe</b>
<input type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> IFR <input type="checkbox"/> Nuit					
Certification hélicoptère					
<input type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> IFR <input type="checkbox"/> Nuit <input type="checkbox"/> Catégorie A <input type="checkbox"/> Catégorie A vertical					

## 3. Documents de l'aéronef

Certificat de navigabilité		Catégorie			
Certificat d'immatriculation		<b>Transféré</b>	Catégorie		
Manuel de vol	Numéro de modification	Suppléments (configuration)			
Masse et centrage (configuration)	Certificat de type supplémentaire	Suppléments (configuration)			
<b>Licence radio valide jusqu'au</b>	<b>Dernier masse et centrage</b>	<b>Date vérif. circuits pitot et statique</b>			

## 4. Inspection extérieure

Certification de l'avion	
<input type="checkbox"/> Roues <input type="checkbox"/> Flotteurs <input type="checkbox"/> Patins	
Certification de l'hélicoptère	
<input type="checkbox"/> Roues <input type="checkbox"/> Flotteurs <input type="checkbox"/> Patins <input type="checkbox"/> Équipement de flottaison de secours	
<b>Crochet de charge ou cap. levage</b>	
Feux extérieurs	
<input type="checkbox"/> Phare rotatif <input type="checkbox"/> Feux à éclats <input type="checkbox"/> Feux de navigation <input type="checkbox"/> Phares d'atterrissage <input type="checkbox"/> Phare de circulation <input type="checkbox"/> Projecteur	

## 5. Cabine

Nombre maximal de passagers	Nombre de sièges	<input type="checkbox"/> Siège d'agent de bord /ceinture-baudrier
		<input type="checkbox"/> Strapontin <input type="checkbox"/> Ceint. séc. <input type="checkbox"/> Cendriers
<input type="checkbox"/> Carte de mesures de sécurité	<input type="checkbox"/> Décalcomanies des équipements de secours	
<input type="checkbox"/> Éclairage de cabine	<input type="checkbox"/> Enseignes indicatrices d'issues	
<input type="checkbox"/> Éclairage des issues	<input type="checkbox"/> Intercom cabine	<input type="checkbox"/> Enseignes indicatrices d'issues de secours
<input type="checkbox"/> Éclairage des issues de secours	<input type="checkbox"/> Instructions d'ouverture des issues/issues de secours	
<input type="checkbox"/> Dispositifs de retenue des bagages de cabine	<input type="checkbox"/> Dispositifs de retenue du matériel	

## 6. Instruments ou équipements du poste de pilotage

Instruments de vol	CdB	CP	Observations
Anémomètre			
Altimètre anéroïde			
Altimètre radar			
Ind. virage/dérabage			
VSI ou IVSI			
DG			
Gyrocompas			
RMI ou HSI			
Indicateur d'assiette			
Directeur de vol			
<input type="checkbox"/> 3 <sup>e</sup> ind. gyro d'assiette <input type="checkbox"/> Source d'alimentation <b>Avion</b> : <input type="checkbox"/> Pilote automatique <input type="checkbox"/> FMS			
<b>Hélicoptère</b> : <input type="checkbox"/> SAS <input type="checkbox"/> AFCS <input type="checkbox"/> Système d'augmentation de la stabilité <input type="checkbox"/> Couplé			

## Équipements de navigation

<input type="checkbox"/> Compas magn.	Compensé	<input type="checkbox"/> DG	
<input type="checkbox"/> Source d'aliment.	Nombre	Compensé	<input type="checkbox"/> Radar (type)

## 6. Instruments ou équipements du poste de pilotage (suite)

## Systèmes de navigation – Nombre ➤ en bon état de service

ADF		VOR		ILS		MLS/GPS	
RNAV		VLF ou Omega		Loran C		Radiobornes	

## Systèmes de communications – Nombre ➤ en bon état de service

VHF		HF		FM		Intercom		Transpondeurs	
-----	--	----	--	----	--	----------	--	---------------	--

