

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université SAAD DAHLEB de Blida

Faculté des Sciences de l'Ingénieur

Département d'Aéronautique

Projet de fin d'études

Pour l'Obtention du Diplôme d'ingénieur d'état en Aéronautique

Option : opérations aériennes

THEME

ELABORATION D'UN AUDIT INTERNE

Axée sur les aspects techniques opérationnels

Réaliser par:

■ SABRI SARAH
■ ZARIF HAYET

Encadrer par :

■ M^r: TERMELLIL
FARID

Année universitaire
2007/2008

Résumé :

Dans cette thèse dont le titre est intitulé, élaboration d'un audit interne axé sur les aspects techniques opérationnels, on a élaborer un questionnaire de contrôle qui touche deux normes le FLIGHT et le DISPATCH qu'on a choisis, puis on l'a appliquer a tout les services DISPATCH d' AIR ALGERIE pour savoir le niveau de conformité d'où on a relever les écarts, ensuite on rédiger un rapport qui englobe tout les écarts et ces origines.

A la fin pour faciliter le travail on a proposer un plan d'action qui corrige, analyse la situation de ces écarts (type d'audit, structure, date, auditeur,.....) et donne des solutions a ces dernières.

ABSTRACT

In this memory whose title is: development of an internal audit about the operational technical sides, we prepare a questionnaire of control which touches two standards the FLIGHT and the DISPATCH that chose, then one has to apply it has all services DISPATCH from Algeria airlines to know the level of conformity from where one has to raise of the frauds, then one to write a report/ratio which includes all the variations and these origins.

At the end to facilitate work one has to propose an action plan which corrects, analyzes the situation of these variations (type of audit, structure, date, listener ...) and gives solutions has these last.

Abréviation:

A:

AFM: manuel de vol approuvé

AGL: niveau de sol

ALL: niveau d'aéroport

ATA: Heure d'arrivée réelle

ATC: Contrôle du trafic aérien

ATD: Période du départ réelle

ATL: notation technique d'avion

ATS: Services de la circulation aérienne

AOC: Certificat d'opérateur d'air

C:

CDL: Liste de déviation de configuration

CRM: la gestion des ressources d'équipage

CVR: la boîte noire

CFIT: Vol contrôlé dans le terrain

CFM: conforme

D:

D: (préparation de vol) dispatch

DOC: documentation

E:

ELT's: Émetteur d'urgence de repère

EGPWS: Dispositif d'alerte augmenté de proximité au sol

F:

FOO: l'officier d'opérations de vol

FOA : l'assistant d'opérations de vol

FQ: formation et qualification

FDR: enregistreur des données de vol

G:

G: guide

I:

ICAO: l'organisation Internationale de l'aviation civile

IFR: règle de vol au instrument

ILS : système aide à l'atterrissage

ISARP: Normes et pratiques recommandées

IMP: implémenté

L:

LVTO: décollage de basse visibilité

M:

MC: management et contrôle

MNPS caractéristiques minimum d'exécution de navigation

MEL: Liste minimum d'équipement

N:

NOTAMs: Notification aux aviateurs

N/A:non applicable

O:

OFP: plan de vol opérationnel

ORG: organisation

OL: ligne

OM: Manuel d'exploitation

OEM : Constructeur de matériel

OFP: plan de vol opérationnel

OAT température de l'air extérieur

OPS:(touts les opération de vol) flight

P:

PVE équipement de respiration protecteur

PNF:non pilote de vol

PF: Vol pilote

PI:métrique impériale

PSYCOACTIVE: Substances qui peuvent produire des changements d'humeur ou des perceptions tordues des humains, pour inclure, mais non limité à, alcool, , sédatifs et hypnotiques, cocaïne, d'autres psycho stimulants, hallucinogènes et dissolvants volatils ; du café et du tabac sont exclus.

PYROTECHNIQUE:

PIC : Pilote en commande

Q:

QFE: Calage altimétrique

QNH: Calage altimétrique

QNE: Calage altimétrique

R:

RVR : Portée optique de piste

RNP: Exécution requise de navigation

RVSM: Minimum réduits de séparation verticale

S:

SIC: Deuxième au commandement

V:

VMC: Conditions météorologiques visuelles

LISTE DES FIGURES, TABLEAUX ET ORGANIGRAMMES

Chapitre I

Tableau (I.1) les appareils d’AIR ALGERIE.....	2
Tableau (I.2) le réseau domestique.....	3
Tableau (I.3) le réseau international.....	4
Organigramme (I.3.1) de la compagnie AIR ALGERIE.....	4
Organigramme (I.3.2) de la. Organisation de la direction des opérations aériennes	5

Chapitre II

Figure I.1. Les secteurs qui contribuent a la sécurité opérationnelle d'une compagnie aérienne.....	8
Figure II. 2. les phases de l'audit.....	10

Chapitre III

Figure III.1. Mesure D’écart.....	18
-----------------------------------	----

Annexe I

Tableau (3.1) personnel des contrôles opérationnels	
Tableau (3.2) les spécifications du manuel d’exploitation	
Tableaux (3.3) les spécification du plan de vol opérationnel	
Tableau (3.4) les informations de vol	
Tableau (3.5) compétences de contrôle opérationnel	

Annexe II

Tableau (2.1) les spécifications de la bibliothèques a bord	
Tableau (2.2) les spécifications du manuel d’exploitation	
Tableau (2.3) qualification des membre d’équipages	
Tableau (2.4) les exigences de formation et d’évaluations	
Tableau (2.5) les exigences des aéroports et des routes	
Tableau (2.7) les exigences du programme de formation et de qualification	

Sommaire

INTRODUCTION

Objectif

Chapitre I : présentation de la compagnie

- Historique1
- L'organisation générale de la compagnie.....4
- L'organisation de la direction des opérations aérienne (DOA).....5

Chapitre II : les audits et les exigences réglementaires

II. 1. Définition de l'audit.....	6
II.2. les différents types d'audit.....	6
A. L'audit de certification	7
B. l'audit externe.....	8
C. l'audit interne.....	8
II.3.L'équipe d'audit.....	8
A. Responsable d'audit	9
B. Normes des auditeurs	9
II. 4. Méthodologie de l'audit interne	10
A. Préparation du plan D'audit.....	10
B. Planification d'audit	11
C. Réunion d'ouverture.....	11
D. Réunion de clôture.....	12
E. Rapport d'audit.....	13
D. Suivi d'audit	14
II.5.Terminologie	15

PARTIE 1 : NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES

I. PROTOCOLE D'AUDIT	17
Chapitre III : Normes et Pratiques recommandés de la check liste	
« DISPATCHE » :	
1 Management et contrôle	19
A. Questionnaire :	
1.1 Système De Gestion.....	19
1.3 Autorités et responsabilités	19
1.4 Communication et coordination	21
1.5 Fourniture de ressources	22
1.6 Système De Documentation	24
1.7 Manuel D'exploitation	25
1.8 Système D'archives.....	26
1.10 Assurance qualité.....	27
1.11 Approvisionnement à l'extérieur et contrôle de produit.....	28
B. Guide	30
2 formation et qualification.....	35
A. Questionnaire :	
2.1 Programme de formation et d'évaluation.....	35
2.2 Éléments De Formation.....	35
2.3 Ligne Qualification.....	36
B. Guide	38
3 Ligne	39
A. Questionnaire :	
3.1 Généralité.....	39
3.2 Préparation et planification de vol.....	40
3.3 Performance D'aéronefs Et Planification De Chargement	41
3.4 Conditions De Givrage	42
3.5 Remplacement et planification de déviation.....	42
3.6 Procédures De Surveillance De Vol.....	43
3.7. Intervention D'urgence.....	43
B. Guide	44
4 conditions et caractéristiques opérationnelles du contrôle.....	47
A. Questionnaire :	
4.1 Aéroports De dégagement.....	47
4.2 Altitudes Minimum De Vol.....	49
4.3 Carburant et l'huile.....	49

4.4 L'oxygène	52
B. Guide	53
Chapitre IV : Normes et Pratiques recommandées de la check liste « FLIGHT »	
1. gestion et contrôle	55
A. Questionnaire :	
1.1 Système De Gestion.....	55
1.2 Conditions D'État.....	55
1.3 Autorités et Responsabilités.....	56
1.4 Communication et coordination.....	57
1.5 Fourniture de ressources.....	58
1.6 Système De Documentation.....	60
1.7 Manuel d'exploitation.....	62
1.8 Système D'archive.....	62
1.10 Assurance qualité.....	63
1.11 contrôle D'Approvisionnement à l'extérieur.....	64
B. Guide	66
2 formation et qualification.	73
A. Questionnaire :	
2.1 Programme de formation et d'évaluation.....	71
2.2 Formation D'Éléments	77
2.3 Qualification en Ligne.....	84
2.4 Qualification Spéciale	85
B. Guide	87
3 Ligne	94
A. Questionnaire :	
3.1 Langage Commun	94
3.2 Responsabilités D'Équipage De Vol.....	94
3.3 Qualifications D'Équipage De Vol.....	94
3.4 Etablissement Du Programme D'équipage De Vol	97
3.5 Préparation De Vol.....	98
3.6 Planification d'itinéraire et d'aéroport.....	98
3.7 Le carburant, le poids et l'équilibre et le plan de vol	99
3.8 Avion avant le vol et aptitude au vol.....	101
3.9 Manutention Au sol.....	103
3.10. Règles D'espace Aérien.....	105
3.11. Opérations en vol.....	106
3.12 Politique et procédures de poste de pilotage	114
3.13 Carlingue et coordination de soute	115
3.14 opérations de secours.....	117
B. Guide	122

4 les exigences et les spécification du contrôle opérationnel	130
A. Questionnaire :	
4.1 Exécution D'Avion.....	131
4.2 Navigation et équipements.....	131
3.3 Caractéristiques et conditions d'équipement.....	133
B. Guide	139

PARTIE 2 : L'EXECUTION D'AUDIT

CHAPITRE V: Rapport et plan d'action corrective

I. Le rapport d'audit: L'exécution d'audit.....	143
I.1. Rédaction du rapport d'audit.....	143
I.2. Diffusion du rapport d'Audit.....	143
I.3. Le plan d'un rapport d'audit.....	144
II .Le plan d'actions correctives.....	146

CONCLUSION GENERALE

INTRODUCTION

La sécurité dans le transport aérien n'est pas un sujet nouveau. Depuis la nuit des temps, l'Homme a dû affronter les nombreux dangers qui jalonnaient ses périples à travers les pays et les continents qu'il explorait; car nous vivons dans un monde qui ne cesse de progresser avec une vitesse considérable, suivant cette progression la technologie et les sciences font preuve de contribution à cette dernière.

Notamment le domaine aéronautique qui est une industrie très développée soumise à des exigences réglementaires minutieuses vu l'importance de son activité dans l'économie mondiale.

Tous ces facteurs implique la complexité de l'environnement du travail au sein d'une plate de forme aéroportuaire et demande la vigilance des compagnies aériennes

De sa part AIR ALGERIE veille a sa bonne santé financière et à s'assurer de la sécurité de ses Vols, sachant que la sécurité en vol commence au sol.

Delà AIR ALGERIE se soumet à son propre audit interne qui dit inspection et contrôle pour Satisfaire aux normes réglementaires et s'assurer de la bonne application de ses procédures, la bonne tenue de ses manuels et de la formation et qualification de son personnel, en offrons à ses employés un bon environnement de travail pour atteindre les meilleurs niveaux de sécurité des vol qui est le souci majeur d'une compagnie aérienne

OBJECTIFS

Notre mémoire est fondé sur l'élaboration d'un audit interne axé sur les aspects techniques opérationnels qui nous a permis de définir les règles et des repères clairs sur des aspects multiples tels que les normes de sécurité, la sûreté, le fonctionnement et le contrôle des compagnies aériennes.

Comme nous l'avons rappelé dans notre introduction, la sécurité concerne plus particulièrement l'élaboration et le contrôle de mesures techniques et opérationnelles visant à assurer la fiabilité du transport aérien. Afin d'accroître la sécurité du transport aérien, l'OACI a lancé en 1997 un vaste programme de supervision des autorités étatiques réglementant le transport aérien. Pour ce faire, des équipes d'audit.

Les normes d'audit sont basées sur huit secteurs qui contribuent à la sécurité opérationnelle d'une compagnie aérienne. Nous avons choisis deux normes importants le DISPATCH et le FLIGHT, d'où nous les avons réalisé sous forme de manuel, chacune de ses derniers se divise en quatre chapitre qui sont: management et control; formation et qualification; ligne opérations et a la fin conditions et caractéristique du control opérationnel.

Un audit doit être conçu pour s'approcher des objectifs suivants :

- Promouvoir et superviser la sécurité aéronautique
- Déterminer le degré de conformité des procédures de fonctionnements dans la mise en oeuvre des normes réglementaires.
- Observer et évaluer l'adhésion de la compagnie aux pratiques de sécurité en usage.
- Déterminer l'efficacité de la mise en oeuvre par l'exploitant d'un système de supervision de la sécurité par l'établissement d'une législation d'une réglementation, d'une autorité en matière de sécurité ainsi que les moyens d'inspection et d'audits.
- Fournir au personnel d'exploitation les indications leur permettant d'accroître leurs capacités de supervision de la sécurité.

- Remettre un rapport d'audit après le questionnaire, en relevant les anomalies.

A la fin, demandent la mise en place de plans d'actions afin de corriger les déficiences. Le résultat de ces audits peut conduire à constater qu'un Etat ne remplit pas ses obligations et que ses transporteurs ne peuvent donc plus avoir accès au transport aérien.

Chapitre 1

Présentation de la compagnie d'air
Algérie

Présentation de la compagnie

I.1 Historique

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

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

En 1953, à la suite de la fusion de ces deux organisations, la compagnie de transport aérien AIR ALGERIE entre en activité.

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

1956 : l'introduction des LOKHEED « constellation » porte le nombre de la flotte à 10 avions.

1957 : acquisition de deux autres DC4, ainsi que deux DC3 et deux Nord Atlas cargo.

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

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

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

En 1963, AIR ALGERIE devient compagnie nationale sous tutelle du ministère des transports.

L'indépendance de l'Algérie va entraîner les départs des personnels de nationalité Française et une « Algérianisation progressive ». AIR ALGERIE va développer son réseau progressivement grâce à de nouvelles lignes internationales à destination des pays avec lesquels l'Algérie a établi des relations diplomatiques et/ou commerciales (Europe, Afrique et moyen Orient) 35 destinations vers l'étranger et 26 destinations intérieur.

1966 : l'Algérianisation du personnel navigant commerciale est menée à son terme.

1968 : les actions encore détenues par les sociétés étrangères sont rachetées par l'état algérien.

Acquisition de quatre CONVAIR G60 et retrait des DC4 et DC3.

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

1972 : nouveau succès pour la compagnie ; Au sein des ateliers de maintenance de DAR EL BAIDA de la première grande visite sur un appareil de type CARAVELLE.

1984 : à cette date l'Algérianisation du personnel navigant technique peut être considéré comme achevés : 98% de l'effectif du personnel de conduite est composé de nationaux.

Actuellement la flotte d'Air ALGERIE est composée des appareils présentés dans le tableau I.1 suivant :

AIRCRAFT	TYPE&SERIE	MTOW (KGS)	MAX PAX CAPACITY	ENGINE
7TVES	B737-200	52 390	CARGO	JT8-D15
7TVHL	L382G	70 306	CARGO	501-D22A
7TVJG	B767-300	156 489	253	CF6-80C2B2F
7TVJH	B767-300	156 489	253	CF6-80C2B2F
7TVJI	B767-300	156 489	253	CF6-80C2B2F
7TVJJ	B737-800	78 244	160	CFM56-7B26
7TVJK	B737-800	78 244	160	CFM56-7B26
7TVJL	B737-800	78 244	160	CFM56-7B26
7TVJM	B737-800	72 802	160	CFM56-7B24
7TVJN	B737-800	72 802	160	CFM56-7B24
7TVJO	B737-800	72 802	144	CFM56-7B24
7TVJP	B737-800	72 802	144	CFM56-7B24
7TVJQ	B737-600	65 090	101	CFM56-7B22
7TVJR	B737-600	65 090	101	CFM56-7B22
7TVJS	B737-600	65 090	101	CFM56-7B22
7TVJT	B737-600	65 090	101	CFM56-7B22
7TVJU	B737-600	65 090	101	CFM56-7B22
7TVJV	A330-202	210 000	269	CF6-80E1A4
7TVJW	A330-202	210 000	269	CF6-80E1A4
7TVJX	A330-202	210 000	269	CF6-80E1A4
7TVJY	A330-202	210 000	269	CF6-80E1A4
7TVJZ	A330-202	210 000	269	CF6-80E1A4
7TVKA	B737-800	78 244	144	CFM56-7B27
7TVKB	B737-800	78 244	144	CFM56-7B27
7TVKC	B737-800	78 244	144	CFM56-7B27

Tableau I.1 Les Appareils d’AIR ALGERIE.

I.2 Réseaux

Le réseau d’Air Algérie se décompose en deux :

→ Réseau Domestique.

→ Réseau International.

I.2.1 Réseau domestique

Actuellement 29 villes du territoire national sont reliées par les lignes de la compagnie entre le Nord et le sud du pays, voici un tableau I.2 ci-dessous qui résume le réseau domestique :

LES VILLES DU NORD	LES VILLES DU SUD
ALGER	ADRAR
ANNABA	BECHAR
BATNA	BISKRA
BEJAIA	BORDJ BADJI MOKHTAR
CONSTANTINE	DJANET
JIJEL	EL GOLEA
MASCARA	EL OUED
ORAN	GHARDAIA
TEBESSA	HASSI MESSAOUD
TIARET	ILLIZI
TLEMCEM	IN AMENAS
SETIF	IN SALAH
	OUARGLA
	TAMANRASSET
	TIMIMOUN
	TINDOUF

Tableau I.2 le réseau domestique.

I.2.2 Réseau international

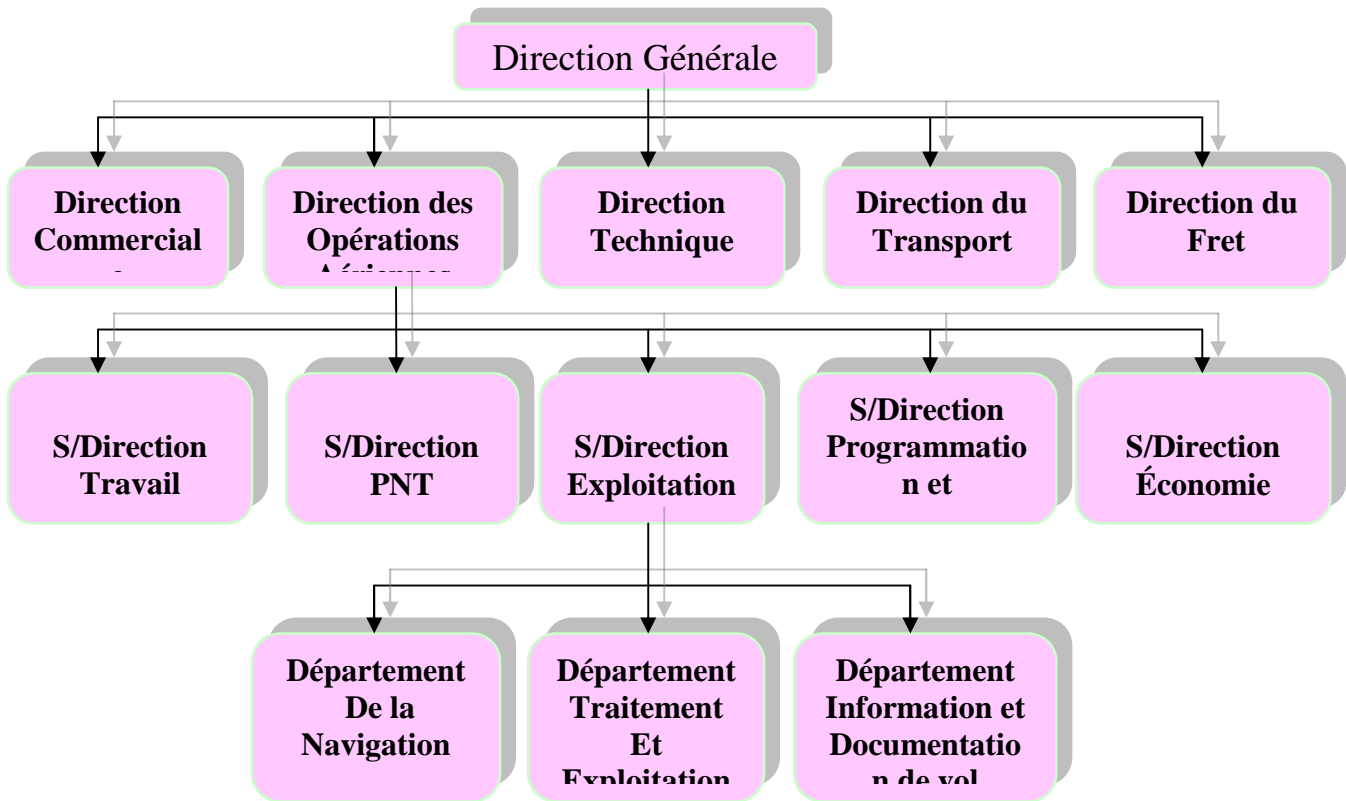
Le réseau international d'Air Algérie est un réseau très vaste, il est constitué des escales suivantes dans le tableau I.3 (il existe 5 faisceaux) :

FRANCE	EUROPE 1	EUROPE 2	M et M.O.	AFRIQUE
PARIS CDG	MADRID	BERLIN	TUNIS	NIAMEY
MARSEILLE	BARCELONE	PRAGUE	CASABLANCA	BAMAKO
LILLE	PALMA	SOFIA	TRIPOLI	CONAKRY
METZ	ALICANTE	MOSCOU	CAIRE	LAGOS
LYON	ROME	ISTANBUL	DJEDDA	OUAGADOUGOU
TOULOUSE	GENEVE		BAHRAYN	ABIDJAN
NICE	FRANKFURT		AMMAN	NOUAKCHOUTT
BORDEAUX	BRUXELLES		DAMAS	
CHARLEROI	LONDRES		BEYROUTH	
	GATWICK		DOUBAI	

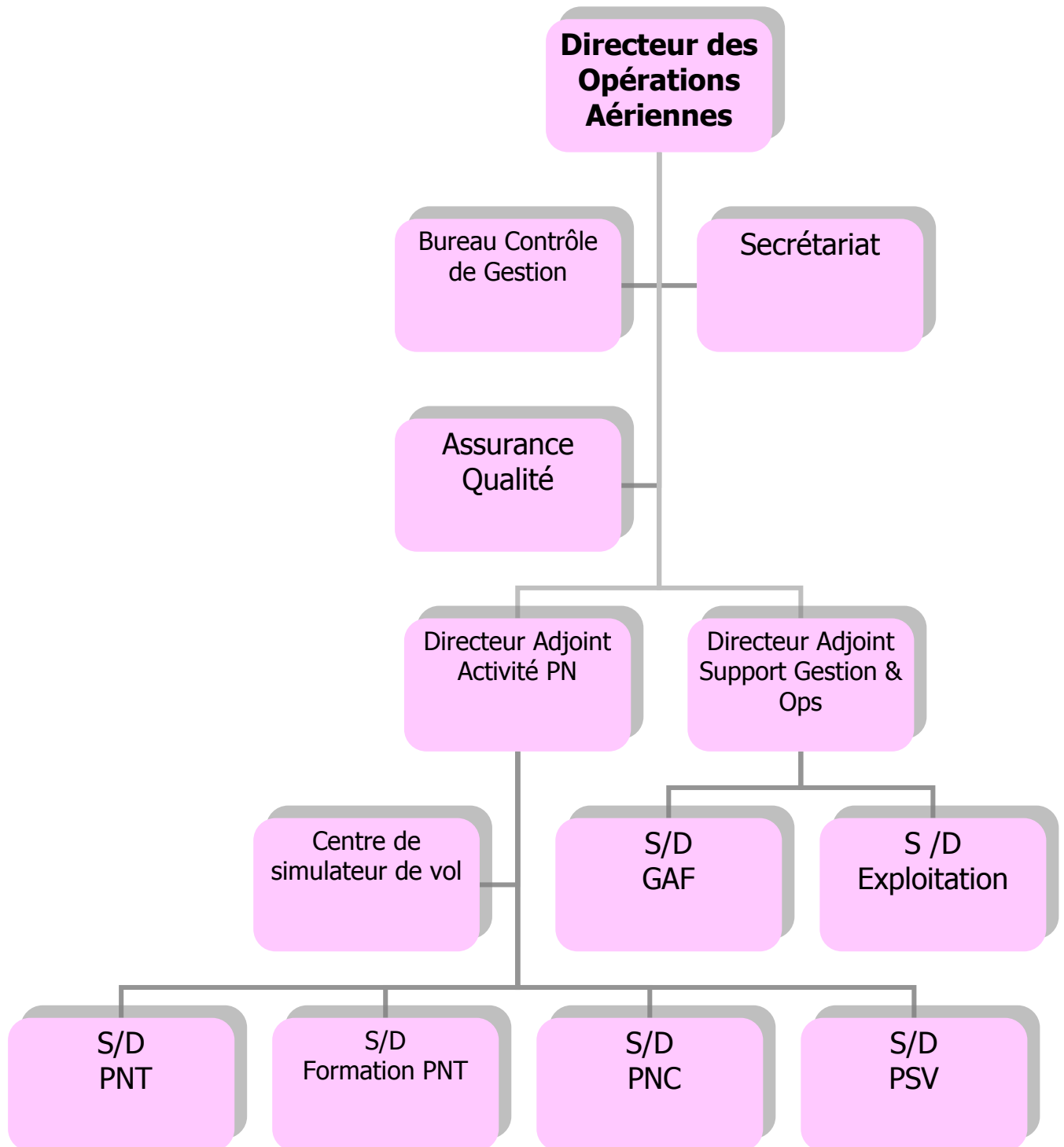
Tableau I.3 le réseau international.