## Autres équipements - Nombre ➤ en bon état de service

OAT		Montre de bord		Avert. d'altit.		FDR ou CVR	
TCAS		Essuie-glace		<input type="checkbox"/> Listes de vérifications	<input type="checkbox"/> Strapontin		
<input type="checkbox"/> Affichettes manuel de vol <input type="checkbox"/> Manuel d'expl. <input type="checkbox"/> Carnet de route <input type="checkbox"/> MEL <input type="checkbox"/> Affichettes ELT							

## Systèmes d'antigivrage ou de dégivrage – Nombre ➤ en bon état de service

Réch. Pitot		Source sec. pression stat.		Pare-brise		Moteur	
Délect. givr.		Hélice ou rotor		Aile ou Emp.			

## 7. Équipements de secours

ELT terrestre		ELT marine		Équipement survie	
Rations		Gilets de sauvetage		Radeaux sauvetage	
<b>Capacité radeaux de sauvetage par rapport nombre max. de passagers</b>					
Tr. pr. soins		Extincteurs		Lampes de poche	

## 8. Observations

	Date
--	------

Signature de l'inspecteur

**SFO-11b Vérification sur l'aire de trafic**

<b>Error! No bookmark name given.</b> Inspecteur	Date (AA-MM-JJ)			Lieu	Type / numéro de vol de l'aéronef	Immatr. de l'aéronef				
Compagnie				Propriétaire enregistré						
Commandant de bord				Numéro de licence/ type annoté		Certif. médical valide jusqu'au (AA-MM-JJ)		PPC/IFR valide jusqu'au (AA-MM-JJ)		
Copilote				Numéro de licence/ type annoté						
Agent de bord/comm. bord <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non				Nom		Compétence à jour <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non				

*Documents à bord de l'aéronef*

	Oui	Non	N°/Date modification		Oui	Non	N°/Date modification
Manuel de vol de l'aéronef				Manuel d'exploitation			
Carnet de bord cabine				Licence de station radio			
Certificat de navigabilité				Anomalies techn. reportées			
Certificat d'immatriculation				Masse et centr./contr. charge			
Carnet de route				SOP/Manuel d'expl. comp.			
Listes d'équipement minimal							
Vérification des bagages (arrimage/sangles, palettes)							
Vérification de la cabine (ceintures de sécurité, cartes de mesures de sécurité, affichettes des issues de secours, affichettes et instructions d'ouverture des issues, dispositifs de retenue des bagages de cabine, dispositifs de retenue des équipements de l'office, placards, soutes, accessibilité)							
Équipements de secours (trousses de premiers soins, ELT, extincteurs, bouteilles d'oxygène, gilets de sauvetage, radeaux de sauvetage)				Marchandises dangereuses <input type="checkbox"/> Transportées			
<b>Notes</b>							
<b>Suivi nécessaire :</b>							

Signature de l'inspecteur \_\_\_\_\_

Date \_\_\_\_\_

**SFO-14a Inspection en vol**

<input type="checkbox"/> Poste pilotage <input type="checkbox"/> Cabine				Transporteur aérien				Dossier numéro 5258-			
Date				N° de vol	Origine	Commandant de bord	Aéronef et identification	Dép.	Arr.	Temps de vol	
1.											
2.											
3.											
4.											
5.											
Type d'inspection <input type="checkbox"/> Périodique <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Aéronef <input type="checkbox"/> Installations <input type="checkbox"/> Équipage <input type="checkbox"/> Équipement ou procédures											
<b>Observations, recommandations et mesures de suivi de l'inspecteur</b>											
<div style="float: right; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">                 ↑ A. Préparation de vol                  ↑ B. Équipage – Poste de pilotage et cabine                  ↑ C. Vérifications durant le vol                  ↑ D. Aéronef et équipement                  ↑ E. Installations en route                  ↑ A. Éléments d'inspection non prévus dans la liste             </div>											
<b>Instructions d'acheminement</b>											
1.											
2.											
3.											