I.3 Direction des opérations Aériennes (D.O.A)

I.3.1 Organigramme de la compagnie AIR ALGERIE



I.3.2. ORGANISATION DE LA DIRECTION DES OPERATIONS AERIENNES :



Chapitre 2

LES AUDITS ET LES EXIGENCES REGLEMENTAIRES

Les compagnies aériennes sont soumises à un nombre croissant d'inspections et d'audits dont le contenu et les objectifs se recoupent bien souvent. Les deux dernières années ont vu tout particulièrement croître les audits et la variabilité des normes qu'ils imposent. C'est en partant de ce constat que IATA a pris la décision de créer un programme qui harmoniserait et rationaliserait les audits, l'IOSA.

I. PRESENTATION DE L'IOSA :

L'audit opérationnel de sûreté de l'A.I.T.A (IOSA) est le premier audit de sécurité à être reconnu au niveau international. Ce programme vise à réduire le nombre d'audits de recouvrement au moyen d'un système normalisé simple qui sera accepté dans le monde entier. En éliminant le besoin de tant d'audits, IOSA aura comme conséquence des économies immédiates à court terme, et de plus grandes efficacités économiques par des opérations améliorées dans le long terme.

IOSA devient extrêmement important quand une ligne aérienne ou une organisation de transport aérien souhaite se distinguer par l'acquiescement à cette norme globale admise.

IOSA est basé globalement sur des normes harmonisées

Des normes d'IOSA sont dérivées de toutes les normes appropriées d'ICAO, en particulier annexes 1, 6, et 8, aussi bien que des règlements du JAA, FAA, et les meilleures pratiques en matière d'industrie. Les normes d'audit d'IOSA sont basées sur huit secteurs qui contribuent à la sécurité opérationnelle d'une compagnie aérienne. Sont :

- Organisation de corporation et systèmes de gestion (ORG)
- Opérations De Vol (VOL)
- Commande Opérationnelle - Expédition De Vol (DSP)
- Technologie d'avion et entretien (MNT)
- Opérations De Carlingue (CABINE)
- Manutention Au sol (GRH)
- Opérations De Cargaison (CGO)

- Sécurité Opérationnelle (Sec)

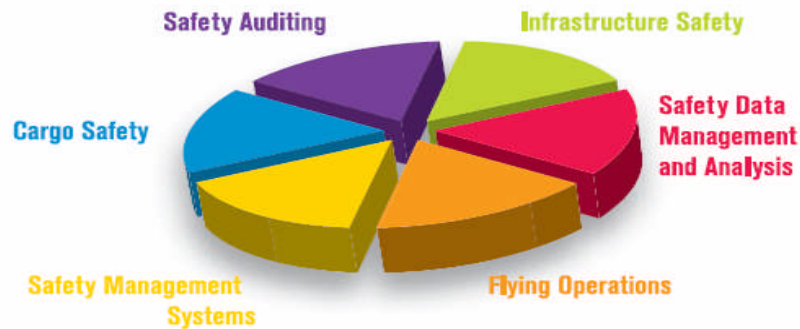


Figure I.1. Les secteurs qui contribuent à la sécurité opérationnelle d'une compagnie aérienne

OBJECTIF :

Son objectif est de définir des règles et des repères clairs sur des aspects multiples tels que les normes de sécurité, la sûreté, le fonctionnement et le contrôle des compagnies aériennes.

II. DEFINITION DE L'AUDIT :

L'audit a été défini de différentes façons, selon les pays, les cabinets d'expertises spécialisés ou les universitaires. Mais tout d'abord « audit » est un mot Latin qui vient de « audire » qui veut dire « écouter ».

L'audit c'est Un processus structuré évaluer certaines opérations d'une organisation à un moment donné par rapport à un référentiel. Il permet de constater, mesurer les écarts, définit les actions correctrices à mettre en œuvre, et déterminer le niveau de la conformité aux conditions identifiées spécifiques.

OBJECTIFS :

Un audit doit être conçu pour s'approcher des objectifs suivants :

- déterminer la conformité des éléments du système de gestion de la qualité aux exigences spécifiées,
- déterminer l'aptitude du système de gestion de la qualité mis en œuvre à atteindre les objectifs qualité spécifiés,

- donner à l'audité la possibilité d'améliorer son système et son efficacité,
- satisfaire aux exigences réglementaires,
- permettre la certification du système qualité de la compagnie

III. LES DIFFERENTS TYPES D'AUDIT :

les types d'audit se distinguent en fonction de l'intervenant ,L'audit peut être interne à l'entreprise, ce qui nous amène à dire qu'il existe deux types d'audit, l'audit externe et l'audit interne :

III.1. L'AUDIT EXTERNE :

Un audit externe est une comparaison méthodique et indépendante entre la manière dont une exploitation est conduite et la manière dont les procédures opérationnelles publiées disent qu'elles devraient être conduites.

L'audit externe ce fait par un control régulier sous forme de questionnaire et se fait par des auditeurs des organismes externes à la compagnie tels que :

- l'organisme de l'aviation civil internationale (OACI).
- L'IATA
- JAA

Ou par des constructeurs avion tels que :

- BOING
- AIRBUS

Ou par la tutelle de l'état (DACM).

III.2. L'AUDIT INTERNE :

L'audit interne est la révision périodique des instruments dont disposent une direction pour contrôler et gérer la compagnie. Cette activité est exercée par des auditeurs au sein de la compagnie. Les objectifs principaux des auditeurs internes sont donc, dans le cadre de cette révision périodique, de vérifier si les procédures en place comportent les sécurités suffisantes, si les informations sont sincères, les opérations régulières, les organisations efficaces, les structures claires et actuelles.

IV. L'EQUIPE D'AUDIT:

L'équipe d'audit est établie par les responsables du programme d'audit et peut se composer d'auditeurs, d'auditeurs en cours de formation et d'experts techniques, travaillant sous la Direction du responsable de l'équipe d'audit.

Pour décider de la taille et de la composition de l'équipe d'audit, il est recommandé de tenir compte des éléments suivants:

- Les objectifs, le champs, les critères, le ou les localisation(s) et la durée estimée de l'audit,
- les exigences en matière de compétences, y compris la langue,
- la nécessité de préserver l'indépendance de l'équipe d'audit par rapport aux activités à auditer et d'éviter les conflits d'intérêts,
- la capacité des membres de l'équipe d'audit à travailler ensemble pour optimiser leurs compétences et interagir efficacement avec l'audité de manière à obtenir la combinaison collective de connaissances, d'aptitudes et de qualité personnelles, nécessaire pour effectuer l'audit de manière efficiente.
- le client de l'audit ou l'audité à le droit de demander le remplacement de membres particuliers de l'équipe d'audit pour des motifs valables.

IV.1. RESPONSABLE D'EQUIPE D'AUDIT:

Il convient qu'un responsable d'équipe d'audit ait acquis une expérience d'audit supplémentaire avec l'objectif de développer les connaissances et les aptitudes. Il convient que cette expérience supplémentaire ait été acquise en assumant le rôle de responsable d'équipe d'audit sous la direction et avec les conseils d'un autre auditeur ayant la compétence de responsable d'équipe d'audit.

IV.2. NORMES DES AUDITEURS :

Ces normes sont des conditions que l'auditeur doit respecter, elles sont définie par référence aux normes internationale, Les normes générales sont personnelles

de nature, elles couvrent la compétence, l'indépendance, la qualité de travail et le secret professionnel.

- **COMPETENCE** : le travail d'audit doit être effectué avec le soin nécessaire, par des personnes ayant une formation technique, une expérience et une compétence, suffisant en audit.
- **INDEPENDANCE** : l'auditeur doit être et paraître toute à fait indépendant financièrement, ou à tout autre points de vues dans ses relations d'affaires avec ses clients, et il doit faire preuves d'honnêteté et de sincérité dans l'exécution de son travail, ne doit pas laisser des préjugés ou, des jugements préconçus entacher son objectivité.
- **QUALITE DE TRAVAIL** : l'accomplissement de la mission et la rédaction du rapport doivent être effectués avec le soin nécessaire.
- **SECRET PROFESSIONNEL** : l'auditeur doit respecter le caractère confidentiel des informations recueillies à l'occasion de son travail, il est aussi très important que ne soit pas fait un usage personnel d'information.

v. METHODOLOGIE DE L'AUDIT INTERNE :

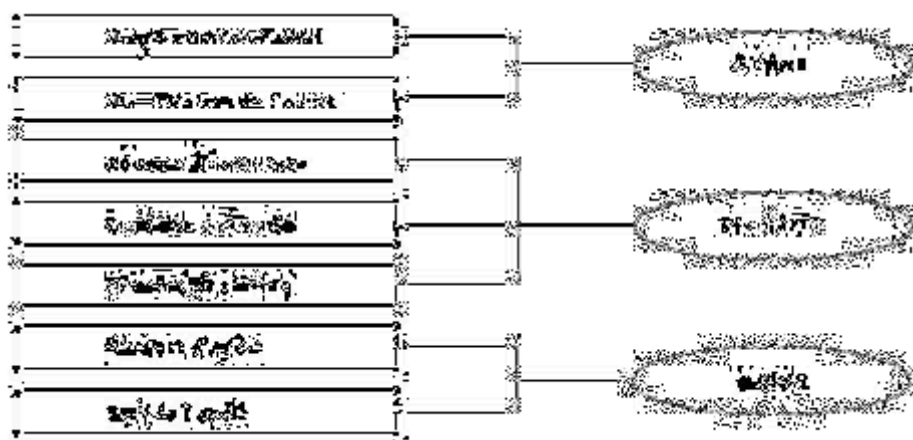


Figure II. 2. les phases de l'audit

V. 1. PREPARATION DU PLAN D'AUDIT:

Il convient que le responsable de l'équipe d'audit prépare un plan d'audit qui servirait de base d'accord entre le Commanditaire, l'équipe d'audit et l'audité en ce qui concerne la réalisation de l'audit. Il convient que ce plan facilite la programmation dans le temps et la coordination des activités d'audit.

Il convient d'adapter le degré de détail du plan d'audit au champ et à la complexité de l'audit. Le degré de détail peut, par exemple, être différent entre les audits initiaux et les audits ultérieurs ou entre les audits internes et externes. Il convient que le plan d'audit soit suffisamment flexible pour permettre des modifications, telles que celles du champ de l'audit, qui peuvent être nécessaires à mesure que se déroulent les activités sur site. Il convient que le plan d'audit couvre les éléments suivants:

- a) les objectifs d'audit;
- b) les critères d'audit et tous documents de référence;
- c) le champ de l'audit, y compris l'identification des unités organisationnelles et fonctionnelles et des processus à auditer;
- d) les dates et les lieux où seront menées les activités d'audit sur site;
- e) l'horaire et la durée prévus des activités d'audit sur site, y compris les réunions avec la direction de l'audité et les réunions de l'équipe d'audit;
- f) les rôles et responsabilités des membres de l'équipe d'audit et des accompagnateurs;
- g) la mise à disposition des ressources appropriées pour les domaines critiques de l'audit. Il convient que le plan d'audit couvre également, si nécessaire, les éléments suivants:
- h) l'identification du représentant de l'audité pour l'audit;
- i) la langue de travail et de rapport de l'audit lorsque ce n'est pas celle de l'auditeur et/ou de l'audité;
- j) les rubriques du rapport d'audit;
- k) la logistique (déplacements, dispositions sur site, etc.);

l) les questions relatives à la confidentialité;

m) les activités de suivi d'audit. Il est recommandé que le plan soit passé en revue et accepté par le commanditaire de l'audit et présenté à l'audité avant de débiter les activités d'audit sur site. Il convient de résoudre toute objection, soulevée par l'audité, entre le responsable de l'équipe d'audit, l'audité lui-même et le commanditaire de l'audit. Il convient que toute révision du plan d'audit fasse l'objet d'un accord entre les parties concernées avant de poursuivre l'audit.

V.2. PLANIFICATION D'AUDIT:

Il convient de fonder chaque audit individuel sur des objectifs, un champ et des critères d'audit clairement définis. Les objectifs d'audit sont par exemples :

- déterminer la conformité du système de management à des exigences spécifiées,
- évaluer la conformité aux exigences légales,
- confirmer l'efficacité du système de management mis en oeuvre à atteindre des objectifs spécifiés.

Les champs de l'audit décrit l'étendue et les limites de l'audit en termes de facteurs tels que l'emplacement physique, les activités et les processus.

V.3. LA RÉUNION D'OUVERTURE

Il convient de tenir une réunion d'ouverture avec la direction de l'audité ou, le cas échéant, avec les personnes responsables des fonctions ou des processus à auditer. Le but de la réunion d'ouverture est

- a) De confirmer le plan d'audit,
- b) De présenter brièvement la manière dont les activités d'audit seront menées,
- c) De confirmer les circuits de communication, et
- d) D'offrir la possibilité à l'audité de poser des questions.

Dans de nombreux cas, par exemple des audits internes dans un petit organisme, la réunion d'ouverture peut se réduire à annoncer qu'un audit est réalisé et à expliquer la nature de cet audit.

Dans d'autres situations, il convient que la réunion soit formelle et que des enregistrements de présence soient conservés.

Le responsable de l'équipe d'audit préside généralement la réunion. Les sujets suivants sont évoqués, selon le cas:

- a) la présentation des participants, y compris une description succincte de leurs rôles;
- b) la confirmation des objectifs, du champ et des critères de l'audit;
- c) la confirmation, avec l'audité, de l'horaire de l'audit et des autres dispositions nécessaires, par exemple la date et l'heure de la réunion de clôture, toutes les réunions intermédiaires entre l'équipe d'audit et la direction de l'audité, ainsi que tout changement de dernière minute;
- d) les méthodes et procédures utilisées pour réaliser l'audit, notamment en informant l'audité que les constats d'audit ne porteront que sur un échantillon des informations disponibles et comporteront donc un élément d'incertitude;
- e) la confirmation des circuits de communication formels entre l'équipe d'audit et l'audité;
- f) la confirmation de la langue à pratiquer pendant l'audit;
- g) la confirmation du fait que, pendant l'audit, l'audité sera tenu informé de l'avancement de l'audit;
- h) la confirmation de la disponibilité des ressources et de la logistique nécessaire à l'équipe d'audit;
- i) la confirmation des règles de confidentialité;
- j) la confirmation des consignes de sécurité et des procédures d'urgence et de sûreté applicables à l'équipe d'audit;
- k) la confirmation de la disponibilité, des rôles et de l'identité de tout guide;

- l) la méthode pour rendre compte, y compris tout classement des non-conformités;
- m) les informations sur les conditions dans lesquelles il peut être mis fin à l'audit;
- n) les informations relatives à tout système d'appel relatif à la réalisation ou aux conclusions de l'audit.

V. 4. LA REUNION DE CLOTURE:

Il convient de tenir une réunion de clôture, présidée par le responsable de l'équipe d'audit, pour présenter les constats et les conclusions d'audit, de sorte que l'audité les comprenne et les accepte et convenir, si nécessaire, de la date de présentation d'un plan d'actions correctives et préventives par l'audité. Il convient que l'audité participe à la réunion de clôture. Le commanditaire de l'audit et d'autres parties invitées peuvent également y participer. Si nécessaire, il convient que le responsable de l'équipe d'audit informe l'audité de toutes situations rencontrées pendant l'audit, susceptibles d'altérer la confiance qui peut être accordée aux conclusions d'audit.

Dans de nombreux cas, par exemple les audits internes dans un petit organisme, la réunion de clôture peut se résumer à la présentation des constats et des conclusions d'audit

V.5. CLÔTURE DE L'AUDIT:

L'audit est fini lorsque toutes les activités décrites dans le plan d'audit ont été réalisées et que le rapport d'audit approuvé a été diffusé. Il convient de conserver ou de détruire les documents relatifs à l'audit comme convenu entre les parties participantes et conformément aux procédures du programme d'audit et aux exigences légales, réglementaires et contractuelles applicables.

Sauf exigence légale contraire, il convient que l'équipe d'audit et les responsables du programme d'audit ne divulguent pas le contenu des documents, toute autre

information obtenue lors de l'audit ou le rapport d'audit, à toute autre partie sans l'accord explicite du commanditaire de l'audit et, le cas échéant, l'approbation de l'audit. Si la divulgation du contenu d'un document d'audit est requise, il est recommandé d'en informer le commanditaire de l'audit et l'audité dès que possible.

V.6. LE RAPPORT D'AUDIT INTERNE

Le rapport est l'archive final de l'audit. C'est le document qui est l'archive officiel d'un audit et qui contient l'information concernant la conduite et des résultats de l'audit, y compris l'exécution des modalités de reprise et la fermeture de tous les résultats.

Il convient que le responsable de l'équipe d'audit soit responsable de la préparation et du contenu du rapport d'audit. Il est recommandé que le rapport d'audit fournisse un enregistrement complet, précis, concis et clair de l'audit. Et qu'il comprenne, ou y fasse référence, les éléments suivants:

- a) les objectifs d'audit;
- b) le champ d'audit, notamment l'identification des unités organisationnelles et fonctionnelles ou des processus audités et le laps de temps couvert;
- c) l'identification du commanditaire de l'audit;
- d) l'identification des membres de l'équipe d'audit et de son responsable;
- e) les dates et les lieux où les activités d'audit sur site ont été réalisées;
- f) les critères d'audit;
- g) les constats d'audit;
- h) les conclusions d'audit.

Si applicable, il convient que le rapport d'audit comprenne également, ou y fasse référence, les éléments suivants:

- i) le plan d'audit;
- j) la liste des représentants de l'audité;
- k) un résumé du processus d'audit, y compris l'incertitude et/ou les obstacles rencontrés susceptibles d'altérer la confiance qui peut être accordée aux conclusions d'audit;

- l) la confirmation que les objectifs d'audit ont été atteints dans le cadre du champ de l'audit et conformément au plan d'audit;
- m) les domaines non couverts bien que compris dans le champ de l'audit;
- n) les opinions divergentes non résolues entre l'équipe d'audit et l'audité;
- o) les recommandations pour l'amélioration, si cela est précisé dans les objectifs d'audit;
- p) les plans d'action de suivi d'audit, si cela est convenu;
- q) une déclaration relative à la confidentialité du contenu;
- r) la liste de diffusion du rapport d'audit.

V. 7. SUIVI D'AUDIT:

Les conclusions de l'audit peuvent mentionner la nécessité d'actions correctives, préventives ou d'amélioration, quand cela est applicable. Ces actions sont généralement décidées et réalisées par l'audité dans des délais convenus et ne sont pas considérées comme faisant partie de l'audit. Il convient que l'audité informe le commanditaire de l'audit de l'état d'avancement de ces actions.

Il convient de vérifier l'achèvement et l'efficacité des actions correctives. Cette vérification peut être incluse dans un audit ultérieur.

Les objectifs du programme d'audit peuvent spécifier que le suivi soit réalisé par les membres de l'équipe d'audit dont l'expertise apporte une valeur ajoutée. Dans ce cas, il est recommandé de prendre garde à préserver l'indépendance lors d'activités d'audit ultérieures.

VI. DEFINITION ET TERMINOLOGIE :

Pour les besoins de ce manuel, les définitions des termes utilisés portant la supervision de la sécurité sont:

- Audité: celui qui est audité
- Auditeur: celui qui est formé pour effectuer des audits
- Constats d'audit: tout écart des critères d'audit

- Conformité :Accomplissement des caractéristiques contenues dans les normes ou les pratiques recommandées ; des caractéristiques de moyens de conformité sont documentées et/ou mises en application par l'opérateur.
- Documenté :L'état des spécifications opérationnelles comme étant édité et exactement représenté dans a document commandé de l'opérateur.
- Mis en application : L'état des spécifications comme étant activé, intégré, incorporé, déployé, installé, ou rendu disponible en tant qu'élément du système opérationnel, et surveillé et évalué selon les besoins pour l'efficacité continue.
- Non-conformité: non-satisfaction d'une exigence spécifiée
- Plan d'audit :Un programme détaillé d'action pour l'exécution et l'accomplissement d'un audit.
- Programme d'audit: planification des audits pour une période déterminée
- Critères d'audit: ensemble de politiques, procédures ou exigences déterminées
- Preuves d'audit: enregistrements, énoncés de faits ou autres informations, qui se rapportent aux critères d'audit
- Constats d'audit: résultats de l'évaluation des preuves d'audit recueillies, par rapport aux critères d'audit
- Conclusions d'audit résultat d'un audit fourni par l'équipe d'audit après avoir pris en considération les objectifs de l'audit et tous les constats d'audit
- Champ de l'audit : étendue et limites d'un audit
- Ecart d'audit: Défaillance de mettre en application les éléments critiques d'un système de sécurité

Partie I

NORMES ET PRATIQUES
RECOMMANDES

LE PROTOCOL D'AUDIT:

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

Le protocole d'audit peut être modifié en raison de l'ampleur et de la complexité des activités aéronautiques. Il est nécessaire que la compagnie soit informée des modifications et changements apportés à son spécifique audit.

Le protocole d'audit est divisé en chapitres portant sur chaque sujet visé par le programme. Cet audit touche les domaines suivants :

1. SYSTEME DE GESTION ; vérification de la disponibilité d'un système de gestion interne pour l'efficacité des procédures
2. FORMATION ET QUALIFICATION ; s'assurer que tout le personnel a reçu des formations spécifiques à la tâche et des qualifications sur les systèmes utilisés et que l'exploitant a prévu des formations de rafraîchissement.
3. LIGNE : vérifie tous les systèmes qui touchent la sécurité de l'avion, en vol et au sol comme (la planification des vols, la surveillance des vols, le chargement du carburant, les conditions givrantes ...etc)
4. CONDITIONS ET CARACTERISTIQUES DU CONTROLE OPERATIONNEL : vérification des systèmes de contrôle des aéroports et de la circulation des vols

MESURE D'ECART :

Le schéma ci dessous représente la méthodologie des tableaux de la check liste pour mesurer les écarts :

Les numéros 1,2,3 et 4 présentes :

- 1 : conformité
- 2 : écart documentaire
- 3 : écart implémentaire
- 4 : sur qualité

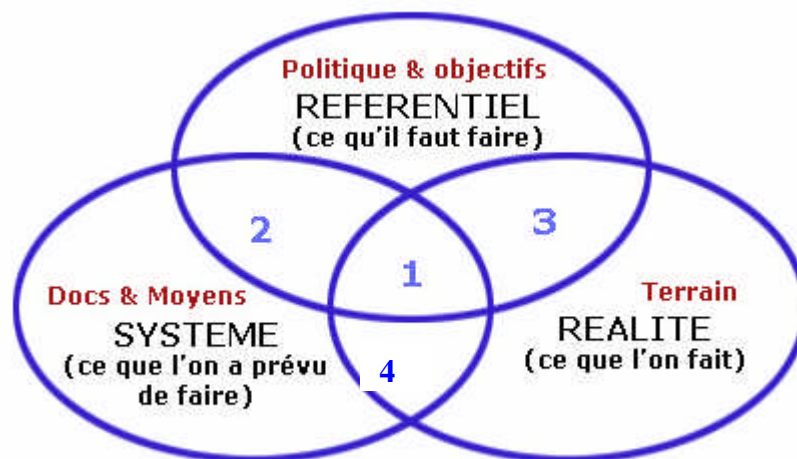


Figure III.1.MESURE D'ECART

Chapitre 3

Normes et Pratiques recommandés de la
check liste « DISPATCHE »

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL								
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A	
	YES	NO	YES	NO	YES	NO		
I.1.1.SYSEME DE GESTION								
D/MC.1.1. L'opérateur doit avoir un système de gestion pour assure la surveillance, le contrôle de tous les vols, les opérations de service opérationnelles et d'autres activités associées selon des normes de l'opérateur et les instructions de l'état. (G)	X		X		X			
Ref: manex partie A								
I.1.2.CONDITION D'ETAT								
D/MC.2.1 L'opérateur doit avoir un processus pour assurer le manuel d'exploitation (OM), pour inclure les amendements et/ou les révisions, il est soumis à l'autorité pour l'acceptation ou l'approbation.	X		X		X			
Ref: manex partie A. chapitre DISPATCH procédure de mise a jour.								
I.1.3 ORGANISATIONS ET RESPONSABILITES								
D/MC.3.1. L'opérateur doit assurer des autorités, des fonctions et des responsabilités du contrôle opérationnel de tous les vols qui sont définis et communiqués dans toute l'organisation, pour inclure : 1. Pilote au commande (PIC). 2. S'il est valable, l'officier d'opérations de vol (FOO) et/ou l'assistant d'opérations de vol (FOA) qui soutiennent, Donnent des consignes et/ou aident le PIC ou le FOO dans la conduite sûre de chaque vol. (G)	X		X		X			
Ref: manex partie A section 1 chapitre DISPATCH								
D/MC.3.2. L'opérateur doit assurer un plan pour la délégation des fonctions dans le système de gestion pour le contrôle opérationnel de chaque vol, selon D/MC.1.1 , pour assurer la continuité gestionnaire quand les directeurs responsables du contrôle opérationnel sont absents du lieu de travail. (G)	X		X		X			
Ref:								
D/MC.3.3. L'opérateur doit assigner l'autorité et la responsabilité dans le système de gestion une liaison avec les autorités valables et d'autres entités externes concernant le contrôle opérationnel.	X		X		X			
Ref:								
D/MC.3.4. L'opérateur doit assigner l'autorité pour le contrôle opérationnel de chaque vol individuel(s) convenablement qualifié, pour inclure l'un ou l'autre : 1. seulement le PIC et un FOO dans un système partagé de contrôle opérationnel qui exige l'utilisation du	X		X		X			

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.3 ORGANISATIONS ET RESPONSABILITES							
D/MC.3.4. (suite). personnel de FOO, ou 2. seulement le PIC dans un système non partagé de contrôle opérationnel. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/MC.3.5. L'opérateur doit assigner des responsabilités de contrôle opérationnel de chaque vol individuel(s) convenablement qualifié, pour inclure : 1. seulement le PIC ; 2. seulement le personnel de FOO et/ou de FOA qui soutient, donne des instructions et/ou aide le PIC ou le FOO dans la conduite sûre de chaque vol. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/MC.3.6. Si un FOO est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit assigner la responsabilité à un tel personnel pour : 1. Aider le PIC dans la préparation de vol et fournir l'information appropriée requise 2. Aider le PIC dans la préparation du plan de vol opérationnel de la circulation aérienne (ATS) ; 3. Signer, si applicable, les plans de vol opérationnel d'ATS; 4. Classer le plan de vol d'ATS avec l'unité appropriée d'ATS ; 5. Mobiliser le PIC, tandis qu'en vol, avec l'information appropriée qui peut être nécessaire pour la conduite sûre du vol ; 6. En cas d'une urgence, lancer les procédures appropriées comme indiqué dans l'OM. (G)							X
Ref:							
D/MC.3.7. L'opérateur doit assurer, en cas d'une situation d'urgence qui met en danger la sécurité de l'avion ou des personnes, et qui devient notoire d'abord à l'opérateur, le FOO, FOA ou, autre personne déléguée qui assigne la responsabilité de l'exécution de l'action selon D/MC.3.8. pour inclure, en cas de besoin : 1. déclenchement des procédures d'urgence, conformément à l'OM ; 2. l'avis aux autorités compétentes, sans tarder, de la nature de la situation ; 3. une demande d'aide, s'il y a lieu. (G)		X	X			X	
Ref:							
D/MC.3.8. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer, en cas d'urgence, le FOO, FOA ou autre personne déléguée : 1. lance des procédures conformément à l'OM, tout en évitant n'importe quelle mesure qui serait en conflit avec des procédures d'ATC ; 2. transporte, par tous les moyens disponibles,		X	X			X	

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL								
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A	
	YES	NO	YES	NO	YES	NO		
I.1.3 ORGANISATIONS ET RESPONSABILITES								
D/MC.3.8. (suite). l'information sécuritaire au PIC qui peut être nécessaire pour la conduite sûre du vol, y compris l'information liée à n'importe quels amendements au plan de vol qui deviennent nécessaires en vol. (G)		X	X			X		
Ref:								
I.1.4.COMMUNICATION Et COORDINATION								
D/MC.4.1. L'opérateur doit avoir un système de communication qui permet et assure un efficace échange d'information du point de vue du fonctionnement appropriée dans tout le système de gestion et parmi le personnel du contrôle opérationnel. (G)	X		X		X			
Ref:								
D/MC.4.2. L'opérateur doit avoir un système de communication qui assure les responsabilités de FOO, le FOA et/ou autre personne délégué selon D/MC.3.7 et D/MC.3.8 est équipé de procédures de notification courantes d'accidents et d'incidents.	X		X		X			
Ref:								
D/MC.4.3. L'opérateur doit avoir un système auquel il assure le personnel du contrôle opérationnel qui a l'accès a l'information concernant la conduite sûre de chaque vol, pour inclure l'information liée à : 1. l'avion (MEL, entretien) ; 2. météorologie ; 3. sécurité (procédures de notification courantes d'accidents et d'incident) ; 4. routes, incluant au dessus d'un plan d'eau et le terrain critique (NOTAMs, équipements, pannes) ; 5. Services de trafic aérien (ATS). (G)	X		X		X			
Ref:								
I. 1.5 FOURNITURE DE RESSOURCES								
D/MC.5.1. L'opérateur doit assurer l'existence d'une infrastructure physique et doit travailler l'environnement cela répond au système de gestion et aux exigences du contrôle opérationnel. (G)	X		X		X			
Ref:								
D/MC.5.2. L'opérateur doit assurer des positions dans l'organisation concernant Le contrôle opérationnel des vols qui sont remplis par le personnel sur la base de la connaissance, qualifications, formation et éprouvent approprié pour la position. (G)	X		X		X			
Ref:								

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.5 FOURNITURE DE RESSOURCES							
D/MC.5.3.(suite). L'opérateur doit avoir un processus pour assurer des demandeurs loués dans les services du contrôle opérationnel qui sont priés de démontrer les possibilités de parler et de lire dans une langue qui permettra la communication avec d'autres secteurs dans l'organisation concernant le contrôle opérationnel.	X		X		X		
Ref:							
D/MC.5.4. Si un FOO agréé est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit assurer que chaque FOO, avant d'être assigné aux fonctions de contrôle opérationnel, tient un officier valide d'opérations de vol ou permis d'expéditeur de vol publié ou identifié par l'état. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/MC.5.5. Si un FOO est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit assurer un tel personnel, avant d'être assigné aux fonctions du contrôle opérationnel: 1. conditions minimum d'âge, connaissance, d'expérience et compétence de rassemblement de l'état, si applicables ; 2. démontrer la connaissance et/ou la compétence du contrôle opérationnel, comme indiquer dans le tableau 3.5 ; 3. démontrer la capacité d'analyser le temps, créer des plans de vol précis et fournir l'aide aux vols ; accomplissent d'observation d'un vol selon D/FQ.34	X		X		X		
Ref:							
D/MC.5.6. Si un FOO est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur devrait assurer un tel personnel loué dans des services du contrôle opérationnel n'est pas moins 21 ans et: 1. Avoir comme minimum, un an d'expérience en tant qu'assistant dans le contrôle opérationnel des vols de transports aériens, ou 2. Avoir d'une manière satisfaisante accompli un cours de formation formel comme un ou agent d'opérations des vols, ou 3. Avoir comme minimum, un total de deux ans de service ou la combinaison de ce qui suit : a) Membre d'équipage de vol dans des opérations de transports aériens ; b) Météorologiste dans une organisation expédiant l'avion ; c) Contrôleur aérien ; d) Surveillant technique du FOO ; e) Surveillant technique des systèmes de transport aérien. (G)	X		X		X		
Ref:							

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.5 FOURNITURE DE RESSOURCES							
<p>D/MC.5.7. Si un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel pour soutenir ou aider le PIC ou le FOO dans les domaines d'intérêt spécifiques, l'opérateur doit assurer un tel personnel avant d'être assigné des fonctions dans une opération de service opérationnel qui ont reçu la formation pour leur domaine d'intérêt spécifique et :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Conditions minimum d'âge, de connaissance, d'expérience et de compétence de rassemblement de l'autorité, Comme applicable ; 2. Avoir démontré la connaissance et/ou la compétence dans le contrôle opérationnel s'approprier à n'importe quelle attribution des fonctions, comme indiqué dans le tableau 3.5 ; 3. Avoir démontré la capacité de fournir l'aide, dans leur domaine d'intérêt spécifique, à le PIC et/ou le FOO, comme applicable. (G) 	X		X		X		
Ref:							
<p>D/MC.5.8. Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir un processus pour assurer un tel personnel, avant d'être assigné des fonctions dans les services de contrôle opérationnel ;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. être formé à un niveau minimum d'expérience acceptable pour l'opérateur et/ou l'état ; 2. Avoir démontré la compétence dans l'exécution des fonction(s) applicable de contrôle opérationnel sous la surveillance du personnel qualifié 	X		X		X		
Ref:							
<p>D/MC.5.9. Si un FOO, FOA, ou tout autre personnel qui soutien ou aide au contrôle opérationnel des vols sont utilisés dans le système de contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir une politique concernant l'utilisation de substances psychoactive par un tel personnel qui :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Interdit l'exercice des fonctions tandis que sous l'influence des substances psychoactive 1. Interdit l'utilisation des substances psychoactive ; 2. Exige que tout le personnel qui sont identifiés comme s'engageant dans n'importe quel genre d'utilisation problématique des substances psychoactive sont enlevées des fonctions sûreté critiques ; 3. Répond aux exigences de l'autorité. (G) 	X		X		X		
Ref:							

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.6.SYSTEME DE DOCUMENTATION							
<p>D/MC.6.1. L'opérateur doit avoir un système de gestion et de contrôle pour la documentation et/ou les données utilisé directement dans la conduite ou l'appui du contrôle opérationnel, pour inclure :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Moyens d'identification de la version des documents opérationnels ; 2. Un procédé de distribution qui assure la disponibilité de la version en cours de l'OM pour approprier le personnel du contrôle opérationnel ; 3. Revue et révision selon les besoins, pour maintenir la devise d'information contenue dans les documents ; 4. Conservation des documents qui permet la référence et l'accessibilité faciles ; 5. Identification et disposition des documents désuets ; 6. La réception de la documentation et/ou des données des sources extérieures pour assurer l'information reçu à temps de répondre à des exigences opérationnelles ; 7. Conservation et diffusion de documentation reçues des sources extérieures. (G) 	X		X		X		
Ref:							
<p>D/MC.6.2. L'opérateur doit assurer le système de gestion et de contrôle pour la documentation du contrôle opérationnel indiquée dans les D/MC.6.1., comme minimum :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 . l'OM ; 2 .d'autres documents qui sont mis en référence dans l'OM et contiennent l'information et/ou des consignes appropriées au personnel du contrôle opérationnel.(G) 	X		X		X		
Ref:							
<p>D/MC.6.3.L'opérateur doit assurer le système de gestion et de contrôle pour la documentation du contrôle opérationnel indiquée dans D/MC.6.1 , comme minimum, les documents suivants des urgences extérieur :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les règlements de l'état de l'opérateur et d'autres états appropriés aux opérations 2. Normes internationales d'ICAO et pratiques recommandées 3. Directives d'aptitude au vol ; 4. Publications aéronautiques de l'information, y compris NOTAMS ; 5. Manuels de vol approuvés ou par l'état (AFM) 6. Manuel d'utilisation du constructeur avion, y compris les données d'exécution, le poids et l'équilibre données/manuels, listes de contrôle et MEL\CDL ; 7. Les communications opérationnelles de l'autre fabricant, comme applicables. (G) 	X		X		X		
Ref:							

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.6. SYSTEME DE DOCUMENTATION							
D/MC.6.4. L'opérateur doit avoir des processus pour assurer la teneur de la documentation utilisée directement dans la conduite ou l'appui du contrôle opérationnel : 1. Etre identifiable et accessible au personnel du contrôle opérationnel ; 2. Contient l'information qui est claire, lisible et exactement représentée ; 3. Etre écrit dans un langage(s) compris par le personnel opérationnel ; 4. Etre présenté dans un format utilisable qui satisfait les besoins du personnel du contrôle opérationnel ; 5. Etre accepté ou approuvé par l'autorité. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/MC.6.5. Si l'opérateur utilise un système électronique pour la gestion et le contrôle de la documentation, le système doit prévoir une génération programmée des dossiers d'urgence pour des documents utilisés directement dans la conduite ou l'appui du contrôle opérationnel. (G)	X		X		X		
Ref:							
I.1.7.MANUEL D'EXPLOITATION							
D/MC.7.1. L'opérateur doit avoir un manuel d'exploitation (OM) pour l'usage du contrôle opérationnel du personnel, qui peut être publié en plusieurs volumes séparés, qui contient les politiques, les procédures et consignes ou informations nécessaires pour la conformité aux règlements applicables, lois, règles et Normes d'opérateur. Comme minimum, le contenu de l'OM sera conforme aux caractéristiques du D/MC.6.4. et tableau 3.2. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/MC.7.2. L'opérateur doit avoir une description du plan de vol opérationnel (OFP), ou un document équivalent dans l'OM, pour inclure des consignes pour son usage par le personnel du contrôle opérationnel et un contour du contenu selon des caractéristiques dans le tableau 3.3. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/MC.7.3. L'opérateur doit assurer que ces parties de l'OM concernant le contrôle opérationnel du personnel sont clairement identifiées et définis.	X		X		X		
Ref:							
D/MC.7.4. Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour permettre à un tel personnel, comme applicable, de se conformer aux conditions et limitations indiquées dans l'AOC. (G)	X		X		X		
Ref:							

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.8.SYSTEME D'ARCHIVES							
<p>D/MC.8.1. L'opérateur doit avoir une gestion et un système de contrôle pour la conservation des archives qui documentent le respect des conditions liées au contrôle opérationnel, pour inclure les conditions de formation et de qualification du personnel de FOO et de FOA, comme applicable.</p> <p>Un tel système sera dans l'accord avec des conditions de l'autorité, comme applicables, et prévoient la gestion et commande des disques à assurer :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Identification ; 2. Lisibilité ; 3. Entretien ; 4. Conservation et récupération ; 5. Protection et sécurité ; 6. Disposition. 	X		X		X		
Ref:							
<p>D/MC.8.2. L'opérateur doit assurer le système d'archive de contrôle opérationnel indiqué dans D/MC.8.1 adresse l'information suivante, comme minimum :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'information et données opérationnelles pour chaque vol indiqué dans D/MC.8.4 et tableau 3.4 ; 2. Les archives de communications du contrôle opérationnel indiqué dans D/MC.8.5 ; 3. L'accomplissement des conditions de qualification de FOO et/ou de FOA définies dans D/MC.8.6, D/MC.8.7, D/MC.8.8 et D/MC.8.9, si applicables; 4. Une copie signée de l'OFP, comme indiqué dans D/OL .2.5. 5. Communications de liaison de données, comme indiqué dans le OPS/ES.3.30.(G) 	X		X		X		
Ref:							
<p>D/MC.8.3. Si l'opérateur utilise un système électronique pour la gestion d'archive, le système doit prévoir une génération programmée des dossiers d'urgence pour les archives appropriés liés au contrôle opérationnel. (G)</p>							
Ref:							
<p>D/MC.8.4. L'opérateur doit avoir n processus à enregistrer et maintenir, pendant une période déterminée par l'opérateur ou l'autorité, l'information opérationnelle et les données pour chaque vol. Comme minimum, l'information et les données de vol maintenues seront conformes aux caractéristiques dans le tableau 3.4. (G)</p>	X		X		X		
Ref:							

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.8. Systeme D'archives							
D/MC.8.5. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer des copies des archives de communications liés au contrôle opérationnel est maintenu pendant une période déterminée par l'opérateur ou l'autorité.	X		X		X		
Ref:							
D/MC.8.6. Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit assurer des archives de formation pour un tel personnel, comme applicable, sont parvenus selon D/MC.8.1 , à inclure les archives documenter dont l'accomplissement : 1. Qualification initiale ; 2. Continuer la qualification. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/MC.8.7. si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir un processus pour maintenir les archives qui documentent l'accomplissement d'une évaluation annuelle de compétence par tels personnel, Comme applicable, pendant une période selon des conditions de l'autorité, mais pas moins d'un an.	X		X		X		
Ref:							
D/MC.8.8. Si l'opérateur à un programme de familiarisation de poste de pilotage pour le personnel de FOO selon D/FQ.3.4 , l'opérateur devrait avoir un processus pour maintenir un archive des activités opérationnelles de familiarisation de poste de pilotage accomplies par chaque FOO pendant une période selon des conditions de l'opérateur et/ou de l'autorité.	X		X		X		
Ref:							
D/MC.8.9. Si un FOO autorisé est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir un processus pour maintenir une copie du permis de chaque FOO pendant une période, selon les conditions de l'opérateur et/ou de l'autorité. (G)							X
Ref:							
I.9. (s'ouvrir intentionnellement)							
I.10. Assurance qualité							
D/MC.10.1. L'opérateur doit avoir un programme d'assurance de la qualité qui prévoit la vérification des services de contrôle opérationnel à intervalles prévus pour assurer les organismes avec les responsabilités du contrôle opérationnel: 1. Se conformer aux conditions de normalisation et internes ; 2. Satisfont aux besoins indiqués du contrôle opérationnel; 3. Le produit a désiré des résultats de sécurité 4. Qualité du contrôle opérationnel; 5. Identifient des risques, des conditions indésirables et des secteurs exigeant l'amélioration. (G)	X		X		X		

Ref :

MANAGEMENT ET CONTROLE

Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	

I.1.10. assurance qualité

D/MC.10.2. L'opérateur doit avoir les ressources suffisantes pour assurer des audits des services du contrôle opérationnel sont :

1. Programmé à des intervalles qui répondent à des exigences de système de gestion ;
2. Accompli au cours d'une période spécifique de temps. **(G)**

×

×

×

Ref:

D/MC.10.3. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer que les issues significatives résultant des audits de la qualité d'assurance des services du contrôle opérationnel sont sujettes à la revue régulière par la haute direction des organismes avec la responsabilité du contrôle opérationnel. **(G)**

×

×

×

Ref:

D/MC.10.4. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer les résultats qui résultent des audits des services du contrôle opérationnel qui assure :

1. Identification de cause ;
2. Développement d'action corrective ou préventive comme approprié pour adresser le ;
3. Exécution d'actions correctives ou préventive dans des secteurs opérationnels appropriés ;
4. Evaluation de l'action corrective ou préventive pour déterminer l'efficacité.

×

×

×

Ref:

I.1.11 Approvisionnement a L'extérieur et control de produit

D/MC.11.1. Si l'opérateur a des fonctions par la conduite externe de prestataires de service liées au contrôle opérationnel des vols, l'opérateur doit avoir un processus pour assurer qu'un contrat ou un accord est exécuté avec de tels prestataires de service externes, qui incluent ou mettent en référence les caractéristiques mesurables qui peuvent être surveillées par l'opérateur, pour assurer les conditions qui affectent la sécurité des opérations de vol sont accomplies. **(G)**

×

×

×

Ref:

MANAGEMENT ET CONTROLE								
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A	
	YES	NO	YES	NO	YES	NO		
I.1.11 Approvisionnement A L'extérieur Et Contrôle De Produit								
D/MC.11.2. Si l'opérateur à des prestataires de service externe conduisent des fonctions opérationnelles liées au contrôle opérationnel des vols, l'opérateur doit avoir un processus pour surveiller de tels prestataires de service externes, pour assurer les conditions qui affectent la sécurité des opérations de vol sont accomplies. (G)								X
Ref:								
D/MC.11.3. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer des données ou les produits acquis des fournisseurs externe (autre que des produits de données de navigation électronique comme indiqué dans D/MC.11.4 , qui affectent directement la sécurité des opérations de vol, rassemblement a exigé des caractéristiques techniques avant d'être utilisée dans le contrôle opérationnelle des vols. (G)	X		X		X			
Ref:								
D/MC.11.4. Si l'opérateur utilise les produits des données électroniques de navigation pour l'application dans le contrôle opérationnel , l'opérateur doit avoir des processus, approuvés ou admis par l'état, s'il y a lieu, qui assurent de tels produits de données électroniques de navigation acquis des fournisseurs, avant d'être utilisée dans des opérations : 1. Etre évalués pour un niveau de intégrité des données proportionné à l'application prévue ; 2. Etre compatible avec la fonction prévue de l'équipement dans laquelle il est installé. (G)	X		X		X			
Ref:								
D/MC.11.5. L'opérateur devrait inclure la vérification comme procédé pour le contrôle des organismes externe, comme indiqué dans D/MC.11.2. (G)								
Ref:								

II.1. Management et contrôle

II.1. système de Management

D/MC.1.1. Un système de gestion est documenté dans des médias de filiale aux niveaux opérationnels de corporation. Les manuels ou les médias électroniques commandés sont des moyens acceptables de documenter le système de gestion.

La documentation fournit une description complète de la portée, de la structure et de la fonctionnalité du système de gestion et dépeint des lignes d'autorité, de fonctions, de responsabilités et de l'interdépendance des fonctions et des activités dans le système.

Les moyens acceptables de la documentation incluent, mais ne sont pas limités à, des organigrammes, des descriptions des fonctions et tout autre matériel écrit descriptif qui définissent et tracent clairement le système de l'autorité et de la responsabilité dans l'organisation d'assurer des exploitations sûres.

La documentation reflète également une continuité fonctionnelle dans le système de gestion qui assure l'organisation entière travaille comme système et pas comme groupe de indépendant ou d'unités réduites en fragments (c.-à-d., effet de silo).

Un système de gestion efficace est entièrement mis en application et fonctionnel avec une uniformité et une unité claires de but entre la gestion d'entreprise et la gestion dans les secteurs opérationnels.

II.3. Autorités et responsabilités

D/MC.3.1. Les autorités et les responsabilités du contrôle opérationnel sont communiquées dans tout l'organisation(s) pour lequel sont assignés l'autorité et/ou des responsabilités liées au contrôle opérationnel des vols. Les entités qui reçoivent une telle information dépendent du système du contrôle opérationnel mais incluent toujours l'organisation d'opérations de vol.