Les vols susmentionnés se sont déroulés de façon satisfaisante, sauf indication contraire.

\_\_\_\_\_  
Date

\_\_\_\_\_  
Inspecteur transporteur aérien (nom et signature)

A. Préparation de vol	
1. Exposé météorologique	<input type="checkbox"/>
2. Préparation des vols	<input type="checkbox"/>
a. Heures de service du personnel de vol	<input type="checkbox"/>
b. Communication et surveillance des vols	<input type="checkbox"/>
c. Communications au sol	<input type="checkbox"/>
d. Information sur la planification de vol	<input type="checkbox"/>
e. NOTAM	<input type="checkbox"/>
3. Planification de vol	<input type="checkbox"/>
a. Analyse de route	<input type="checkbox"/>
b. Calculs du carburant	<input type="checkbox"/>
c. Aéroports de décollage	<input type="checkbox"/>
d. Masse totale et admissible	<input type="checkbox"/>
4. Contrôle de masse et centrage	<input type="checkbox"/>
5. Entretien courant de l'aéronef et sécurité sur le terrain	<input type="checkbox"/>
a. Procédures d'avitaillement en vol	<input type="checkbox"/>
b. Sécurité du chargement	<input type="checkbox"/>
c. Équipement au sol et manutention	<input type="checkbox"/>
d. Stationnement de l'aéronef	<input type="checkbox"/>
6. Vérifications avant le vol	<input type="checkbox"/>
a. Arrivée de l'aéronef	<input type="checkbox"/>
b. Vérifications externes	<input type="checkbox"/>
c. Cabine et poste de pilotage	<input type="checkbox"/>
d. Exercices d'urgence	<input type="checkbox"/>

B. Équipage de conduite et de cabine	
1. Entrée en service	<input type="checkbox"/>
2. Minimum pour le type d'aéronef	<input type="checkbox"/>
3. Licences	<input type="checkbox"/>
4. Preuve de compétence	<input type="checkbox"/>
5. Manuels et équipement	<input type="checkbox"/>
6. Procédures suivies par l'équipage	<input type="checkbox"/>
7. Direction et discipline de l'équipage	<input type="checkbox"/>
8. Temps de vol et de service	<input type="checkbox"/>
9. Installations de repos	<input type="checkbox"/>
10. Formulaire d'agent de bord	<input type="checkbox"/>

**Observations de l'inspecteur**

C. Vérifications durant le vol	
1. Sécurité avant le démarrage	<input type="checkbox"/>
2. Démarrage des moteurs	<input type="checkbox"/>
3. Vérifications après le démarrage	<input type="checkbox"/>
4. Procédures radio et autorisation ATC	<input type="checkbox"/>
5. Vérifications avant le décollage et sécurité de la cabine	<input type="checkbox"/>
6. Roulage et décollage	<input type="checkbox"/>
7. Séquence de départ	<input type="checkbox"/>
a. Réglage des moteurs	<input type="checkbox"/>
b. Procédures ATC	<input type="checkbox"/>
c. Atténuation du bruit	<input type="checkbox"/>
d. Surveillance extérieure	<input type="checkbox"/>
e. Vérifications après le décollage	<input type="checkbox"/>
f. Procédures radio	<input type="checkbox"/>
8. Procédures de montée	<input type="checkbox"/>
9. Vol de croisière	<input type="checkbox"/>
a. Communications en route	<input type="checkbox"/>
b. Degré de précision de la navigation	<input type="checkbox"/>
c. Altitude et route	<input type="checkbox"/>
d. Consigne lumineuse sur le port des aéronefs de sécurité	<input type="checkbox"/>
e. Gestion du vol	<input type="checkbox"/>
1. Contrôle puissance et vitesse	<input type="checkbox"/>
2. Gestion du carburant	<input type="checkbox"/>
3. Surveillance météorologique	<input type="checkbox"/>
4. Procédures en cas de panne	<input type="checkbox"/>
5. Révision du plan de vol	<input type="checkbox"/>
10. Procédures d'approche	<input type="checkbox"/>
a. Organisation de l'approche	<input type="checkbox"/>
b. Descente	<input type="checkbox"/>
c. Approche finale	<input type="checkbox"/>
1. Vérifications avant l'atterrissage et sécurité de la cabine	<input type="checkbox"/>
2. Approches couplées	<input type="checkbox"/>
3. Approches des catégories I, II, III	<input type="checkbox"/>
d. Atterrissage et roulage	<input type="checkbox"/>
11. Arrêt des moteurs	<input type="checkbox"/>
12. Utilisation des cartes et des listes de vols	<input type="checkbox"/>
13. FOD - FOG	<input type="checkbox"/>
14. Carnets de route et dossiers	<input type="checkbox"/>
15. Anomalies techniques – Enregistrement et correction	<input type="checkbox"/>
16. Rapport météo de pilote	<input type="checkbox"/>