Se référer **au tableau 3.1** pour les définitions, les fonctions et les responsabilités du personnel du contrôle opérationnel.

Des rôles et les responsabilités de PIC sont indiqués dans la section 2 d'ISM. Les fonctions et les responsabilités du personnel de FOO et/ou de FOA incluent une définition des relations de travail avec le PIC (responsabilité commune par exemple, de PIC et de FOO dans un système partagé de contrôle opérationnelle).

Se référer aux conseils liés à **ORG 1.4.1** situé dans la section 1, la partie deux d'ISM, concernant le besoin de communication interne.

Se référer à la légende **du tableau 3.1** pour des exemples du personnel opérationnel de commande qui soutiennent ou aident le FOO et/ou le PIC.

D/MC.3.2. Se référer aux conseils liés à **ORG 1.3.2** situé dans la section 1, la partie deux d'ISM.

Les sujets de directeur opérationnel aux caractéristiques de cette disposition incluent, comme minimum :

- personnel gestionnaire, comme défini par l'opérateur, requis d'assurer le contrôle opérationnel de chaque vol ;
- supports nommés de poteau selon les exigences de l'autorité, si c'est approprié.

D/MC.3.4. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour une définition du contrôle opérationnel. Les systèmes du contrôle opérationnel incluent :

- systèmes partagés dans lesquels **l'autorité du contrôle opérationnel** est partagée entre le PIC et un expéditeur des opérations officier/flight de vol (FOO) ;
- systèmes non- partagés dans lesquels **l'autorité** de contrôle opérationnel est assignée seulement au PIC ;
- Le système du contrôle opérationnel est approuvé ou admis par l'état.

Se référer **au tableau 3.1** pour les définitions, les fonctions et les responsabilités du personnel de contrôle opérationnel.

D/MC.3.5. Se référer **au tableau 3.1** pour les définitions, les fonctions et les responsabilités du contrôle opérationnel. Se référer **au tableau 3.5** pour des compétences incluses dans le contrôle opérationnel.

Les responsabilités de FOO et/ou de FOA du contrôle opérationnel commencent normalement une fois assignées un vol pendant la préparation de vol et l'extrémité après arrêt de vol.

Le personnel de FOA peut avoir des responsabilités spécifiques de vol selon le domaine de spécialisation ou des responsabilités générales (de détail de non- vol) à l'appui d'autre personnel ou fonctions du contrôle opérationnel.

II.1. Management et contrôle

II.3. Autorités et responsabilités

D/MC.3.6. L'autorité et les responsabilités d'un FOO sont définies dans le **tableau 3.1**.

Un ou plusieurs de ces fonctions peut être déléguée à un FOA.

Les spécifications dans l'article 5 peuvent être satisfaites par le PIC, si l'accès à une telle information est fourni par d'autres sources.

D/MC.3.7. Les spécifications dans l'article 1 se rapportent à l'avis aux autorités compétentes sans tarder et/ou dans un période(s) indiqué par chaque autorité applicable.

D/MC.3.8. Les processus utilisés pour le contrôle opérationnel des vols en cas d'une urgence seraient compatibles avec tous les modes opératoires qui ont été établis par les agences fournissant des services de système pour le contrôle de trafic aérien. Une telle compatibilité est nécessaire pour éviter le conflit et pour assurer un échange d'information efficace entre l'opérateur et n'importe laquelle de ces agences de service.

Pendant une urgence opérationnelle, les procédures indiquées dans l'article 1 seraient conçues pour ne pas être en conflit avec des procédures d'ATC, telles que des normes de séparation, instructions de contrôleur, tâches minimum d'altitude de vol ou toutes les autres restrictions imposées par ATC.

Pendant une urgence, cependant, le PIC peuvent exercer l'autorité de secours et prendre n'importe quelle mesure nécessaire dans l'intérêt de la sûreté des passagers et de l'avion.

Il est important que le PIC donne l'information appropriée au FOO, à FOA ou à toute autre personne déléguée pendant le vol, en particulier dans le contexte des situations de secours.

II.4. Communications et coordinations

D/MC.4.1 Les caractéristiques de cette disposition peuvent être satisfaites par l'organisation d'opérations de vol et/ou tout autre organisation(s) des responsabilités liées au contrôle opérationnel des vols.

Ces spécifications s'appliquent également à la coordination parmi le personnel gestionnaire approprié lié à la surveillance du contrôle opérationnel.

D/MC.4.2. Les caractéristiques de cette disposition s'appliquent au PIC, au FOO et au FOA, dont les fonctions impression exigent l'accès à l'information dans un ou plusieurs des secteurs indiqués.

II.5. Fourniture de ressources

D/MC.5.1. Les caractéristiques de cette disposition peuvent être satisfaites par l'organisation d'opérations de vol et/ou tout autre organisation(s) des responsabilités liées à la contrôle opérationnelle des vols.

D/MC.5.2. Les sujets des positions de contrôle opérationnelles aux caractéristiques de cette disposition incluent, comme minimum :

- personnel gestionnaire, comme défini par l'opérateur, requis d'assurer le contrôle et la surveillance des opérations de vol selon **D/MC.1.1** ;
- supports nommés de poteau selon les exigences de l'autorité si c'est approprié ;

La connaissance de FOO, la compétence et les conditions d'expérience sont conformes à **D/MC.5.5, MC.5.6** et **MC.5.8**.

La connaissance de FOA, la compétence et les conditions d'expérience sont conformes à **D/MC.5.7** et **MC.5.8**.

Les conditions de formation de FOO et de FOA sont conformes aux dispositions applicables de la section 3, la sous-section 2.

Les conditions de la connaissance, de compétence, d'expérience et de formation de PIC sont conformes aux dispositions applicables de la section 2, la sous-section 2.

D/MC.5.4. Les caractéristiques de cette disposition s'appliquent seulement au personnel de FOO qui ont besoin de l'autorisation ou de la certification par l'état afin de participer à un système approuvé ou admis du contrôle opérationnel.

D/MC.5.5. Les caractéristiques de cette disposition s'appliquent à chaque FOO, qu'autorisé ou pas, qui participe à un système approuvé ou admis de commande opérationnelle.

D/MC.5.6. Les caractéristiques de cette disposition s'appliquent à chaque FOO, qu'autorisé ou pas, qui participe à un système approuvé ou admis de commande opérationnelle.

II.1. Management et contrôle

II.5. Fourniture de ressources

D/MC.5.7. Les caractéristiques de cette disposition s'appliquent seulement au personnel de FOA qui soutiennent ou aident le PIC ou personnel de FOO. FOA doit seulement démontrer la connaissance et la capacité d'aider des vols dans leur surface(s) de la compétence.

D/MC.5.8. Le personnel opérationnel nouvellement loué de contrôle peut inclure les individus qui travaillent déjà pour l'opérateur dans un autre secteur, cela a travaillé en position du contrôle opérationnel ou fonctionne pour un autre opérateur, ou cela sont nouvellement formés et nouvellement loués, après ne jamais avoir travaillé dans une opération de service opérationnel.

La quantité d'heure minimum nécessaire de démontrer la compétence sous la surveillance du personnel du contrôle opérationnel qualifié dépendra de l'opération de service opérationnel étant fournie et

conditions de l'opérateur et/ou de l'état.

L'opérateur peut employer une évaluation ou vérifier pour déterminer que des compétences de la connaissance des secteurs applicables sont atteintes par chacun individuel assigné à une opération de service opérationnel.

Des résultats de toutes les évaluations sont documentés et maintenus selon **D \ MC.8.1**

D/MC.5.9. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition de *la substance de Psychoactive*. Les opérateurs sujet aux lois ou aux règlements du déclarer qui interdisent l'application de cette disposition peuvent démontrer une méthode équivalente d'assurer les caractéristiques de cette disposition sont satisfaits.

Le rétablissement aux fonctions sûreté- critiques est possible après le cessation de l'utilisation problématique et lors d'exécution continue par détermination est peu susceptible de compromettre la sûreté.

II.6. Système De Documentation

D/MC.6.1. Les caractéristiques de cette disposition peuvent être satisfaites par le système de gestion et de contrôle de documentation d'organisation d'opérations de vol, si utilisé en même temps que le système de l'opérateur du contrôle opérationnel.

Les documents internes sont sujets à la gestion et commandent.

Se référer à **D \ MC.6.2** et à **D \ MC.6.3** pour une description des documents sujets à la gestion et/ou les contrôler.

Les caractéristiques dans :

- le vi) et le vii) d'articles sont contrôlés par l'opérateur et contrôlés par l'entité de publication.
- le vi) et le vii) d'articles incluent des règlements applicables et des documents associés, originaux

les manuels du fabricant et les documents et/ou les données ont produit extérieurement pour l'opérateur.

- Le vi) et le vii) d'articles peuvent inclure les documents de marchandises, les diagrammes d'itinéraire et d'aéroports, les bases de données de FMS, les données d'analyse d'aéroport, les données de poids et d'équilibre et les données dangereux d'exécution.

Cette disposition se rapporte à la bibliothèque, qui peut être n'importe quel système organisé pour la conservation de documentation, et qui contient les manuels courants, les publications de normalisation et autres les documents essentiels liés à la commande opérationnelle.

D/MC.6.2. Les caractéristique de cette disposition peuvent être satisfaites par le système de gestion et de contrôle de documentation d'organisation d'opérations de vol, si utilisé en même temps que le système d'un opérateur du contrôle opérationnel.

Les sujets des documents internes sont à la gestion et le contrôle.

D/MC.6.3. gestion de documentation et système de contrôle, si utilisé en même temps que le système de l'opérateur du contrôle opérationnel.

Des documents externes sont contrôlés par l'opérateur selon le vi) de caractéristiques et le vii) de **D \ MC.6.1** et commandés par l'entité de publication.

Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour les définitions de la liste minimum de

déviations de liste (MEL) et de configuration d'équipement (CDL).
Les spécifications dans l'article i) se rapportent à des règlements applicables imposés à l'opérateur par d'autres états.
Les spécifications dans le vii) d'article se rapportent à des bulletins ou à des directives distribués par le fabricant pour les buts de modifier des caractéristiques techniques d'avion et/ou des modes opératoires

II.1. Management et contrôle

II.6. Système De Documentation

D/MC.6.4. La documentation utilisée dans l'appui du contrôle d'opérations peut :

- exister en forme électronique ;
- être publié en plus d'une langue.

D/MC.6.5. Se référer aux conseils liés à **ORG 2.1.2** situé dans la section 1, la partie deux d'ISM. Des dossiers de secours sont produits sur un programme qui répond à des exigences de l'opérateur et/ou de l'autorité.

II.7. Manuel d'exploitation

D/MC.7.1. Se référer au **VOL 1.7.3** et aux conseils associés pour des principes de facteurs humains observés dans la conception de l'OM.

D/MC.7.2. L'information aisément fournie dans l'autre documentation ou par une source ou une information acceptable différente non concernant le type d'opération, peut être omise de l'OPF.

D/MC.7.4. Se référer aux conseils liés au **V/MC.2.1** pour l'information sur la teneur de l'AOC, pour inclure des conditions et des limitations.
Les conditions et les limitations de l'AOC doivent être disponibles dans la documentation disponible aux expéditeurs des opérations officers/opérations de vol (FOO) et/ou à l'aide d'opérations de vol (FOA) si le système de l'opérateur du contrôle opérationnel exige leur utilisation

II.8. Système d'archive

D/MC.8.2. Les caractéristiques dans les articles i), iv) et v) peuvent être satisfaites par le système d'archive d'organisation d'opérations de vol, si utilisé en même temps que le système de l'opérateur du contrôle opérationnel.

D/MC.8.3. Se référer aux conseils liés à **ORG 2.2.2** situé dans la section 1, la partie deux d'ISM.

D/MC.8.4. Se référer au **tableau 3.4** pour sujet de l'information de vol aux caractéristiques de cette disposition. L'information opérationnelle peut être maintenue par différents moyens (par exemple, notations d'ACARS, notations de papier, manuellement, les systèmes informatiques).

D/MC.8.6. Des archives de formation initiale sont maintenues de manière permanente tandis qu'un individu est employé par un opérateur, à moins que requis autrement par l'autorité.
Des archives récurrentes de formation sont maintenues pendant trois années pour s'assurer que les sujets exigés dans **D/FQ.2.2** ont été couverts pendant cette période de temps.
Des archives de formation de PIC sont adressées dans la section 2 d'ISM.

D/MC.8.9. C'est seulement applicable aux déclarer qui exigent l'autorisation pour le personnel de FOO en même temps qu'un système approuvé de contrôle opérationnel.

II.10. Garantie de la qualité

D/MC.10.1. Des résultats précédents d'audit peuvent être rendus disponibles par l'opérateur comme évidence d'exécution de programme.
La conservation des archives formelles d'audit de qualité est conforme à **D/ MC.8.1**
Les systèmes de gestion responsables de la commande opérationnelle peuvent changer selon l'opérateur et/ou l'état.
Si la commande opérationnelle est sous le système de gestion d'opérations de vol, se référer à la section 2, la sous-section 1.10 d'ISM.

D/MC.10.2. Les intervalles des activités de surveillance peuvent changer selon l'opérateur. Les résultats précédents peuvent servir de considération pour déterminer des intervalles d'audit.

D/MC.10.3. Se référer aux conseils liés à **ORG 3.4.4** situé dans la section 1, la partie deux d'ISM.

I. Management et contrôle

II.11. Approvisionnement à l'extérieur et contrôle de produit

D/MC.11.1. Se référer aux conseils liés à **ORG 3.5.1** situé dans la section 1, la partie deux d'ISM.

D/MC.11.2. Se référer aux conseils liés à **ORG 3.5.2** situé dans la section 1, la partie deux d'ISM. Les exemples des fonctions qui peuvent être outsourced incluent, mais ne sont pas limités à, planification de vol, surveillance de vol, fournisseur de temps et/ou poids et fournisseur d'équilibre.

D/MC.11.3. La conformité avec cette disposition assure des bases de données et d'autres sources internes et extérieures de données opérationnelles. Les données pour le contrôle opérationnel sont courantes, précises et complètes.

Des exemples des produits opérationnels acquis de contrôle ne peuvent être inclus, mais être limités à, les données d'exécution, le poids et les données et les NOTAMs d'équilibre.

D/MC.11.4. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour des définitions de l'intégrité des données de navigation.

La responsabilité d'assurer des données électroniques de navigation est évaluée de l'intégrité et est compatible avec les repos prévus d'application avec l'opérateur.

L'intégrité de base de données de navigation peut être assurée en obtenant des données d'un fournisseur accrédité selon des normes approuvées ou admises de l'intégrité des données et de la qualité. De telles normes incluent mais ne sont pas limitées :

- Rtca/do-200a, normes pour des données aéronautiques de traitement ;
- Rtca/do-201a, normes pour l'information aéronautique (navigation sur zone et opérations de RNP) ;
- Circulaire consultative (C.A.) 20-153, acceptation des processus de données et navigation associée

Bases de données aux Etats-Unis ;

Les caractéristiques dans les articles i) et ii) peuvent être satisfaites par un opérateur, selon des méthodes approuvées ou admises d'état pour assurer la l'intégrité des données et la compatibilité, comme :

- l'obtention d'une lettre d'acceptation d'une autorité applicable énonçant le fournisseur de données se conforme à une norme identifiée pour la l'intégrité des données et la compatibilité qui fournit un niveau d'assurance de la l'intégrité des données et de la qualité de navigation suffisamment pour soutenir l'application prévue **ou**
- l'existence des procédés de validation d'opérateur pour déterminer la compatibilité de données de navigation et exactitude qui fournissent un niveau d'assurance de la l'intégrité des données et de la qualité de navigation suffisamment pour soutenir l'application prévue.

Le contrôle des produits électroniques de données de navigation acquis des fournisseurs sont conformes également à **D/MC.11.3.**

D/MC.11.5. Le contrôle des organismes externes par un opérateur peuvent inclure les prélèvements, les audits de produit ou les audits aléatoires de fournisseur.

I. 2. FORMATION ET QUALIFICATION							
Question:	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.2.1. Programme de formation et d'evaluation							
D/FQ.1.1. L'opérateur doit avoir un programme de formation, approuvé ou admis par l'autorité, pour assurer le contrôle opérationnel de personnel indiqué dans le tableau 3.1, comme applicable, être compétent pour exécuter toutes les fonctions assignées concernant le contrôle opérationnel . Un tel programme, comme minimum, adresse : qualification initiale et qualification continue. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/FQ.1.2. Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit assurer que le programme de formation spécifie des heures minima de formation pour un tel personnel, comme applicable, dans l'accord avec des conditions de l'opérateur et/ou de l'état. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/FQ.1.3. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer que des matières de cours employées dans des programmes de formation pour le personnel responsable du contrôle opérationnel sont périodiquement évaluées pour assurer la conformité à la qualification et les normes de rendement de l'opérateur et/ou de l'autorité. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/FQ.1. 4 - D/FQ.1. 6 (S'ouvrir Intentionnellement)							
D/FQ.1.7. Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir un processus pour assurer ces individus désignés pour évaluer la compétence d'un tel personnel, comme applicable, être courant et qualifié pour effectuer de telles évaluations. (G)	X		X		X		
Ref:							
I.2.2.Elements De Formation							

D/FQ.2.1. Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système de contrôle opérationnel, l'opérateur doit assurer un tel personnel, avant d'être assigné aux fonctions du contrôle opérationnels, reçoivent la formation initiale et démontrent la connaissance et/ou la compétence appropriées dans les compétences applicables du contrôle opérationnel. comme indiqué dans le tableau 3.5. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/FQ.2.2. Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit assurer Q'un tel	X		X		X		

I. 2. FORMATION ET QUALIFICATION							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.2.2.Elementes De Formation							
D/FQ.2.2. (suite). personnel reçoit la formation récurrente dans les compétences applicables du contrôle opérationnel, comme indiqué dans le tableau 3.5.La formation récurrente sera accomplie sur une fréquence selon les conditions de l'autorité, si c'est approprié, mais pas moins d'une fois pendant chaque période de 36-mois. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/FQ.2.3. si un FOO est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit assurer q' un tel personnel reçoit la formation dans les facteurs humains sur une fréquence selon des instructions de l'Autorité, si c'est approprié, mais pas moins d'une fois pendant chaque période de douze mois. (G)	X		X		X		
Ref:							
I.2.3.Ligne Qualification							
D/FQ.3.1. Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir le programme pour assurer un tel personnel, avant d'être assigné aux fonctions de contrôle opérationnel,avoir démontré les compétences applicables dans le contrôle opérationnel, comme indiqué dans le Tableau 3.5. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/FQ.3.2. Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir un programme pour assurer un tel personnel, avant d'être assigné aux services du contrôle opérationnel, a démontré les capacités, comme applicable, à : 1. aider le PIC en vol dans la préparation et fournir							

les informations importantes requises; 2. plan avec l'unité appropriée d'ATS ; 3. fournir le PIC en vol, par des moyens appropriés, avec l'information qui peut être nécessaire pour une conduite sûre du vol ; 4. lancer, en cas d'urgence, des procédures applicables conformément à l'OM. (G)							
Ref:							
D/FQ.3.3. Si un FOO est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit assurer q'un tels personnel qui n'ont pas effectué des fonctions comme FOO pendant une période de 12 mois consécutifs n'est pas assigné pour effectuer des fonctions de FOO jusqu'à re-qualifié, en démontrant la connaissance et/ou la compétence selon D/FQ.2.1.	X		X		X		
Ref:							

I. 2. FORMATION ET QUALIFICATION							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
D/FQ.3.4. Si un FOO est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit assurer q'un tels personnel n'est pas affecté aux fonctions de FOO à moins que, dans les 12 mois précédents, ils aient observé un vol de familiarisation au poste de pilotage d'un avion au-dessus n'importe quel segment où la responsabilité pour le contrôle opérationnel sera exercée. (G)	X		X		X		
Ref:							
I.2.4.QUALIFICATION SPECIALE							
D/FQ.4.1. . Si un FOO est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur devrait assurer q'un tel personnel reçoit la formation de la gestion des ressources de l'équipage (CRM) conduite avec la participation commune près membres d'équipage de vol.							X
Ref:							

II.2.FORMATION ET QUALIFICATION

II.1.Programme de formation et d'évaluation

D/FQ.1.1.Un programme de formation pour le personnel du contrôle opérationnel inclut, comme minimum

- formation initiale et récurrente selon les caractéristiques **du tableau 3.1** et **du tableau 3.5** ;
- facteurs humains récurrents s'exerçant pour le personnel de FOO sur une base annuelle ;
- un processus de qualification par l'évaluation écrite, orale et/ou pratique.

D/FQ.1.2.Le programme d'études de formation indique des heures minima de formation pour chaque domaine et indique également s'il a été exigé par l'autorité ou l'opérateur

D/ FQ.1.3.Un tel processus prévoit :

- amélioration et efficacité continues ;
- incorporation des derniers changements de normalisation et opérationnels d'une façon opportune.

D/FQ.1.7.Le personnel délégué évaluer le personnel de FOO est courant et qualifié comme FOO selon des conditions de l'état et/ou de l'opérateur.

Le personnel délégué évaluer le personnel de FOA est courant et qualifié dans les compétences applicables du contrôle opérationnel selon des conditions de l'état et/ou de l'opérateur.

Les caractéristiques de cette disposition se rapportent au personnel délégué évaluer la compétence du personnel du contrôle opérationnel seulement. Les qualifications pour des individus délégués former le personnel du contrôle opérationnel sont conformes aux conditions de l'état et/ou de l'opérateur.

II.2.Formation des éléments

D/ FQ.2.1.Personnel de FOO qui ont accompli des programmes de formation conduits selon le rassemblement D-3 d'ICAO 7192 les caractéristiques de cette disposition.

Les programmes de formation initiaux de FOO contiennent toutes les compétences dans **le tableau 3.5** qui sont appropriées aux opérations de l'opérateur.

Les programmes de formation initiaux de FOA contiennent les compétences dans **le tableau 3.5** qui sont appropriées à leur fonction impression comme déterminée par l'opérateur.

D/FQ.2.2.Le programme de formation récurrent sur une base annuelle pour le personnel de FOO adresse toutes les compétences qui sont appropriées aux opérations de l'opérateur comme indiqué dans **le tableau 3.5** au moins une fois tous les trois ans.

Le programme de formation récurrent sur une base annuelle pour le personnel de FOA avec des

adresses chacun des compétences concernant leur fonction impression spécifique et aux opérations de l'opérateur comme indiqué dans **le tableau 3.5** au moins une fois tous les trois ans ;
 Les différentes méthodes de conduire la formation récurrente sont acceptables, y compris l'étude formelle de salle de classe,
 étude à la maison, enseignement assisté par ordinateur, conférences et réunions. Toute la formation récurrente, indépendamment de la méthode, est documentée et maintenue selon **D\MC.8.1**.

D/FQ.2.3. Se référer au glossaire des limites techniques pour la définition des facteurs humains.

II.3.Ligne Qualification

D/FQ.3.1. La compétence est démontrée annuellement et enregistrée selon **D/MC.8.1**.

Des compétences du contrôle opérationnel sont contenues dans **le tableau 3.5** et adressées basé sur la surface(s) assigné de la responsabilité, d'inclure :

- un examen de compétence d'un FOO qui adresse toutes les compétences concernant les opérations de l'opérateur ;
- un examen de compétence d'un FOA qui est adapté et adresse aux besoins du client des compétences spécifiques à l'area(s) assigné de la responsabilité et aux opérations de l'opérateur

D/FQ.3.2. Le personnel de FOO doit démontrer les possibilités pour exécuter toutes les fonctions de devoir.

Le personnel de FOA doit démontrer les possibilités pour exécuter des fonctions de devoir spécifique liées à la surface(s) assigné de la responsabilité.

D/FQ.3.4. Les sujet d'opérateurs aux lois ou aux règlements de l'état ou d'autres circonstances qui interdisent l'application de cette disposition peuvent démontrer une méthode équivalente d'assurer les caractéristiques de cette disposition sont satisfaits.

I. 3 LIGNE								
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A	
	YES	NO	YES	NO	YES	NO		
I.3.1 GENERALITES								
D/OL.1.1. Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir le système qui s'assure que l'information de MEL est accessible à un tel personnel qui a un besoin d'une telle information. (G)	X		X		X			
Ref:								
D/OL.1.2. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer le PIC est équipé de tous les documents, information et données nécessaires pour la conduite sûre du vol.	X		X		X			
Ref:								
D/OL.1.3. Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir des procédures pour que la succession assure, au besoin dans le cas de l'absence d'un tel personnel, la responsabilité des services du contrôle opérationnel soit assumée par le personnel qualifié. (G)	X		X		X			
Ref:								
I.3.2. PREPARATION ET PLANIFICATION DE VOL								

D/OL.2.1. Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer un tel personnel, comme applicable, pour aider le PIC dans la préparation de vol et fournir l'information opérationnelle exigée selon les besoins.	X		X		X		
Ref:							
D/OL.2.2. Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir le processus et les procédures dans l'OM pour assurer un tel personnel, comme applicable, et les PIC utilisent un ensemble commun de documents de vol pour chaque vol prévu. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/OL.2.3. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer un plan de vol opérationnel (OFP) et service de la circulation aérienne (ATS) est produit pour chaque vol prévu.	X		X		X		
Ref:							

I. 3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.2. PREPARATION ET PLANIFICATION DE VOL							
D/OL.2.4.(suite). Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer un tel personnel, comme applicable, ou bien : 1. Prépare l'OFP et l'ATS du vol, ou 2. Aide le PIC dans la préparation d'OFP et le plan de vol ATS. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/OL.2.5. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans le OM qui assurent que l'OFP original est signé par le personnel suivant, en utilisant le manuscrit ou une méthode électronique approuvée : 1. Le PIC pour tous les systèmes du contrôle opérationnel ; 2. Le PIC et le FOO pour un système partagé de contrôle opérationnel. (G).	X		X		X		
Ref:							
D/OL.2.6 .Si un FOO est utilisé dans un système partagé du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer en routes des amendements à l'OFP qui sont coordonnés et vérifiés à travers :	X		X		X		

1. Une signature (manuscrit ou méthode électronique approuvée) par le FOO ou toute autre personne chargée du contrôle opérationnel ; 2. Un accord enregistré du PIC.							
Ref:							
D/OL.2.7. Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir un processus pour assurer que les changements d'opérateur d'un plan de vol d'ATS qui se produisent avant le départ sont coordonnés avec l'unité appropriée d'ATS avant transmission aux aéronefs par le FOO, FOA ou toute autre personne déléguée.	X		X		X		
Ref:							
D/OL.2.8. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer qu'un vol ne sera pas débuté à moins qu'on se soit assuré le, par chaque des moyens raisonnables disponibles, et que les conditions et les équipements au sol exigés pour le vol sont proportionnés pour le type d'opération. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/OL.2.9. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer qu'un vol est prévues pour partir seulement quand les rapports météorologiques	X		X		X		

I. 3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.2. PREPARATION ET PLANIFICATION DE VOL							
D/OL.2.9.(suite). courants ou une combinaison des rapports et des prévisions indiquent que les conditions à l'aéroport de l'atterrissage prévu, ou où un remplacement de destination est exigé, au moins un aéroport de dégagement désigné, au temps d'arrivée estimé, être ou au-dessus derrière les minimum d'opération.	X		X		X		
Ref:							
D/OL.2.10. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer, avant qu'un vol soit débuté des conditions météorologiques et des retards prévus sont tenues en considération et : 1. L'aéronef porte le suffisamment de carburant et l'huile exigés pour s'assurer qu'il peut sans risque accomplir vol ; 2. Le carburant de réservation est porté pour prévoir des ALEAS éventualités. (G)	X		X		X		
Ref:							

<p>D/OL.2.11. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer que les facteurs suivants sont considérés quand en calculant le carburant et l'huile requis pour un vol :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Conditions météorologiques ; 2. Le cheminement et retards prévus du contrôle de trafic aérien; 3. Pour les vols d'IFR, une approche d'instrument à la destination comprenant une approche manquée ; 4. Les procédures prescrites pour la perte sur le parcours de pressurisation ou d'échec d'un ou plusieurs moteurs, comme applicable ; 5. Toutes les autres conditions qui pourraient causer ont augmenté la consommation de carburant et/ou d'huile. (G) 	✘		✘		✘		
Ref:							
I.3.3 PERFORMANCE D'AERONEFS ET PLANIFICATION DE CHARGEMENT							
<p>D/OL.3.1. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer qu'un vol prévu ne dépasse pas les limites de masse au décollage et d'atterrissage, basées sur des conditions environnemental prévues au temps du départ et de l'arrivée.</p>	✘		✘		✘		
Ref:							
<p>D/OL.3.2. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer qu'un vol prévu ne dépasse pas les limites de la masse maximum de la structure au décollage , atterrissage et sur le parcours d'avion.</p>	✘		✘		✘		
Ref:							
I. 3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CRM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.3 PERFORMANCE D'AERONEFS ET PLANIFICATION DE CHARGEMENT							
<p>D/OL.3.3. L'opérateur doit assurer que le personnel qualifié exécute des calculs de poids et d'équilibre.(G)</p>	✘		✘		✘		
Ref:							
I.3.4.CONDITIONS GIVRANTES							
<p>D/OL.4.1. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer qu'un vol pour être actionné en conditions de givrage connues ou prévues ne sera pas débuté à moins que l'avion soit certifié et équipé pour être actionné dans telles conditions.</p>	✘		✘		✘		
Ref:							
D/OL.4.2. (s'ouvrir intentionnellement)							

<p>D/OL.4.3. Si l'opérateur a un programme d'ANTI-GIVRAGE selon GRH /CO.2.1, l'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer qu'un vol prévu pour fonctionner dans des conditions de givrage au sol connus et suspectées est soumise à ce qui suit :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'avion a été inspecté pour assurer l'accumulation de glace; 2. Si nécessaire, l'avion a été donné le traitement approprié d'anti-givrage 	X		X		X		
Ref:							
I.3.5. REMPLACEMENT ET PLANIFICATION DE DEVIATION							
<p>D/OL.5.1. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer qu'un aéroport de dégagement de décollage approprié est choisi et spécifiées dans l'OFP quand:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les conditions atmosphériques à l'aéroport du départ sont à ou au-dessous les minima d'atterrissage applicable de l'aéroport, ou 2. D'autres conditions de fonctionnement existent qui excluraient un retour à l'aéroport de départ. <p>(G)</p>	X		X		X		
Ref:							
<p>D/OL.5.2. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer que des conditions à l'aéroport de dégagement spécifié pour le décollage sont à ou au-dessus les minimum opérationnelles pour l'opération prévue;</p>	X		X		X		
Ref:							
<p>D/OL.5.3. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer, une fois requises pour la marge de franchissement du relief de descente progressive ou des opérations sous ETOPS et les aéroports de déroutement sont :</p>	X		X		X		
I. 3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.5. REMPLACEMENT ET PLANIFICATION DE DEVIATION							
<p>D/OL.5.3.(suite).</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. choisi et indiqué sur le plan opérationnel de vol ; 2. indiqué sur le plan de vol d'ATS (ETOPS) si nécessaire par l'état ou le système d'ATS en service. 	X		X		X		
Ref:							
<p>D/OL.5.4. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer le déroutement d'aéroports choisis et indiqués sur l'OFP qui sont disponibles pour l'approche et l'atterrissage et la prévision à ces aéroports est pour que les conditions</p>	X		X		X		

soient au-dessus des minimums opérationnelles approuvés pour l'opération.							
Ref:							
D/OL.5.5. L'opérateur doit des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer un vol qui ne puisse pas continué vers l'aéroport de l'atterrissage prévu à moins que la dernière information disponible indiquée à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage peut être fait à cet aéroport ou au moins à un aéroport de dégagement design. (G)	X		X		X		
Ref:							
I.3.6.PROCEDURES DE SURVEILLANCE DE VOL							
D/OL.6.1. Si un FOO ou un FOA est utilisé dans un système partagé de control opérationnel, l'opérateur doit avoir des procédures dans l'OM et l'équipement qui assurent la communication efficace entre : 1. FOO et le PIC ; 2. FOA, si c'est approprié, et le PIC ; 3. FOO, PIC et entretien. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/OL .6.2 S'il y a lieu par l'état, l'opérateur doit avoir un système de control opérationnel qui inclut la surveillance de vol pour la durée d'un vol et assure l'avis propice à l'opérateur par le PIC du mouvement de vol en route et/ou de la déviation significative du plan de vol opérationnel.	X		X		X		
Ref:							
D/OL.6.3. L'opérateur devrait avoir un système de contrôle opérationnel pour qui inclut la surveillance de vol, la durée d'un vol et assure l'avis propice à l'opérateur par le PIC du mouvement de vol en route et/ou la déviation significative du plan de vol opérationnel.	X		X		X		
Ref:							
I. 3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.6.PROCEDURES DE SURVEILLANCE DE VOL							
D/OL.6.4. si un opérateur a un système de contrôle opérationnel qui inclut un système de surveillance automatisé de vol, l'opérateur devrait avoir une méthode d'urgence adéquate de surveillance de vol en cas où d'échec du système automatisé							
Ref:							

<p>D/OL.6.5. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer que l'insuffisance de tous les équipements a observé pendant les opérations de vol est rapportées à l'autorité responsable sans délais, et pour s'assurer plus loin que l'information concernant une telle insuffisance est immédiatement disséminé aux secteurs applicables d'opération dans l'organisation de l'opérateur. (G)</p>	X		X		X		
<p>Ref:</p>							
<p>D/OL.6.6. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer l'avis à Opérateur quand un vol a été accompli. (G)</p>	X		X		X		
<p>Ref:</p>							
<p>I.3.7.INTERVENTION D'URGENCE</p>							
<p>D/OL.7.1. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer la disponibilité des listes pour la communication immédiate aux centre de coordination de sauvetage, qui contiennent l'information en urgence et d'équipement de survie et d'urgence embarqué a bord de l'avion occupés dans la navigation aérienne internationale. Une telle information inclura, comme applicable :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le nombre, la couleur, le type des radeaux de sauvetage et les dispositifs pyrotechniques pyrotechnics;; 2. détails de l'urgence médicaux et des approvisionnements d'eau ; 3. type et fréquences de l'équipement de radio portative d'urgence. 							
<p>Ref:</p>							
<p>D/OL.7.2. Si un FOO et/ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer un FOO, FOA ou toute autre personne déléguée informe L'autorité compétente de la façon la plus rapide de n'importe quel accident impliquant un aéronef qui a comme conséquence des dommages mortels ou sérieux à toute personne ou des dommages substantiels aux aéronefs ou à la propriété.</p>	X		X		X		
<p>Ref:</p>							

II.3. LIGNE

II.1.Généralité

D/LO.1.1.Un système efficace assure le personnel du contrôle opérationnel sont recevant l'information appropriée et courante de MEL, selon les besoins, des procédés opérationnels complets de contrôle.

D/LO.1.3.La succession de la responsabilité se rapporte au personnel de FOO, si c'est approprié, ou à tout autre personnel avec les responsabilités assignées du contrôle opérationnel qui soutiennent ou aident le PIC pendant le vol.

II.2.Plan et préparation de vol
D/LO.2.2. Se référer au tableau 2.2 trouvé dans la section 2 d'ISM pour des conditions de documentation d'OM.
D/LO.2.4. Dans un système non- partagé de contrôle opérationnel, le plan de vol d'ATS peut être préparé par le PIC.
D/LO.2.5. Dans un système partagé de contrôle opérationnel, les signatures du PIC et du FOO sont exigées sur l'OFFP. Dans un système non - partagé, la condition de signature s'applique au PIC ;la condition a pu être déléguée à un membre indiqué de gestion.
D/LO.2.8. Les domaines des opérations à passer en revue pour l'adéquation incluent, comme applicable : <ul style="list-style-type: none"> • aides de navigation ; • pistes, pistes de roulement, secteurs de rampe ; • couvre-feux ; • PPR (permission antérieure requise) ; • états de champ ; • s'allumer ; • ARFF (délivrance d'aéroport et lutte contre l'incendie) ;
D/LO.2.10. La désignation d'une quantité minimum d'huile est typiquement fournie par le fabricant tandis que la détermination, la surveillance et le remplissage de l'offre de pétrole sont les responsabilités de la technologie et de l'entretien et/ou de l'équipage de vol.
D/LO.2.11. La désignation d'une quantité minimum d'huile est typiquement fournie par le fabricant tandis que la détermination, la surveillance et le remplissage de l'offre de pétrole sont les responsabilités de la technologie et de l'entretien et/ou de l'équipage de vol
II.3.Exécution d'avion et planification de charge
D/LO.3.3. Des calculs de poids et d'équilibre peuvent être délégués à un FOO ou à un FOA convenablement qualifié. Le PIC peut accomplir des calculs de poids et d'équilibre, si qualifié selon le programme de la section 2, de la sous-section 2.1, de formation et de l'évaluation d'ISM.
II.4.Conditions De Givrage
D/LO.4.3. Se référer aux conseils liés à GRH 4.2.1 situé dans la section 6, la partie une.
II.5.Plan de dégagement et déviation
D/LO.5.1. Des dégagements de décollage peuvent également être indiqués par l'intermédiaire de la radio, de l'ACARS, ou d'autres moyens au/par le FOO. La convenance d'aéroport inclut le temps acceptable et les conditions de fonctionnement (c.-à-d., approches, configuration de piste, terrain, distance, etc.).
D/LO.5.5. Le personnel avec des responsabilités de contrôle opérationnel doit avoir l'information courante et précise disponible, pour permettre la prise de décision au courant sur accomplir la mission. Les articles qui sont surveillés incluraient au moins : <ul style="list-style-type: none"> • survivre à l'information, en cours de route et à l'aéroport de l'atterrissage prévu, pour inclure des phénomènes dangereux tels que des orages, la turbulence, le glaçage et des restrictions à la visibilité.
II.3. LIGNE
II.5.Plan de dégagement et déviation
D/LO.5.5.(suite). <ul style="list-style-type: none"> • conditions de champ, telles que l'état de piste et la disponibilité et le statut d'aides de navigation. • les systèmes de navigation et les échecs en cours de route d'équipements si possible peuvent se produire qui pourraient affecter la suite ou l'accomplissement sûr du vol. <ul style="list-style-type: none"> • l'approvisionnement en carburant, y compris la consommation en cours de route

I.4.1. AEROPORTS DE DEGAGEMENT

D/CO.1.1. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer un décollage de l'aéroport de dégagement, de la manière prescrite selon **D/OI.5.1**, est indiqué sur l'OFP et est situé sur la distance suivante de l'aéroport du départ :

1. aéronef avec deux moteurs pas plus d'une heure de temps de vol à la vitesse de croisière d'un seul moteur ;
2. aéronef avec trois moteurs ou plus : pas plus de deux heures de temps de vol à une vitesse de croisière avec un moteur en panne , **ou**
3. si approuvé ou admis en l'état, pour des aéronefs avec deux moteurs fonctionnés selon ETOPS et dans des secteurs éloignés du monde sans déroutement au décollage disponibles pour l'usage dans un délai d'une heure de temps de vol à la vitesse de croisière d'un monomoteur; un vol peut être prévu au déroutement au décollage le plus étroit qui est dans la limite de temps de vol de seuil d'ETOPS en air immobile. **(G)**

Ref:

D/CO.1.2. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans les OM qui assurent un minimum d'une destination de dégagement est indiqué sur l'OFP à moins que l'un ou l'autre:

1. la durée du vol et les conditions météorologiques régnant sont telle qu'il y a certitude raisonnable qui, à l'heure d'arrivée estimée à l'aéroport de l'atterrissage prévu, et pendant une période raisonnable pas moins qu'indiqué par l'état avant et après une telle heure, l'approche et l'atterrissage peuvent être faits dans des conditions météorologiques visuelles, **ou**
2. l'aérodrome de l'atterrissage prévu est isolé et il n'y a aucun aéroport approprié de destination de dégagement, **ou**
3. la politique de carburant approuvée par état exige (critique ou décision) un point indiqué en vol où les conditions météorologiques à l'heure d'arrivée estimée à l'aéroport de l'atterrissage prévu et, pendant une période raisonnable avant et après l'ETA, sera au-dessus des conditions indiqués pour une destination de dégagement . **(G)**

Ref:

D/CO.1.3. Si l'opérateur conduit les opérations du vol re-dispatch prévu, l'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer, en prévoyant un vol avec un point re-dispatch les conditions à l'aéroport de dégagement re-expédient, s'il y a lieu, aussi bien que des conditions à l'aéroport de destination et de

x

x

x

dégagement,							
-------------	--	--	--	--	--	--	--

I. 4. CONDITIONS ET CARACTERISTIQUES DU CONTROL OPERATIONNEL							
--	--	--	--	--	--	--	--

Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	

I.4.1. AEROPORTS DE DEGAGEMENT							
---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

D/CO.1.3.(suite). S'il y a lieu, sera ou au-dessus derrière les minima opérationnelles.	X		X		X		
--	---	--	---	--	---	--	--

Ref:							
-------------	--	--	--	--	--	--	--

D/CO.1.4. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer la fourniture d'un OFP tels que, si le moteur le plus critique sur un avion avec deux moteurs en pannes à un point quelconque le long de la route du vol prévu, l'avion peut continuer à un aéroport et atterrir sans risque sans voler au-dessous de l'altitude minimum (s) de vol à tous points le long de la route. (G)	X		X		X		
--	---	--	---	--	---	--	--

Ref:							
-------------	--	--	--	--	--	--	--

D/CO.1.5. Si l'opérateur conduit des opérations selon ETOPS, l'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer, en prévoyant telles opérations, la route est prévue pour rester dans la limite de temps de vol de seuil, en air immobile, en ce qui concerne tous les détournements appropriés.	X		X		X		
--	---	--	---	--	---	--	--

Ref:							
-------------	--	--	--	--	--	--	--

D/CO.1.6. Si l'opérateur utilise l'avion avec trois moteurs ou plus, l'opérateur doit avoir des consignes et procédures dans l'OM pour assurer la fourniture d'un OFP tels qu'avion ayant trois moteurs où plus peuvent l'un ou l'autre : 1. si le deuxième moteur devient en panne sur n'importe quelle partie de la route, continuer du point où les deux moteurs sont assumés défaillir simultanément à un aéroport de détournement de la route ce que les spécifications de distance d'atterrissage pour les aéroports de dégagement sont conformées à et où elles sont compté qu'un atterrissage sûr peut être fait, ou 2. si un seul moteur devient inopérant et pour des opérations conduites dans les secteurs du monde avec des options limitées de déviation, un vol peut être planifier avec un remplacement plus éloigné que indiqué dans l'article 1 afin de prévoir une déviation pour toute éventualité de la route qui peut limiter l'opération prévue. Une telle planification de déviation doit être conduite selon les caractéristiques d'un programme approuvé ou admis par le déclarer qui exige L'Opérateur pour contrôler activement le risque d'échecs de moteur suivants ou de toute autre limitation de	X		X		X		
---	---	--	---	--	---	--	--

<p>vol occurrences et :</p> <p>a. contient des considérations spéciales pour des régions éloignées finies conduites par des vols prolongés de gamme a conçu pour empêcher le besoin de déviation et pour protéger la déviation à un aéroport de dégagement quand elle ne</p>							
---	--	--	--	--	--	--	--

I. 4. CONDITIONS ET CARACTERISTIQUES DU CONTROL OPERATIONNEL

Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	

I.4.1. AEROPORTS DE DEGAGEMENT

<p>D/CO.1.6.(suite). peut pas être empêchée ;</p> <p>B. utilise l'avion conçu et construit pour l'opération prévue et maintenu à assurer la fiabilité originale ;</p> <p>C. exige l'opérateur de mettre en application et maintenir un scénario de problème, dépistant et système de résolution qui contient des moyens du scénario prompt, dépistant et résolution de ces problèmes, comme indiquée par l'opérateur ou l'état, qui pourraient effectuer la sécurité de l'opération ;</p> <p>D. exige un niveau prescrit de la fiabilité de moteur, comme un taux de descente en vol (IFSD) déterminé par l'opérateur ou l'état, où le risque d'échecs indépendants mener à une perte de poussée à partir de deux pannes de moteur simultanés cesse de limiter l'opération et d'autres facteurs limiteurs héritent le jeu ;</p> <p>E. indique une distance maximum de déviation dans les cas où une déviation est nécessaire pour toute raison, y compris les limitations des systèmes de la cellule et les raisons au lequel n'avoir rien à faire avec la fiabilité d'avion, telle que la maladie de passager ;</p> <p>F. exige l'opérateur de démontrer aux autorités applicables qu'en considérant le croisement de l'impact du temps d'éloignement, l'opération peut être conduit à un niveau de fiabilité qui maintient un niveau acceptable de risque. (G)</p>	x		x		x		
---	----------	--	----------	--	----------	--	--

Ref:

I.4.2.ALTITUDE MINIMUM DE VOL

<p>D/CO.2.1. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer le minimum prévu Des altitudes de vol qui sont dans les limites établies par les autorités applicables. (G)</p>	x		x		x		
--	----------	--	----------	--	----------	--	--

Ref:

I.4.3.CARBURANT ET LUBRIFIANT

<p>D/CO.3.1. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer, pour les opérations du turboréacteur et de turbosoufflante, quand un aéroport de dégagement design est exigé, le carburant</p>	x		x		x		
---	----------	--	----------	--	----------	--	--

<p>et l'huile, portés pour le vol sont suffisants :</p> <p>1. pour voler à et exécuter une approche et une approche interrompue à l'aéroport de l'atterrissage prévu, et ensuite voler à l'aéroport de dégagement et puis voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 1.500 pieds au-dessus de l'aéroport de dégagement, conduire une approche et atterrir, et pour avoir quantité additionnelle du combustible suffisamment pour</p>							
---	--	--	--	--	--	--	--

I. 4. CONDITIONS ET CARACTERISTIQUES DU CONTROL OPERATIONNEL

Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	

I.4.3.CARBURANT ET LUBRIFIANT

<p>D/CO.3.1.(suite). Prévoir la consommation accrue sur occurrence d'autres éventualités opérationnelles, ou</p> <p>2. pour voler à l'aéroport de dégagement de tout point prédéterminé et voler ensuite pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 1.500 pieds au-dessus de l'aéroport de dégagement, avec la disposition due d'avoir une quantité du combustible additionnelle suffisamment pour prévoir la consommation accrue sur occurrence d'autres éventualités opérationnelles à condition que le carburant ne soit pas moins que quantité du combustible requise pour voler à l'aéroport de vol prévu et ensuite pour deux heures à la consommation de la croisière normale. (G)</p>	x		x		x		
--	----------	--	----------	--	----------	--	--

Ref:

<p>D/CO.3.2.L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer, pour les opérations d'un avion a hélice, quand l'aéroport de dégagement désigné est exigé, le carburant et l'huile, portés pour un vol sont suffisants :</p> <p>pour voler à et exécuter une approche et une approche interrompue à l'aéroport de l'atterrissage prévu, et voler ensuite à l'aéroport de dégagement et puis voler pendant 45 minutes, ou</p> <p>1. pour voler à et exécuter une approche et une approche interrompue à l'aéroport de l'atterrissage prévu, et voler ensuite à l'aéroport de dégagement et puis voler pendant 45 minutes, ou</p> <p>pour voler à l'aéroport de dégagement de tout point prédéterminé et voler ensuite pendant 45 minutes à condition que ce ne soit pas moins que la quantité du combustible exigée pour voler à l'aéroport de vol prévu et ensuite pour les moins de 2 heures ou de 45 minutes plus 15 pour cent du temps de vol prévu pour être dépensé aux niveaux de croisière utilisés, ou Normes et</p>	x		x		x		
---	----------	--	----------	--	----------	--	--

pratiques recommandées. 2. pour un avion A HELICE qui sont actionnés selon les conditions du Autorité et en même temps que au dessus d'un plan d'eau ou des opérations d'aéroport à distance comme définies par l'état et/ou l'opérateur, suffisamment de carburant : a. pour voler à et atterrir à l'aéroport de l'atterrissage prévu et ensuite voler à et atterrir à l'aéroport de décollage le plus éloigné, et b. ensuite, pour voler pendant 30 minutes plus 15 pour cent de tout le temps requis pour voler à la consommation de carburant de croisière normale aux aéroports indiquée en (a) ou pour voler pendant 90 minutes à la							