D. Aéronefs et équipement	
1. Éléments essentiels	<input type="checkbox"/>
2. Certificats de navigabilité et d'immatriculation	<input type="checkbox"/>
3. Anomalies techniques reportées	<input type="checkbox"/>
4. Certification après maintenance	<input type="checkbox"/>
5. Manuels et carnets de route	<input type="checkbox"/>
6. Moteurs – Fonctionnement	<input type="checkbox"/>
7. Systèmes et circuits – Fonctionnement	<input type="checkbox"/>
8. Instruments	<input type="checkbox"/>
a. Exigences minimales	<input type="checkbox"/>
b. Fonctionnement	<input type="checkbox"/>
9. Radios – Navigation et communication	<input type="checkbox"/>
a. Exigences minimales	<input type="checkbox"/>
b. Fonctionnement	<input type="checkbox"/>
10. Intercom et système de sonorisation	<input type="checkbox"/>
11. Radar, transpondeur, sextant, Doppler, Loran, Enregistreurs de données de vol/de la parole dans le poste de pilotage, contacts installés de navigation	<input type="checkbox"/>
12. Équipements d'urgence	<input type="checkbox"/>
a. Issues – Nombre, accès et éclairage	<input type="checkbox"/>
b. Extincteurs	<input type="checkbox"/>
1. Exigences minimales	<input type="checkbox"/>
2. Pesage et inspection	<input type="checkbox"/>
c. Hache d'incendie	<input type="checkbox"/>
d. Oxygène	<input type="checkbox"/>
e. Trousses de premiers soins	<input type="checkbox"/>
f. Équipement de survie	<input type="checkbox"/>
1. Exigences minimales	<input type="checkbox"/>
2. Date de la dernière inspection	<input type="checkbox"/>
13. Ceintures de sécurité	<input type="checkbox"/>
14. Nombres de personnes à bord (y compris les passagers)	<input type="checkbox"/>
15. Bagages de cabine	<input type="checkbox"/>
16. Configuration passagers / fret	<input type="checkbox"/>
E. Installations en route	
1. Comm. avec transporteur et surveillance des vols	<input type="checkbox"/>
2. ATC – Couverture et autorisations	<input type="checkbox"/>
3. Tour – Communications et contrôle	<input type="checkbox"/>
4. Aides à la navigation et à l'approche : VOR/DME-NDP, ILS, communications radar, Loran C-INS- Omega-GPS-Autres	<input type="checkbox"/>
5. Aéroport – approches – balisage – éclairage et état des pistes – voies de circulation – aire de trafic/contrôle des passagers – SIU	<input type="checkbox"/>
6. Procédures et installations d'avitaillement carburant	<input type="checkbox"/>
F. Autres éléments d'inspection non traités	
1. Marchandises dangereuses	<input type="checkbox"/>
2. Sécurité	<input type="checkbox"/>
3. Exposés aux passagers ou cartes des mesures de sécurité	<input type="checkbox"/>