I. 4. CONDITIONS ET CARACTERISTIQUES DU CONTROL OPERATIONNEL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.4.3.CARBURANT ET LUBRIFIANT							
D/CO.3.2.(suite). consommation de carburant de croisière normale, celui qui est moins, ou c. ensuite, pour voler pendant 30 minutes plus 15 pour cent de tout le temps requis pour voler à la consommation de carburant de croisière normale aux aéroports indiquée en (a) ou pour voler pendant 90 minutes à la consommation de carburant de croisière normale, celui qui est moins, ou 3. pour les turbopropulseurs qui sont exploités selon les conditions du Autorité et en même temps qu'une politique complète de carburant définie par l'état et/ou Opérateur, suffisamment de carburant : a. pour être l'équivalent pas moins de de 5% du carburant de voyage prévu ou, en cas d'en vol RE-DISPATCH, 5% du carburant de voyage pour le reste du vol, et b. pour voler pendant une période additionnelle de 30 minutes. (G)	X		X		X		
Ref:							
D/CO.3.3. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer, pour les opérations d'un turboréacteur et d'une turbosoufflante, quand un aéroport de décollage design n'est pas exigé, le carburant et l'huile portés pour un vol sont suffisants : 1. pour voler à la destination et voler en plus pendant 30 minutes à une vitesse d'attente à	X		X		X		

<p>1.500 pieds au-dessus de l'aéroport de destination prévu, et pour avoir une quantité de combustible additionnelle suffisamment pour prévoir la consommation accrue sur l'occurrence d'autres éventualités opérationnelles ;</p> <p>2. si l'aéroport de destination est isolé, comme défini par l'état et/ou l'opérateur, pour voler à la destination et ensuite pendant une période de deux heures à la consommation normale de croisière. (G)</p>							
Ref:							
<p>D/CO.3.4. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer, pour les opérations d'un avion à hélice, quand un aéroport de dégagement design n'est pas exigé, le carburant et l'huile portés pour un vol sont suffisants:</p> <p>1. voler à la destination et en plus voler pour une durée de 45minutes, ou</p>	X		X		X		

I. 4. CONDITIONS ET CARACTERISTIQUES DU CONTROL OPERATIONNEL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.4.3.CARBURANT ET LUBRIFIANT							
<p>D/CO.3.4.(suite).</p> <p>2. si l'aéroport de destination est isolé, comme défini par l'état et/ou l'opérateur; suffisamment de carburant pour voler à l'aéroport auquel le vol est prévu et ensuite pour les moins de 2 heures ou 45 minutes plus 15 pour cent du temps de vol prévu pour être dépensé aux niveaux de croisière utilisés.(G)</p>	X		X		X		
Ref:							
<p>D/CO.3.5. . Si l'opérateur conduit les opération d'un vol prévu régulier, l'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer, quand en marche sous les procédures d'un vol prévu régulier, les exigences du carburant et d'huile de l'origine au l'aéroport re-régulier prévu et du point re-régulier au l'aéroport a la destination prévu, sont exécutés. re-dispatch le point à l'aéroport de la destination prévue sont satisfaits. (G)</p>							
Ref:							
I.4.4. L'oxygène							
<p>D/CO.4.1. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer un vol dans les aéronefs pressurisés ou non pressurisés n'est pas débutées à moins qu'une quantité suffisante d'oxygène respirable stockée soit portée pour fournir aux membres</p>	X		X		X		

d'équipage et aux passagers selon le **V/ES.3.4** et le **V/ES.3.5.(G)**

Ref:

II.4. Conditions et caractéristiques du contrôle opérationnel

D/CO.1.1. Se référer au glossaire des limites techniques pour la définition d'ETOPS.

Le point critique ou de décision est défini comme point dans le vol là-bas où le seul aéroport approprié restant pour l'atterrissage est la destination.

D/CO.1.2. Le procédé de planification de vol inclut un examen de l'itinéraire du vol en même temps que des données éditées aéronautiques et de terrain pour assurer la conformité aux altitudes minimum de vols définis par l'opérateur et/ou les autorités applicables. Les caractéristiques de cette disposition exigent typiquement une quantité minimum de dégagement de terrain, indiquée par l'opérateur et/ou les autorités applicables le long de l'itinéraire du vol pour assurer le vol et l'atterrissage sûrs continus

D/CO.1.4. Le procédé de planification de vol inclut un examen de l'itinéraire du vol, en même temps qu'aéronautique édité pour assurer la désignation de à remplacements en cours de route proportionnés.

D/CO.1.6. Le processus de planification de vol inclut un examen de l'itinéraire du vol, en même temps qu'aéronautique édité pour assurer la désignation en route à remplacements proportionnés.

II.2. Altitudes minimales de vol

D/CO.2.1. Le procédé de planification de vol inclut un examen de l'itinéraire du vol, en même temps que l'information aéronautique éditée, pour assurer la conformité aux altitudes minimum de vol. Une telle revue peut inclure :

- Altitude Minimum De Sûreté (MSA) ;
- Altitude Minimum de Descente /Height (MDA/H) ;
- Altitude Minimum En cours de route (MEA) ;
- Altitude Minimum De Dégagement D'Obstruction (MOCA) ;
- L'Altitude Minimum Dirigeant (MVA) ;
- toutes les autres altitudes minima ont prescrit par l'autorité.

D/CO.3.1 Les caractéristiques de carburant de cette disposition s'appliquent au turboréacteur et aux opérations d'avions de turboréacteur. Se référer à **DSP 4.3.2** pour des opérations d'avions de turbopropulseur. L'opérateur peut répondre aux exigences de réservation de carburant définies dans les articles i) et ii), comme applicable, en définissant le temps, la vitesse, l'altitude, et/ou les états de puissance de moteur selon les conditions de l'autorité qui rapportent une quantité du combustible

équivalente ou plus grande réservations. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour le carburant (planification de vol), qui fournit des définitions des catégories de carburant qui peuvent être employées en définissant des conditions de normalisation et/ou opérationnelles pour le procédé et l'inclusion de planification de vol dans l'OFP. La désignation d'une quantité minimum d'huile est typiquement fournie par le fabricant tandis que la détermination, la surveillance et le remplissage de l'offre de pétrole sont les responsabilités de la technologie et de l'entretien et/ou de l'équipage de vol. Les spécifications dans l'article i) se rapportent à des éventualités opérationnelles, définies par l'opérateur et/ou l'état, qui peuvent plus loin limiter l'opération prévue, si non considéré pendant la planification avant le vol. Les catégories de carburant à employer pour satisfaire des éventualités de normalisation et opérationnelles sont :

- carburant de réservation ;
- carburant d'éventualité ;
- tenir le carburant ;
- carburant additionnel.

D/CO.3.2. Les caractéristiques de carburant dans les articles 1, 2, et 3 se rapportent à des opérations propulseur - conduites d'avions comprenant l'avion de turbopropulseur. Les caractéristiques de carburant dans les articles 4, cependant, se réfèrent seulement aux opérations d'avions de turbopropulseur. Se référer à **D/ ES.3.1** pour le turboréacteur et les opérations d'avions de turboréacteur.

L'opérateur peut répondre aux exigences de réservation de carburant définies dans les articles i), ii), iii) et iv), comme applicable, en définissant le temps, la vitesse, l'altitude, et/ou les états de puissance de moteur selon les conditions de l'autorité qui rapportent une quantité du combustible équivalente ou plus grande réservations.

Les catégories de carburant à employer pour satisfaire des éventualités de normalisation et/ou opérationnelles sont :

- carburant de réservation ;
- carburant d'éventualité ;
- tenir le carburant ;
- carburant additionnel.

II.4. Conditions et caractéristiques du contrôle opérationnel

II.2. Altitudes minimales de vol

D/CO.3.2.(suite). Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour *le carburant (planification de vol)*, qui fournit des définitions des catégories de carburant qui peuvent être employées en définissant des conditions de normalisation et/ou opérationnelles pour le procédé et l'inclusion de planification de vol dans l'OFP.

La désignation d'une quantité minimum d'huile est typiquement fournie par le fabricant tandis que la détermination, la surveillance et le remplissage de l'offre de pétrole sont les responsabilités de la technologie et de l'entretien et/ou de l'équipage de vol.

II.3. Carburant et l'huile

D/CO.3.3. Les caractéristique de carburant de cette disposition s'appliquent au turboréacteur et aux opérations d'avions de turboréacteur. Se référer à **D/ES.3.4** pour des opérations d'avions de turbopropulseur et de non- turbine.

L'opérateur peut répondre aux exigences de réservation de carburant définies dans les articles i) et ii), comme applicable, en définissant le temps, la vitesse, l'altitude, et/ou les états de puissance de moteur selon les conditions de l'autorité qui rapportent une quantité du combustible équivalente ou plus grande réservations.

Les spécifications dans l'article i) se rapportent à des éventualités opérationnelles, définies par l'opérateur et/ou l'état, qui peuvent plus loin limiter l'opération prévue, si non considéré pendant la planification avant le vol. Les catégories de carburant à employer pour satisfaire des éventualités de normalisation et opérationnelles sont comme suit :

- carburant de réservation ;
- carburant d'éventualité ;
- tenir le carburant ;
- carburant additionnel.

Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour le carburant (planification de vol),

qui fournit des définitions des catégories de carburant qui peuvent être employées en définissant de normalisation et/ou des conditions opérationnelles pour le procédé et l'inclusion de planification de vol dans l'OFP la désignation d'une quantité minimum d'huile est typiquement fournies par le fabricant tandis que la détermination, surveillance et le remplissage de l'offre de pétrole sont les responsabilités de la technologie et de l'entretien et/ou de l'équipage de vol.

D/CO.3.3. Les caractéristiques de cette disposition s'appliquent à propulseur -conduit, y compris le turbopropulseur, opérations d'avions. Se référer à **D/ES.3.3** pour le turboréacteur et les opérations d'avions de turboréacteur.

L'opérateur peut répondre aux exigences de réservation de carburant définies dans les articles 1, 2 et 3 en définissant le temps, la vitesse, l'altitude, et/ou les états de puissance de moteur selon les conditions de l'autorité qui rapportent une quantité du combustible équivalente ou plus grande réservations.

Les catégories de carburant à employer pour satisfaire des éventualités de normalisation et/ou opérationnelles sont comme suit :

- carburant de réservation ;
- carburant d'éventualité ;
- tenir le carburant ;
- carburant additionnel.

Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition *du carburant (planification de vol)*, qui définit les catégories qui peuvent être employées en définissant de normalisation et/ou des conditions opérationnelles pour le procédé et l'inclusion de planification de vol dans l'OFP la désignation d'une quantité minimum d'huile est typiquement fournies par le fabricant tandis que la détermination, surveillance et le remplissage de l'offre de pétrole sont les responsabilités de la technologie et de l'entretien et/ou de l'équipage de vol.

D/CO.3.5. La désignation d'une quantité minimum d'huile est typiquement fournie par l'avionneur tandis que la détermination, la surveillance et le remplissage de l'offre de pétrole sont les responsabilités de la technologie et de l'entretien et/ou de l'équipage de vol.

II.4.L'oxygène

D/CO.4.1. Se référer aux conseils liés au **VOL 4.3.4** et au **VOL 4.3.5** situé dans la partie deux de la section d'ISM.

Chapitre IV

Normes et Pratiques recommandées de la
check liste « FLIGHT »

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.1 SYSTEME DE GESTION DE VOL							
V/MC.1.1. l'opérateur doit avoir un système de gestion pour l'organisation d'opérations de vol cela assure la surveillance, le contrôle des opérations de vol, fonctions des opérations de vol et autre activités associée selon des normes de l'opérateur et des conditions de l'état. (G)							
Ref :							
V/MC.1.2. L'opérateur doit avoir un directeur avec des qualifications et une autorité appropriées qui est responsable de l'exécution de l'organisation d'opérations de vol.							
Ref :							
I.1.2. CONDITIONS D'ÉTAT							
V/MC.2.1. l'opérateur doit avoir un certificat valide d'opérateur d'air (AOC) ou le document équivalent publié par le déclarer qui autorise l'opérateur à conduire des opérations commerciales de transports aériens selon des conditions et des limitations indiquées. L'AOC et/ou les documents associés incluront : 1. Identification d'opérateur (nom et endroit) ; 2. Date d'émission et période de validité ; 3. Description des types d'opérations autorisées ; 4. Types d'avions autorisés pour l'usage ; 5. Zones d'opérations autorisées ou d'itinéraires ; 6. Exemptions, déviations et levées de (énumérées de nom); 7. Autorisations spéciales, d'inclure, comme applicables : a) Décollage de basse visibilité (LVTO) ; b) Cat II et/ou III approches ; c) Opérations de HGS (tête vers le haut de système d'orientation), comme applicables ; d) Approches de GPS ; e) ETOPS ; f) Opérations de RVSM ; g) Opérations de MNPS ; h) Opérations de RNAV/RNP ; i) Transport des marchandises dangereuses. (G)							
Ref :							
V/MC.2.2. S'il y a lieu par l'état, l'opérateur doit avoir un ou plusieurs fonctionnaires ou supports nommés de poteau qui semblent acceptables à l'autorité et avoir la responsabilité de la gestion et de la surveillance des domaines désignés des opérations de vol. (G)							
Ref :							

V/MC.2.3. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer le manuel d'exploitation (OM), pour inclure des amendements et/ou des révisions qui sont soumises à l'autorité pour l'acceptation ou l'approbation. (G)							
Ref :							

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL

Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	

I.1.3. AUTORITES ET RESPONSABILITES :

V/MC.3.1. L'opérateur doit assurer que des autorités et des responsabilités dans le système de gestion pour Les opérations de vol sont définies et communiquées dans toute l'organisation d'opérations de vol. (G)							
--	--	--	--	--	--	--	--

Ref :

V/MC.3.2. L'opérateur doit assigner l'autorité et la responsabilité de la gestion et de la surveillance des secteurs spécifiques concernant le système de gestion d'opérations de vol, d'inclure, comme minimum : 1. Opérations de flotte ; 2. Lignes; 3. Contrôle de documentation ; 4. Formation d'équipage de vol ; 5. Technologie d'opérations ; 6. Etablissement du programme d'équipage de vol ; 7. Analyse de risque de vol ; 8. Ressources humaines ; 9. Assurance de la qualité ; 10. Sécurité. (G)							
--	--	--	--	--	--	--	--

Ref :

V/MC.3.3. L'opérateur doit assurer un plan pour la délégation des fonctions dans le système de gestion pour des opérations de vol, selon le V/MC.1.1 , pour assurer la continuité gestionnaire quand les directeurs opérationnels, y compris le support nommé de poteau, si c'est approprié, sont absents du lieu de travail. (G)							
--	--	--	--	--	--	--	--

Ref :

V/MC.3.4. L'opérateur doit assigner l'autorité et la responsabilité dans le système de gestion pour des opérations de vol pour la liaison avec des autorités applicables et d'autres entités externes du point de vue fonctionnement appropriées. (G)							
---	--	--	--	--	--	--	--

Ref :

V/MC.3.5. L'opérateur doit assigner l'autorité et la responsabilité dans le système de gestion d'opérations de vol pour la conformité de maintien à : 1. conditions et restrictions de l'AOC ;							
--	--	--	--	--	--	--	--

2. conditions de normalisation applicables ; 3. normes établies par l'opérateur. (G)							
Ref :							
V/MC.3.6. L'opérateur doit s'assurer que , pour la durée de chaque vol, un pilote est designé pour agir en tant que PIC. (G)							
Ref :							

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.3. AUTORITES ET RESPONSABILITES :							
V/MC.3.7. L'opérateur doit assigner la responsabilité au PIC pour: 1. La sécurité de tous les membres, passagers et/ou cargaison d'équipage à bord des aeronefs quand les trappes sont fermées ; 2. Le fonctionnement et la sécurité d'aeronef du moment il est prêt à se déplacer pour le but du décollage jusqu'au moment il vient finalement pour se reposer à la fin du vol et les moteurs sont arrêtés ;							
Ref :							
V/MC.3.8. L'opérateur doit assurer les fonctions et les responsabilités des membres d'équipage de vol, d'inclure un plan pour la succession du contrôle , sont définis et décrits dans le manuel d'exploitation (OM) .							
Ref :							
V/MC.3.9. L'opérateur doit avoir une politique pour adresser la violation obstinée et délibérée du vol politiques et/ou procédures d'organisation d'opérations du personnel d'opérations de vol. (G)							
Ref :							
I.1.4 COMMUNICATION ET COORDINATION							
V/MC.4.1. L'opérateur doit avoir un système de communication qui permet et assure un échange efficace d'information importante du point de vue fonctionnement appropriée dans tout le système de gestion pour des opérations de vol et parmi le personnel opérationnel. (G)							
Ref :							
V/MC.4.2. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer que les issues qui affectent la sécurité opérationnelle sont coordonné parmi le personnel avec l'expertise dans les secteurs appropriés dans							

l'organisation d'operations de vol et avec des secteurs appropriés en dehors des opérations de vol pour inclure, comme approprié : <ol style="list-style-type: none"> 1. Analyse de risque de vol ; 2. Opérations de carlingue ; 3. Technologie et entretien ; 4. Technologie opérations ; 5. Contrôle operationnel/expédition de vol; 6. Ressources humaines ; 7. Assistance au sol, opérations de cargaison et marchandises dangereuses ; 8. Constructeurs, (communication d'AFM/AOM, opérationnelle et de sûreté) ; 9. Organismes ou autorités de la normalisation.(G) 							
Ref :							

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.4 COMMUNICATION ET COORDINATION							
V/MC.4.3. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer la diffusion d'information opérationnelle critique de sécurité au personnel approprié. (G)							
Ref :							
I.1.5. FOURNITURE DE RESSOURCES:							
V/MC.5.1. L'opérateur doit assurer l'existence d'une infrastructure physique et doit travailler l'environnement qui répond au système de gestion d'opérations de vol et aux exigences opérationnelles.(G)							
Ref :							
V/MC.5.2. L'opérateur doit assurer que des positions opérationnelles dans des opérations de vol sont remplies par le personnel sur la base de la connaissance, qualifications, formation et une expérience appropriée pour la position.(G)							
Ref :							
V/MC.5.3. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer des candidats, avant d'être employé en tant que membres d'équipage de vol, sont examinés afin de la revision et/ou d'évaluation: <ol style="list-style-type: none"> 1. compétences et qualifications techniques ; 2. expérience d'aviation ; 3. qualifications et permis ; 4. Qualifications interpersonnelles ; 5. forme physique médicale ; 6. fond de sécurité ; 7. Maîtrise de langues communs. (G) 							

Ref :							
V/MC.5.4. L'opérateur doit avoir un procédé pour examiner des candidats pour la position de PIC, pour inclure, si c'est approprié, en assurant un niveau minimum nécessaire de ligne expérience acceptable pour l'autorité. (G)							
Ref :							
V/MC.5.5. L'opérateur doit avoir l'édité des critères pour le choix des instructeurs, des experts et de la ligne aviateurs de contrôle, pour inclure un niveau d'expérience dans la ligne operations acceptables pour l'opérateur et/ou l'état.							
Ref :							

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.5. FOURNITURE DE RESSOURCES:							
V/MC.5.6. L'opérateur devrait avoir un processus de selection pour des instructeurs, des experts et la ligne aviateurs de contrôle qui inclut : <ol style="list-style-type: none"> 1. Les archives de formation passent en revue; 2. Recommandations de gestion d'opérations de vol et/ou du service de formation. 							
Ref :							
V/MC.5.7. L'opérateur devrait avoir un processus pour les membres eventuels d'équipage des aeronefs de criblage ou d'essai pour les substances psychoactive, à moins qu'un tel criblage ou l'essai soit réalisé ou interdit par l'état.							
Ref :							
V/MC.5.8. L'opérateur doit avoir une politique qui adresse l'utilisation des substances psychoactive par les membres d'équipage de vol, qui : <ol style="list-style-type: none"> 1. Interdit l'exercice des fonctions tandis que sous l'influence des substances psychoactive ; 2. Interdit l'utilisation problématique des substances psychoactive ; 3. Exige que tout le personnel qui sont identifiés comme s'engageant dans n'importe quel genre d'utilisation problématique des substances psychoactive sont enlevés des fonctions sûreté-critiques ; 4. Répond aux exigences de l'autorité. (G) 							

Ref :							
I.1.6. SYSTÈME DE DOCUMENTATION:							
<p>V/MC.6.1. L'opérateur doit avoir un système de gestion et de contrôle pour la documentation et/ou les données d'opérations de vol utilisées directement dans la conduite ou l'appui des opérations de vol. Un tel système inclura :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. moyens d'identifier la version des documents opérationnels 2. un procédé de distribution qui assure la disponibilité de la version en cours de la documentation d'opérations de vol au personnel d'opération et à l'équipage des aéronefs appropriés; 3. revue et révision selon les besoins pour maintenir la devise d'information contenue dans les documents ; 4. conservation des documents qui permet la référence et l'accessibilité faciles ; 							
Ref :							

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.6. SYSTÈME DE DOCUMENTATION							
<p>V/MC.6.2. L'opérateur doit assurer le système de gestion et de contrôle pour la documentation d'opérations de vol spécifique indiquée dans le V/MC.6.1, adresses, comme minimum :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. l'OM ; 2. d'autres documents référencés en OM contenant l'information et/ou des consignes concernant l'équipage de vol; 3. la bibliothèque à bord. (G) 							
Ref :							
<p>V/MC.6.3. L'opérateur doit assurer le système de gestion et de contrôle pour la documentation d'opérations de vol spécifique dans le VOL V/MC.6.1, adresses les documents suivants des sources extérieures, A un minimum :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les règlements de l'état de l'opérateur et d'autre énoncé approprié aux opérations, comme applicable ; 2. Normes internationales d'ICAO et pratiques recommandées, comme applicables ; 3. Consigne de navigabilité; 							

<p>4. Publications aéronautiques de l'information, y compris NOTAMS ;</p> <p>5. Manuel approuvé du vol du fabricant (AFM), y compris des données d'exécution, le poids et les données d'équilibre/manual, les listes de contrôle et MMEL/CDL ;</p> <p>6. Les communications opérationnelles de l'autre fabricant, comme applicables. (G)</p>							
Ref :							
<p>V/MC.6.4. L'opérateur doit avoir des processus pour assurer le contenu de la documentation utilisée directement dans la conduite ou l'appui des opérations de vol :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. contient l'information qui est lisible et l'a exactement représenté ; 2. est écrit dans un langage comprise par le personnel d'opérations de vol ; 3. est présenté dans un format utilisable qui reprend aux besoins du personnel d'opérations de vol ; 4. est accepté ou approuvé par l'autorité. (G) 							
Ref :							
<p>V/MC.6.5. Si l'opérateur utilise un système électronique pour la gestion et le contrôle de la documentation, le système doit prévoir une génération programmée des dossiers d'urgence pour des documents utilisés directement dans la conduite ou l'appui des opérations de vol. (GM)</p>							
Ref :							

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.6. SYSTÈME DE DOCUMENTATION							
<p>V/MC.6.6. l'opérateur doit assurer les documents qui comportent la bibliothèque technique de bord , comme spécifique dans le tableau 2.1, sont portés à bord de l'avion pour chaque vol et en quelque sorte localisé pour fournir l'accès par l'équipage de vol. (G)</p>							
Ref :							
<p>V/MC.6.7. (s'ouvrir intentionnellement)</p>							
<p>V/MC.6.8. l'< C.A. > l'opérateur <i>devrait</i> assurer les parties du manuel d'exploitation qui adressent l'assistance au sol qui sont à bord de l'avion.</p>							
Ref :							

I.1.7.MANUEL D'EXPLOITATION							
V/MC.7.1. L'opérateur doit avoir un manuel d'exploitation (OM) pour l'usage du personnel dans l'organisation d'opérations de vol, qui peut être publiée dans les pièces séparées, qui contient les politiques, procédures, listes de contrôle et tous autres consignes ou information nécessaires pour la conformité aux règlements applicables, lois, règles et normes d'opérateur. Comme minimum, l'OM définira la contenu de la bibliothèque technique de bord et sera conforme avec les caractéristiques de V/MC.6.4 et le tableau 2.2. (G)							
Ref :							
V/MC.7.2. L'opérateur doit assurer que l'information dans l'OM concernant des fonctions d'équipage de vol et des responsabilités est éditée dans les langues communs désignés, comme spécifique dans D/OL.1.1.(G)							
Ref :							
V/MC.7.3. L'opérateur doit assurer les principes des facteurs humains qui sont observés dans : 1. conception de l'OM ; 2. conception des listes de contrôle et des procédures associées. (GM)							
Ref :							
V/MC.7.4. L'opérateur doit avoir un processus pour développer et établir des procédures et des listes de contrôle à l'usage de l'équipage de vol. Un tel processus doit assurer toutes les différences des procédures et des listes de contrôle fournies par le fabricant sont basées sur des considérations opérationnelles.							
Ref :							

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.7.MANUEL D'EXPLOITATION							
V/MC.7.5. l'opérateur doit assurer que les parties spécifiques de l'OM concernant l'équipage de vol sont clairement identifiées et défini. (G)							
Ref :							
V/MC.7.6. l'opérateur doit assurer que tous les documents qui contiennent l'information et/ou des consignes appropriés à l'équipage de vol sont édités ou							

mis en reference en OM. (G)							
Ref :							
V/MC.7.7. L'opérateur doit avoir une description du plan de vol opérationnel (OFP), ou un document équivalent en OM, pour inclure des consignes pour son usage par des équipages de vol et un contour de contenu selon D/CM .7.2. (G)							
Ref :							
I.1.8.SYSTEME D'ARCHIVE							
V/MC.8.1. L'opérateur doit avoir un système de gestion et de controle pour la conservation des archives qui documentent l'accomplissement des conditions d'opérations de vol, pour inclure la formation et conditions de qualification pour des membres d'équipage de vol.Un tel système doit être conforme aux conditions de l'autorité, comme applicables, et prévoit la gestion et le controle d'archive pour assurer : <ul style="list-style-type: none"> 1. Identification ; 2. Lisibilité ; 3. Entretien ; 4. Conservation et récupération ; 5. Protection et sécurité ; 6. Disposition. 							
Ref :							
V/MC.8.2. L'opérateur doit s'assurer que la gestion des registres et le système de controle spécifique dans V/MC.8.1 adresse l'information suivante s'est associée à l'organisation d'opérations de vol, comme minimum : <ul style="list-style-type: none"> 1. Les informations et les données opérationnelles pour chaque vol , sont indiqué dans V/MC 8.4. 2. L'accomplissement des conditions de qualification d'équipage de vol, comme indiqué dans le tableau 2.3 ; 3. Evaluations réussies et non réussies d'équipage de vol, comme indiqué dans le V/ FQ.1.28 ; 4. Une copie signée de l'OFP, comme indiqué dans le VOL 3.7.6 ; 5. Communications de liaison de transmission de données, comme indiqué dans le V/ 4.3.30. 							
Ref :							

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.8.SYSTEME D'ARCHIVE							
V/MC.8.3. Si l'opérateur utilise un système électronique pour la gestion et la controle des archives, le système doit prévoir une génération programmée des dossiers d'urgence pour des archives d'opérations de vol. (G)							

Ref :							
V/MC.8.4. L'opérateur doit enregistrer et doit maintenir, pendant une période déterminée par l'opérateur ou l'autorité, l'information opérationnelle et des données pour chaque vol selon D/MC.8.4. (G)							
Ref :							
V/MC.8.5. l'opérateur doit enregistrer et maintenir, pendant une période déterminée par l'opérateur ou l'autorité le document d'accomplissement des conditions de qualification d'équipage de vol a indiqué dans le tableau 2.3. (G)							
Ref :							
I.1.9. (s'ouvrir intentionnellement)							
I.1.10. ASSURANCE DE LA QUALITE :							
V/MC.10.1 L'opérateur doit avoir un programme d'assurance de la qualité qui prévoit la vérification des fonctions d'opérations de vol à intervalles prévus pour assurer l'organisation : <ol style="list-style-type: none"> 1. Est conforme aux conditions de normalisation et internes. 2. Satisfait a énoncé les besoins opérationnels ; 2. Produit des resultants desires de sécurité opérationnels, de sécurité et de qualité ; 3. Identifie continuellement des risques, des conditions indésirables et des secteurs exigeant l'amélioration.(G) 							
Ref :							
V/MC.10.2. l'opérateur doit avoir des ressources pour assurer des audits des fonctions d'opérations de vol sont : <ol style="list-style-type: none"> 1. programmé à des intervalles qui répondent à des exigences de système de gestion ; 2. accompli au cours d'une période spécifique de temps. (G) 							
Ref :							
V/MC.10.3. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer les issues significatives résultant des audits des fonctions opérations de vol sont sujettes à la revue régulière par la haute direction de l'organisation d'opérations de vol. (G)							
Ref :							
I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	

I.1.10. ASSURANCE DE LA QUALITE :

V/MC.10.4. L'opérateur aura un processus pour l'adressage des résultats qui résultent les audits des fonctions d'opérations de vol qui s'assure :

1. identification de cause première;
2. développement d'action corrective ou préventive comme approprié pour adresser la conclusion
3. exécution d'action corrective ou préventive dans des secteurs opérationnels appropriés ;
4. évaluation de l'action corrective ou préventive pour déterminer l'efficacité.

Ref :**I.1.11. APPROVISIONNEMENT A L'EXTERIEUR ET CONTROLE DE PRODUIT**

V/MC.11.1. Si l'opérateur a des fonctions d'opérations de vol externalisées par conduite externe de prestataires de service, l'opérateur doit avoir un processus pour assurer un contrat ou l'accord est exécuté avec de tels prestataires de service externes, qui inclut ou met en référence les caractéristiques mesurables qui peuvent être surveillées par l'opérateur pour assurer les conditions qui affectent la sécurité des opérations de vol sont accomplies.**(G)**

Ref :

V/MC.11.2. Si l'opérateur a des fonctions d'opération de vol externalisées par conduite externe de prestataires de service, l'opérateur doit avoir un processus pour surveiller de tels fournisseurs de service externes pour assurer les conditions qui affectent la sécurité des opérations de vol sont accomplies.**(G)**

Ref :

V/MC.11.3. L'opérateur *devrait* avoir un processus pour assurer des données ou les produits acquis des fournisseurs externes (autre que les produits électroniques de données de navigation électronique, comme indiqué dans **V/ MC.11.4**, qui affectent directement la sécurité des opérations de vol, rassemblement ont exigé des caractéristiques techniques avant d'être utilisée dans la conduite des opérations.**(G)**

Ref :

V/MC.11.4. L'opérateur *devrait* inclure la vérification comme procédé pour le contrôle des organismes externes, comme spécifique dans le **V/MC.11.2.** **(GM)**

Ref :

I. 1. MANAGEMENT ET CONTROL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.1.11. APPROVISIONNEMENT A L'EXTERIEUR ET CONTROLE DE PRODUIT							
<p>V/MC.11.5. Si l'opérateur utilise l'avion avec des possibilités de données de navigation électronique, l'opérateur doit avoir des processus, approuvés ou admis par l'état, s'il y a lieu, que, assurer aux produits de données de navigation électroniques acquis des fournisseurs, avant d'être employé en tant que des moyens pour la navigation en fonctionnement :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sont évalués pour un niveau de intégrité des données proportionné à l'application prévue ; 2. sont compatible avec la fonction prévue de l'équipement dans laquelle il est installé ; 3. sont distribués en quelque sorte pour permettre l'insertion des données courantes et inchangées de navigation électroniques dans tous les azeronefs qui l'exigent. (GM) 							
Ref :							

I. Management Et Contrôle

I.1. Management et système:

OPS/MC.1.1. Un système de gestion est documenté dans des médias de filiale aux niveaux de corporation et opérationnels. Les manuels ou les supports électroniques contrôlés sont des moyens acceptables de documenter le système de gestion. La documentation fournit une description complète de la portée, de la structure et de la fonctionnalité du système de gestion et dépeint des lignes d'autorité, de fonctions, de responsabilités et de l'interdépendance des fonctions et des activités dans le système. Les moyens acceptables de la documentation incluent, mais ne sont pas limités, les descriptions des fonctions et tout autre matériel écrit descriptif qui définissent et tracent clairement le système de l'autorité et de la responsabilité dans l'organisation d'assurer des exploitations sûres. La documentation reflète également une continuité fonctionnelle dans le système de gestion qui s'assure que l'organisation entière fonctionne comme système et pas comme groupe d'indépendant ou d'unités réduites en fragments. Un système de gestion efficace est entièrement mis en application et fonctionnel avec une uniformité et une unité claires de but entre la gestion d'entreprise et la gestion dans le secteur opérationnel

I.2. Conditions d'état:

OPS /MC.2.1. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition d'ETOPS. Les caractéristiques de cette provision exigent les conditions et les limitations de toutes les opérations d'état approuvées ou état admises de transports aériens, conduites par l'opérateur, pour être décrit dans les équivalents d'AOC, et/ou les documents associés. L'AOC peut être (par l'état) en quelque sorte compatible produit aux conditions locales pour l'approbation ou l'acceptation d'état. Ceci ne devrait pas exclure l'opérateur de décrire des opérations autorisées, y compris des conditions et les limitations pour de telles opérations, dans les documents associés et en quelque sorte cela est compatible aux caractéristiques de cette provision. De tels documents peuvent comporter l'OM ou n'importe quel document opérationnel qui décrit les conditions et les limitations des opérations autorisées. Les exemptions, les déviations, les levées et les autorisations spéciales dans les caractéristiques vi) et vii) peuvent être décrites dans les documents état approuvés ou état admis autres que l'AOC. Opérateurs sujet aux lois ou aux règlements du déclarer qui empêchent l'établissement d'un AOC compatible aux caractéristiques de cette provision et/ou interdire la description des opérations autorisées en quelque sorte compatibles aux caractéristiques de cette provision peut démontrer une méthode équivalente d'assurer les caractéristiques de cette provision sont satisfaisants. La période de la validité peut être désignée sur l'AOC ou être déterminée en se référant aux dates de l'établissement et de l'expiration.

OPS/MC.2.2. Cette provision complète le VOL 1.3.1 et se rapporte seulement à la conformité d'opérateur aux conditions d'état pour les directeurs opérationnels nommés.

OPS/MC.2.3. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour des définitions d'acceptation et d'approbation. Les spécifications de cette provision se rapportent au processus d'un opérateur de la soumission de l'OM pour approbation ou acceptation comme applicable.

I.3. Autorités et responsabilités

OPS/MC.3.1. L'attribution de l'autorité et de la responsabilité est décrite et a communiqué tels qu'on le comprend dans toute l'organisation. Comme minimum, les organigrammes sont des moyens acceptables de documenter la structure d'un système de gestion. Les positions de gestion critiques à la sécurité opérationnelle, à la navigabilité d'aéronefs ou à la sécurité peuvent exiger des descriptions des fonctions ou des compétences qui reflètent des conditions spécialisées à certaines positions clé. De telles conditions spécialisées incluraient toute délégation de l'autorité exercée par le personnel au nom d'une autorité.

OPS/MC.3.2. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition de la technologie d'opérations. Se référer à la section 1 de ce système de manuel, d'organisation et de gestion (ORG), la sous-section 3.3, pour les provisions qui s'appliquent à un programme d'analyse de risque de vol. Cette provision complète le VOL 1.2.2 et se rapporte à l'attribution de l'autorité et de la responsabilité aux directeurs opérationnels, indépendamment des conditions d'état pour les directeurs opérationnels nommés. Les spécifications dans :

Article1 : se rapporte à la gestion des politiques, des règles, des procédures et des instructions régissant les aéronefs spécifiques. de personnel de support, de personnel d'appui et d'équipage des aéronefs.

I. Management Et Controle

I.3.Autorités et responsabilités

OPS/MC.3.2.(SUITE). article 2 : se rapporte à la gestion des politiques, des règles, des procédures et des instructions régissant l'équipage des aéronefs.

article 3 : désigné également généralement sous le nom de la sécurité de vol.

article 4 : se rapporte à la fourniture de personnel de ressources humaines comprenant, mais non limité à, de gestion, de personnel de support, de personnel d'appui et d'équipage des aéronefs.

OPS/MC.3.3. Se référer aux conseils liés à ORG 1.3.2 situé dans la section 1, la partie deux d'ISM.

Les directeurs opérationnels sujet aux caractéristiques de cette provision incluent, comme minimum :

Le personnel gestionnaire, comme défini par l'opérateur, requis d'assurer le contrôle et la surveillance des opérations de vol ; supports de poteau nommés par selon les exigences de l'autorité, si c'est approprié.

OPS/MC.3.4. Les caractéristiques de cette provision sont prévues pour assurer la conformité continue aux règlements, les normes d'organisation et d'autres règles et conditions applicables.

OPS/MC.3.5. La conformité aux conditions de normalisation, aussi bien que des politiques internes et des procédures, est un élément essentiel d'un environnement opérationnel sûr et bloqué. La responsabilité d'assurer la conformité aux conditions de normalisation et internes est spécifiée et assignée dans le système de gestion. Les descriptions des fonctions et les compétences sont des exemples des endroits appropriés pour des responsabilités de système de gestion de documentation.

OPS/MC.3.6. Les spécifications de cette provision sont satisfaisantes si un pilote est désigné pour agir en tant que PIC indépendamment de la configuration d'équipage ou en route des changements d'équipage. L'opérateur peut choisir d'adresser les spécifications de cette provision en tant qu'élément d'un plan pour la succession de la commande selon le VOL 1.3.8.

OPS/MC.3.7. Des caractéristiques dans l'article 1 et 2 peuvent être satisfaites par les politiques documentées dedans, ou référencées dedans, l'OM qui assignent des responsabilités à la PIC en quelque sorte compatible aux règlements de l'état et de l'intention de la provision. Les légères variations des mots des politiques sont permises si les périodes de la responsabilité comme spécifiques dans chaque article sont adressées par les politiques de l'opérateur. Par exemple, un opérateur peut assigner la responsabilité à la PIC de la sécurité des passagers du temps où ils montent à bord des aéronefs. Une telle politique satisferait cette provision parce qu'elle dépasse la période de la responsabilité de PIC comme spécifique dans cette provision.

OPS/MC.3.9. La politique appropriée concernant des violations de procédé peut inclure : Interposition de NAA, comité pour la revue de cas (opérateur, syndicat ou mélangé) et/ou équivalents. La politique peut apparaître en OM ou toute autre documentation disponible à l'équipage des aéronefs. Les spécifications de cette provision sont applicables au personnel d'opérations de vol et non limitées seulement à l'équipage des aéronefs.

I.4.Communication et coordination

OPS/MC.4.1. Un système de communication efficace assure un échange d'information opérationnelle appropriée dans tous les secteurs de l'organisation, pour inclure les cadres supérieurs, les directeurs opérationnels et la ligne de front personnel. Pour être totalement efficace, le système de communication inclut également les organismes externes qui conduisent des fonctions opérationnelles. Les méthodes de communication varieront selon la taille et la portée de l'organisation. Cependant, pour être efficaces, toutes les méthodes sont aussi peu compliquées et faciles à utiliser et pour faciliter le reportage des insuffisances opérationnelles, des risques ou des soucis par le personnel opérationnel.

OPS/MC.4.2. Des issues qui affectent la sécurité opérationnelle peuvent être associées aux modifications d'aéronefs, au nouvel équipement, aux nouvelles destinations/aux itinéraires, aux changements de normalisation, etc. Les caractéristiques de cette provision sont satisfaisantes si un opérateur peut démontrer qu'un processus existe dans l'organisation d'opérations de vol qui assure la coordination interne et externe nécessaire. Les processus de coordination spécifiques dans cette provision peuvent se produire pendant des réunions ou les autres moyens de la liaison (email, notes, etc.). Les spécifications dans l'article iv) se rapportent à la coordination avec le personnel suivant, comme minimum :

I. Management Et Contrôle

OPS/MC.4.2.(suite).

- le directeur de technologie d'opérations ou toute autre personne responsable des spécifications d'équipement d'aéronefs.
- le directeur de technologie d'opérations ou toute autre personne responsable données d'exécution d'aéronefs de la définition, de production, de personnalisation et de distribution ;
- le directeur responsable de l'itinéraire de définition, producteur, de personnalisation et/ou de distribution et des instructions ou d'information d'aéroport, du NOTAMs et des bases de données de FMS, si c'est approprié

OPS/MC.4.3. L'information critique de sécurité peut inclure :

- Directives de navigabilité ;
- bulletins de constructeur ;
- bulletins ou directives d'équipage des aéronefs ;
- NOTAMs ;
- alertes ou bulletins de sécurité ;
- n'importe quelle autre information critique de sécurité a considéré par l'opérateur ou l'état.
-

I.5.Fourniture de ressources

OPS/MC.5.1. Le système de gestion identifie, fournit et maintient l'infrastructure nécessaire pour produire des opérations sûres et bloquées, pour inclure des opérations et des équipements de soutien d'entretien, des services et l'équipement appropriés pour le secteur, comme:

- équipements pour des personnes dans l'organisation;
- équipement de soutien y compris les outils, le matériel et le logiciel;
- services de support y compris le transport et la communication.

De même, le système de gestion assure un environnement de travail qui a une influence positive sur la motivation, la satisfaction et l'exécution du personnel afin de maximiser des opérations sûres et bloquées. Un environnement approprié de travail satisfait des facteurs humains et physiques et les considère:

- règles et conseils de sécurité y compris l'utilisation du matériel de protection;
- endroits de lieu de travail;
- la température de lieu de travail, humidité, lumière, circulation d'air; propreté, bruit ou pollution.

OPS/MC.5.2. Les critères nécessaires pour chaque position, contre laquelle des candidats sont évalués, s'assurent que le personnel est convenablement qualifié pour des positions de système de gestion dans les secteurs de l'organisation critique aux opérations sûres et bloquées.

OPS/MC.5.3. Les spécifications dans :

l'article 3 inclut la vérification de l'authenticité des permis.

l'article 4 peut être évalué par une entrevue de gestion d'opérations de vol, entrevue de ressource humaine et/ou la conduite d'une analyse psychologique.

le point vi est exigé à moins qu'un tel contrôle soit exécuté ou interdit par l'état

le point vii inclut la maîtrise d'anglais d'aviation (si nécessaire pour des communications (ATC) de contrôle du trafic aérien et la maîtrise suffisante dans les langages communs désignés nécessaires pour assurer la communication efficace (voir le ops 1.9.2, 2.2.19, et 3.1.1).

- toutes autres conditions de criblage selon les besoins de l'opérateur ou conditions de l'autorité.

I. Management Et Contrôle

OPS/MC.5.8. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition de la substance psychoactive et l'usage problématique des substances.

Les opérateurs sujet aux lois ou aux règlements du déclarer qui interdisent l'application de cette provision peuvent démontrer une méthode équivalente de s'assurer que les caractéristiques de cette provision sont satisfaisantes. Le rétablissement aux fonctions sécurité critiques est possible après que la cessation d'utiliser et problématique lors de la détermination qui a continué l'exécution soit peu susceptible de compromettre la sécurité. Certaines des caractéristiques de cette provision peuvent être adressées par une politique d'établissement du programme selon le **OPS 3.4.2.**

I.6. Système de documentation

OPS/MC.6.1. Pour exclure la perte de documents dus aux échecs de matériel ou de logiciel, un système électronique est programmé pour créer les dossiers de secours sur un programme qui s'assure que des archives ne sont jamais perdus. Typiquement, un système électronique prévoit la réserve de dossier quotidiennement. La période de rétention pour les documents électroniques est conforme aux conditions définies par l'opérateur et/ou l'autorité compétente.

Pour assurer la récupération des documents archivés, le matériel applicable et/ou le logiciel est maintenu après qu'il ait été remplacé.

OPS/MC.6.2. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition de la bibliothèque à bord les documents qu'internes sont sujets à la gestion et le contrôler. Les manuels et les documents à bord exigés peuvent être à bord porté par l'équipage des aéronefs. L'entretien des manuels et peut être délégué à l'équipage des aéronefs.

OPS/MC.6.3. Des documents externes sont contrôlés par l'opérateur selon des caractéristiques vi) et vii) du **OPS 1.6.1** et contrôlés par l'entité de publication. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour une définition de manuel approuvé de vol (AFM), le manuel opérationnel d'aéronefs (AOM), liste minimum principale d'équipement (MMEL), liste minimum d'équipement (MEL), liste de déviation de configuration (CDL). Les spécifications dans l'article i) se rapportent à des règlements applicables imposés à l'opérateur par d'autres états (par exemple, LOIN 129). Les spécifications pour l'AFM du constructeur dans l'article v) peuvent être remplacées par le manuel opérationnel d'aéronefs (AOM) adapté aux besoins du client par le constructeur pour les opérations spécifiques d'utilisation en vol par un opérateur. Dans un tel cas, le MMEL peut être remplacé par un MEL. Les spécifications dans le point vi) se rapportent à des bulletins ou à des directives distribués par le constructeur aux fins de modifier des caractéristiques techniques d'aéronefs et/ou des modes opératoires.

OPS/MC.6.4. La documentation utilisée dans l'appui des opérations de vol peut :

- Exister en forme électronique ;
- Être publié dans plus d'une langue

OPS/MC.6.5. Pour exclure la perte de documents dus aux échecs de matériel ou de logiciel, un système électronique est programmé pour créer les dossiers de secours sur un programme qui s'assure que des archives ne sont jamais perdus. Typiquement, un système électronique prévoit la réserve de dossier quotidiennement. La période de rétention pour les documents électroniques est conforme aux conditions définies par l'opérateur et/ou l'autorité compétente. Pour assurer la récupération des documents archivés, le matériel applicable et/ou le logiciel est maintenu après qu'il ait été remplacé.

OPS/MC.6.6. L'accès aux calculs d'exécution par l'intermédiaire des systèmes de télécommunication (par exemple, ACARS) est acceptable au lieu de la documentation à bord, si accompli des procédures de secours appropriées.

I.7. Manuel d'exploitation

OPS/MC.7.1. Les conseils et les procédures en OM permettent à l'équipage des aéronefs de se conformer dans les conditions et les limitations spécifiques dans l'AOC. Le tableau 2.2 contient les caractéristiques contentes de base de l'OM exigées pour réaliser la conformité avec le **OPS 1.6.1** et le **OPS 2.1.10** (manuel de formation). La table spécifie également DSP (les provisions de section d'ISM 3) qui doivent pour être adressé.

I. Management Et Controle

OPS/MC.7.1.(suite). dans les sections de l'OM concernant l'équipage des aéronefs. Des politiques, les conseils, les données et/ou les procédures spécifiques d'équipage des aéronefs qui doivent également être adressés dans les sections de l'OM concernant l'équipage des aéronefs peuvent être trouvés dans les provisions subséquentes de la section 2 et ne sont pas reproduits dans la table. Se référer au **OPS 1.8.1** et **1.8.4** avec des caractéristiques applicables à toute la documentation d'opérations de vol, y compris l'OM.

OPS/MC.7.2. L'OM est édité dans un langage commun désigné pour s'assurer que tous les membres d'équipage des aéronefs peuvent comprendre l'information qui concerne leurs fonctions et responsabilités. Si l'OM est édité dans plus d'une langue désigné, il y a d'harmonisation entre les versions linguistiques de l'OM concernant des fonctions d'équipage des aéronefs et les responsabilités, d'éliminer la possibilité de différences dans la compréhension ou l'interprétation.

OPS/MC.7.3. Les principes de facteurs humains dans la création d'imprimés et l'utilisation de liste de contrôle peuvent adresser ce qui suit :

- Préparation de documentation dans un format utilisable pour la présentation de l'information, au niveau approprié de lecture et avec le degré requis de sophistication et de clarté techniques.
- Améliorant l'exécution d'utilisateur par l'utilisation de zones d'information efficaces et conformées d'étiquettes, de symboles, de couleurs, de limites, d'acronymes, d'abréviations, de formats et.
- Assurant la disponibilité et la rentabilité d'information à l'utilisateur pour des tâches spécifiques, une fois nécessaire, et sous une forme qui est directement utilisable.
- Concevant des procédures opérationnelles pour la simplicité, l'uniformité et la facilité d'utilisation ;
- Permettant à des opérateurs de percevoir et comprendre des éléments de la situation actuelle et de les projeter à de futures situations opérationnelles ;
- Réduisant au minimum le besoin de qualifications d'opérateur, de capacités, d'outils ou de caractéristiques spéciaux ou uniques ;
- Evaluant les demandes ou les impacts de filet sur les ressources physiques, cognitives et de prise de décision de l'opérateur, utilisé des mesures d'exécution objectives et subjectives.

OPS/MC.7.5. L'OM peut parfois inclure des sections éditées pour le personnel d'opérations de vol autre que l'équipage des aéronefs. En soi, toutes les sections de l'OM n'ont pas besoin d'être fournies à l'équipage des aéronefs (par exemple, des programmes de formation sont habituellement limités à la formation/au personnel de vérification).

OPS/MC.7.6. Se référer au tableau 2.2 pour un contour général d'information qui doit être contenue ou mise en référence en OM.

OPS/MC.7.7. des tems facilement disponibles dans l'autre documentation d'une autre source acceptable ou non pertinents au type d'opération peuvent être omis de l'OFFP. Se référer au tableau 3.3 de DSP situé dans la section 3, la partie une d'ISM pour le contenu de l'OFFP.

I.8.Système d'archive

OPS/MC.8.3. Le maintien des archive dans les dossiers électroniques est un moyen fiable et efficace de stockage à court et à long terme. L'intégrité de ce type de système de tenue d'archives est assurée par le stockage bloqué et sûr et les systèmes « de secours ». Pour exclure la perte d'archives dues aux échecs de matériel ou de logiciel, un système électronique est programmé pour créer les dossiers de secours sur un programme qui s'assure que des archives ne sont jamais perdus. Typiquement, un système électronique prévoit la réserve de dossier quotidiennement. En cas de besoin, le regard et la sensation des d'archives électroniques est semblable à celui d'un d'archive de papier. Une période de rétention pour des disques est définie et, si c'est approprié, est conforme à toutes les conditions de l'autorité. Le matériel et le logiciel, si mis à jour ou remplacés, est maintenu pour permettre la récupération de vieux archive.

OPS/MC.8.4. Se référer au tableau 3.4 pour l'information de vol sujet aux caractéristiques de cette provision. L'information opérationnelle peut être maintenue par différents moyens (par exemple, notations d'ACARS, notations de papier, manuellement, les systèmes informatiques,ect)

I. Management Et Controle

OPS/MC.8.5. Se référer au tableau 2.3 dans la section 2 d'ISM, la partie une, pour des certifications d'équipage des aéronefs, les qualifications et les besoins de formation qui doivent être enregistrés et maintenus.

I.10. Assurance de la qualité

OPS/MC.10.1. Un programme de garantie de qualité robuste s'assurera qu'une portée d'apurer cela entoure tous les secteurs de l'organisation qui effectuent la sécurité opérationnelle, la sécurité ou la qualité. L'utilisation des normes d'IOSA et des pratiques recommandées s'assure que les secteurs opérationnels appropriés sont apurés. Des audits sont conduits sur les fonctions d'opérations, d'entretien et de sécurité dans toute l'organisation de l'opérateur qui sont appropriées à la protection et sécurité des opérations. Les fonctions d'opérations incluent des opérations de vol, le contrôle opérationnel de vol, l'assistance en escale et des opérations de cargaison. Cette provision est conçue de permettre la flexibilité dans l'exécution du programme de garantie de qualité : un programme centralisé d'audit interne, de différents programmes de contrôle dans chaque secteur opérationnel ou n'importe quelle combinaison en sont tous acceptables tant que chacun des secteurs opérationnels sous la portée d'IOSA est apuré. Un programme de contrôle acceptable inclut :

- déclenchement d'audit, y compris la portée et les objectifs ;
- planification et préparation, y compris le développement de plan d'audit et de liste de contrôle ;
- observation et collecte de l'évidence ;
- analyse, résultats, actions ;
- reportage et sommaire d'audit ;
- suivi et fermer.

Le processus inclut des moyens par lequel l'auditeur et le secteur apuré aient une discussion complète et concluent l'accord sur les résultats et correspondent des actions correctives ou préventives. Des procédures claires sont établies pour résoudre n'importe quel désaccord entre l'auditeur et le secteur apuré.

OPS/MC.10.2. Les intervalles des activités de surveillance peuvent varier selon l'opérateur. Les résultats précédents peuvent servir de considération pour déterminer des intervalles d'audit.

OPS/MC.10.3. Comme minimum, une revue est conduite annuellement, qui permet à la haute direction de considérer des issues d'insoumission dans les secteurs de l'organisation qui effectuent la sécurité opérationnelle, la sécurité ou la qualité. Une telle revue s'assure que des actions correctives ou préventives appropriées abordant les questions appropriées de conformité ont été mises en application et sont surveillées pour l'efficacité.

I.11. Contrôle d'approvisionnement à l'extérieur²⁴⁸

OPS/MC.11.1. Se référer au glossaire des limites techniques pour les définitions de l'approvisionnement à l'extérieur et de l'accord de taux de disponibilité. Un opérateur maintient toujours la responsabilité des fonctions d'opérations, d'entretien ou de sécurité qui ont été volontairement transférées à un fournisseur de services externe. Un contrat d'accord est nécessaire pour s'assurer que les services à fournir et des fonctions à conduire par le fournisseur de services externe sont formellement documentés. L'inclusion des caractéristiques mesurables, habituellement sous forme d'accord de taux de disponibilité, constitue la base pour un processus de surveillance, comme spécifique dans ORG 3.5.2.

OPS/MC.11.2. Se référer au glossaire des limites techniques pour la définition de l'approvisionnement à l'extérieur. Les caractéristiques de cette provision s'appliquent aux fonctions d'opérations, d'entretien ou de sécurité qui affectent la sécurité des opérations. Sous l'approvisionnement à l'extérieur, la conduite d'une fonction opérationnelle est transférée à un fournisseur de services externe sous les provisions d'un contrat ou de tout autre mécanisme légal. Dans ces cas-ci, quoique la fonction opérationnelle soit conduite par un tiers, l'opérateur maintient la pleine responsabilité d'assurer la fonction est conduit en quelque sorte qui répond à ses exigences opérationnelles de protection et sécurité. Une telle responsabilité, et par conséquent la condition pour la surveillance, est maintenue par un opérateur pour externaliser à n'importe quel fournisseur de services qui est externe à l'opérateur. Dans quelques juridictions de normalisation, il peut y a un procédé de contrôle de normalisation qui permet à certains organismes de répondre à des normes rigoureuses et de devenir approuvés pour conduire des fonctions opérationnelles pour un opérateur. Un tel processus d'autorisation réglementaire des organismes qualifiés est acceptable comme processus de surveillance, s'il

I. Management Et Controle

OPS/MC.11.2.(suite). peut démontrer par un opérateur que le procédé de contrôle de normalisation est suffisamment robuste pour s'assurer qu'un fournisseur de services approuvé accomplit des exigences de sécurité opérationnelle et/ou de sécurité de l'opérateur. Dans certaines circonstances, des fonctions opérationnelles peuvent être involontairement enlevées d'un opérateur et être conduites par une autorité gouvernementale ou quasi-gouvernementale qui n'est pas sous le contrôle de l'opérateur (criblage de sécurité par exemple, de passager ou de bagages à quelques aéroports). Dans de telles circonstances, l'opérateur aurait un processus pour surveiller le rendement de la fonction conduit par l'autorité pour s'assurer des résultats désirés sont réalisés.

V/MC.11.3. Le but d'un tel contrôle est de s'assurer que les bases de données et d'autres sources internes et extérieures de données opérationnelles données pour l'appui des opérations de vol sont courantes, précises et complètes. Pour l'intégrité de produit de données de navigation, la compatibilité et l'insertion dans des aéronefs, se rapportent au VOL 1.11.4.

V/MC.11.4. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour des définitions d'intégrité des données de navigation. La responsabilité de s'assurer que des données de navigation électronique sont évaluées pour l'intégrité et sont compatibles avec son application prévue dépend de l'opérateur. L'intégrité de base de données de navigation peut être assurée en obtenant des données d'un fournisseur accrédité selon des normes approuvées ou admises d'intégrité des données et de qualité. De telles normes incluent, mais ne sont pas limitées :

- RTCA/DO-200A, normes pour traiter des données aéronautiques ;
- RTCA/DO-201A, normes pour l'information aéronautique (navigation sur zone et opérations de RNP)

La circulaire consultative 20-153 (AC) , l'acceptation des processus de données et les bases de données associées de navigation aux Etats-Unis. les caractéristiques dans les articles i) et ii) peuvent être satisfaites par l'opérateur, selon État approuvé ou méthodes Etat admises pour assurer l'intégrité des données et la compatibilité, comme :

- le obtenant une lettre d'acceptation d'une autorité applicable énonçant le fournisseur de données se conforme à une norme identifiée pour l'intégrité des données et la compatibilité qui fournit un niveau d'assurance de l'intégrité des données et de la qualité de navigation suffisamment pour soutenir prévu application ou
- l'existence des procédés de validation d'opérateur et d'équipage des aéronefs pour déterminer la compatibilité et l'exactitude de données de navigation qui fournissent un niveau d'assurance de l'intégrité des données et de la qualité de navigation suffisamment pour soutenir l'application prévue les spécifications dans l'article iii) se rapporte aux processus qui assurent l'insertion opportune des données et atténuent l'introduction des erreurs aéronautiques de l'information liées au contenu des bases de données de navigation. L'insertion physique des données dans les aéronefs qui l'exigent est conforme à MNT 3.9.1. Le contrôle des produits de données de navigation électronique acquis des fournisseurs est conforme également au VOL 1.11.3.

V/MC.11.5. Le contrôle des organismes externes peuvent inclure les prélèvements, les audits de produit, les audits de fournisseur, etc. aléatoires.

I.2. FORMATION ET QUALIFICATION							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.2.1. PROGRAMME DE FORMATION ET D'EVALUATION							
<p>V/FQ.2.1.L'opérateur doit avoir un programme de formation, approuvé ou admis par l'autorité, qui se compose de formation au sol , entraînement en vol et si applicable, des évaluations de vol pour assurer des membres d'équipage de vol qui sont compétent pour remplir des fonctions assignées. Un tel programme doit s'assurer que la formation est conduite sur les types d'aéronefs pour lesquels le membre d'équipage de vol est affecté pour opérer et , comme minimum, adresse :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Qualification initiale ; 2. Qualification continue ; 3. Re-qualification ; 4. Transition ou conversion d'avion ; 5. Mise à niveau à PIC ; 6. D'autres conditions de formation spécialisées, comme applicables.(G) 							
Ref :							
<p>V/FQ.2.2. L'opérateur doit assurer l'objectivité dans le programme de formation et d'évaluation est maintenue par l'assurance :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Des évaluations administrées en même temps que le simulateur, l'avion et/ou la ligne formation sont effectués par différents organismes ou individus que ceux qui ont conduit la formation ; 2. Des instructeurs, les experts et la ligne aviateurs de contrôle sont autorisés pour exercer des activités assignées sans interférence inadéquate des organismes de gestion et/ou external. (G) 							
Ref :							
<p>V/FQ.2.3. L'opérateur doit s'assurer que les membres d'équipage de vol reçoivent la formation qui soutient dont l'introduction :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nouvelles politiques, règles, instructions et procédures ; 2. nouveaux types d'avions, systèmes et modifications flotte/mises à niveau (G) 							
Ref :							
<p>V/FQ.2.4. si l'opérateur utilise l'étude et/ou l'évaluation de distance dans le programme de formation et de qualification d'équipage de vol, l'opérateur doit s'assurer q'une telle formation et/ou l'évaluation est surveillée selon le V/QF .1.28 et, s'il y a lieu, est approuvée ou admise par l'état.(G)</p>							
Ref :							
V/FQ.2.5 - V/FQ.2.9. (s'ouvrir intentionnellement)							

<p>V/FQ.2.11. L'opérateur doit s'assurer que le manuel de formation est</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.gestionné et contrôlé selon le V/MC.6.1.; 2.accessible au personnel d'opérations applicable de vol. (G) 							
<p>Ref :</p>							
<p>I.2. FORMATION ET QUALIFICATION</p>							
<p>Question :</p>	DOC		IMP		CFM		N/A
	yes	No	yes	No	yes	No	
<p>I.2.1. PROGRAMME DE FORMATION ET D'EVALUATION</p>							
<p>V/FQ.2.10.L'opérateur doit avoir un manuel de formation pour l'usage du personnel d'opérations de vol, qui peut être publié dans les pièces séparées, qui contient les détails de tous les programmes de formation appropriés, politiques, procédures, conditions et tous autres consignes ou information nécessaires pour administrer le programme de formation d'opérateur. Le manuel de formation sera approuvé ou admis par l'état et la contenu du manuel de formation, comme minimum, être conforme aux caractéristiques dans le Tableau 2.2.(G)</p>							
<p>Ref :</p>							
<p>V/FQ.2.12. l'opérateur doit s'assurer que le manuel de formation contient les normes pour la formation et l'évaluation d'équipage de vol qui ont été approuvées ou acceptées par l'état et inclure, comme minimum :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Procédures normalisées pour la formation et la conduite des évaluations 2. Des normes qui assurent la technique de pilotage et la capacité d'exécuter des procédures normales et non-normales sont signées une manière dont démontre la compétence de chaque pilote ; 3. Une condition qu'ait simulé les aeronefs, temps et conditions environnementales sont normalisées et s'approprient pour la formation/evaluation étant administrées ; 4. Des limites pour le nombre de des manoeuvres de fois peuvent être répétées et l'évaluation soit encore considérée acceptable ; 5. Les procédures pour la formation réparatrice et l'évaluation subséquente d'un équipage de vol incapable de réaliser ou maintenir des normes exigentes.(G) 							
<p>Ref :</p>							
<p>V/FQ.2.13. L'opérateur doit avoir un type d'avion formation de qualification et programme d'évaluation pour chaque type d'avion dans la flotte, qui est approuvée ou admise par l'état et éditée, ou référencé, dans le manuel de formation.</p>							

Ref :								
V/FQ.2.14. L'opérateur doit s'assurer que des instructeurs, experts, la ligne d'aviateurs de contrôle et des membres d'équipage de vol emploie les documents pour la conduite de la formation et de l'évaluation qui sont autorisés et édités par l'opérateur pour un tel usage. (G)								
Ref :								
V/FQ.2.15- V/FQ.2.18 (s'ouvrir intentionnellement)								
I.2. FORMATION ET QUALIFICATION								
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A	
	yes	No	yes	No	yes	No		
I.2.1. PROGRAMME DE FORMATION ET D'EVALUATION								
V/FQ.2.19. L'opérateur doit assurer des instructeurs, des experts, la ligne des membres d'aviateurs de contrôle et d'équipage de vol (si utilisé ou sous-traité), des centre de formation, des dispositifs, l'équipement et des matériaux de cours (si possédé ou sous-traité): <ol style="list-style-type: none"> 1. Avoir les certifications et l'approbation ou l'acceptation exigée de l'état, comme applicable ; 2. La qualification et les normes de rendement exigées de l'opérateur ou l'état, comme applicable ; 3. Sont périodiquement évalués pour assurer la conformité à la qualification et aux normes de rendement exigées. 								
Ref :								
V/FQ.2.20. L'opérateur doit assurer des instructeurs, experts, ligne aviateurs de contrôle et des membres d'équipage de vol, si utilisé ou sous-traité, sont qualifiés et normalisés pour leurs tâches assignées.								
Ref :								
V/FQ.2.21. L'opérateur doit avoir les instructeurs suffisants, experts, ligne aviateurs de contrôle et personnel de soutien pour administrer les programmes de formation et d'évaluation selon des conditions de l'opérateur et/ou de l'état, comme applicable.								
Ref :								
V/FQ.2.22- V/FQ.2.26. (s'ouvrir intentionnellement)								
V/FQ.2.27. L'opérateur doit assurer la communication formelle et régulière se produisent entre et parmi la gestion d'opérations de vol , instructeurs, experts, ligne aviateurs de contrôle et membres d'équipage de vol pour réaliser								

l'amélioration continue de la formation et la ligne d'operation de sol ,de simulateur et d'aronefs.(G)							
Ref :							
V/FQ.2.28. L'opérateur doit avoir un processus pour surveiller, enregistrer et évaluer les résultats des évaluations réussies et non réussies d'équipage de vol afin de réaliser l'amélioration continue du programme de formation et d'évaluation d'équipage de vol.							
Ref :							
V/FQ.2.29. L 'opérateur doit avoir un proces(s) afin de réaliser des améliorations de programme de formation. (G)							
Ref :							
V/FQ.2.30- V/FQ.34. (s'ouvrir intentionnellement)							

I. 2. FORMATION ET QUALIFICATION

Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.2.1. PROGRAMME DE FORMATION ET D'EVALUATION							
V/FQ.2.35. L'opérateur doit avoir un premier programme de formation pour des instructeurs, des experts et la ligne de contrôle des aviateurs, à inclure : <ol style="list-style-type: none"> 1. Un cours d'instructeur, y compris des principes fondamentaux de l'enseignement et l'évaluation, la leçon de plan de gestion, exposé et faire un compte rendu, activité humaine publié, des politiques de compagnie, procédures, utilité de simulateur, s'exerçant dans l'opération de simulateur, dangers liés à simuler des déffaillances de système en vol ; 2. Un programme formel d'observation qui laisse a dirigé l'instruction et l'observation pratiques des instructeurs expérimentés administrant les leçons de cours et de programme ; 3. (droit ou gauche, comme applicable) Un programme siège-spécifique de qualification pour des instructeurs, experts, aviateurs de ligne de contrôle et tous autres pilotes, ainsi indiqués par la gestion, qui effectuent des fonctions de l'un ou l'autre siège ; 4. Un programme ou un équivalent d'observation de siège de saut pour la non-ligne a qualifié des instructeurs pour fournir à la connaissance la ligne courante et type-relative d'opérations. (G) 							
Ref :							
V/FQ.2.36. L'opérateur doit avoir un programme récurrent de qualification pour des instructeurs,							

<p>experts, et la ligne aviateurs de contrôle à la laquelle, comme minimum, exige la participation :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réunions d'étalonnage comme définies par l'opérateur ou l'état ; 2. Les sessions de formations ou d'évaluation (simulateur ou avions) conduites tandis que dirigées par un individu a approuvé par l'opérateur ; 3. Un nombre minimum État-approuvé ou État-admis d'événements et/ou d'évaluations de formation par an; participation requise à un programme supplémentaire de requalification/recertification si le nombre minimum d'événements n'est pas accomplis ; 4. (droit ou gauche, comme applicable) un programme récurrent siège-spécifique pour des instructeurs, experts, ligne aviateurs de contrôle, qui effectuent des fonctions de l'un ou l'autre siège. 5. Un programme d'observation de siège de saut ou un approuvé équivalent ou admis par l'état pour la non-ligne a qualifié des instructeurs pour fournir à la connaissance la ligne courante et type-connexes opérations. (G) 							
Ref :							
V/FQ.2.37-V/FQ.2.44. (s'ouvrir intentionnellement)							
I. 2. FORMATION ET QUALIFICATION							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.2.1. PROGRAMME DE FORMATION ET D'EVALUATION							
<p>V/FQ.2.45.L'opérateur doit assurer des aides de formation et l'équipement, pour inclure des maquettes, apprentissage du procédé de cockpit et d'autres dispositifs et/ou matières de cours employés dans le programme de formation et d'évaluation d'équipage de vol, reflètent raisonnablement la configuration des flottes pour lequel la formation respective est conduite. (G)</p>							
Ref :							
<p>V/FQ.2.46.L'opérateur doit avoir édité des consignes pour des instructeurs et les experts, approuvés ou admis par l'état, si c'est approprié, qui spécifie les niveaux minimum d'utilité des dispositifs de formation pour assurer l'utilité qui ne compromet pas la formation et/ou l'évaluation. (G)</p>							
Ref :							
<p>V/FQ.2.47. si l'opérateur a un programme de formation zero de temps vol (ZFTT), l'opérateur doit assurer un tel programme de formation est approuvé ou admis par</p>							

<p>l'état et :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Est conduit en utilisant le représentant de simulateurs de vol de l'avion au vol par l'opérateur et qualifié au niveau C, D ou un équivalent ; 2. Définit des conditions pilotes minimum d'expérience pour l'entrée dans chaque qualification de ZFTT/cours de formation ; 3. Chaque qualification de ZFTT/cours de formation est adaptée aux besoins du client selon les besoins à l'expérience de pilote d'adresse, à la position d'équipage des aéronefs et au niveau de simulateur ; 4. Une démonstration de la compétence est accomplie dans un simulateur de vol conformément aux caractéristiques dans l'article sous la surveillance d'un expert ; <p>une démonstration finale de la compétence est accomplie dans un avion pendant la ligne réelles opérations sous la surveillance d'un expert, d'un instructeur ou d'une Commande courante et qualifiée de pilote (PIC) indiqués pour le but par l'opérateur et/ou l'état. (G)</p>							
---	--	--	--	--	--	--	--

Ref :

I.2.2.ÉLÉMENTS DE FORMATION

V/FQ.2.1. L'opérateur doit assurer que des membre d'équipage de vol sont formés et évalués, comme applicable, selon des conditions définies dans le tableau 2.4.**(G)**

Ref :

V/FQ.2.2_V/FQ.2.6. (s'ouvrir intentionnellement)

I. 2. FORMATION ET QUALIFICATION

Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	

2.2.ÉLÉMENTS DE FORMATION

V/FQ.2.7. L'opérateur doit assurer que des membres d'équipage de vol que reçoivent la formation de base de familiarisation d'opérateur avant d'être assignée aux fonctions dans la ligne opérations, de la laquelle assurera la connaissance :

1. fonctions et responsabilités ;
2. règlements d'état appropriés ;
3. opérations autorisées ;
4. sections appropriées de l'OM. **(G)**

Ref :

V/FQ.2.8. L'opérateur doit assurer à des membres

d'équipage de vol des exercices d'entraînements pratiques complets: 1. dans l'utilisation de tout l'équipement de secours et de sécurité requis pour être à bord de l'avion ; 2. qui adressent l'évacuation et la coordination de secours parmi des membres d'équipage. (G)							
Ref :							
V/FQ.2.9. l'opérateur devrait s'assurer que des membres d'équipage des aéronefs participent aux activités de formation commune ou aux exercices avec des membres d'équipage de carlingue afin d'augmenter la coordination et la compréhension mutuelle à bord de CRM et aux facteurs humains impliqués en adressant des situations d'urgence et des menaces de sécurité. (G)							
Ref :							
V/FQ.2.10. L'opérateur doit assurer que les membres d'équipage de vol reçoivent la formation dans tous les aspects d'exécution d'avion, pour inclure : 1. Poids /calculs de la masse et d'équilibre ; 2. exécution de décollage, de montée, de croisière, d'approche et d'atterrissage ; 3. tolérance d'obstacle ; 4. planification de carburant ; 5. planification de déviation ; 6. effet des composants inopérants ou absents (MEL/CDL) ; 7. descente progressive d'un arrêt moteur. (G)							
Ref :							
V/FQ.2.11. L'opérateur doit assurer que des membres l'équipage de vol reçoivent la formation et sont évalués dans des circuits et des limitations de bord et démontrera la compétence dans l'opération des circuits de bord. (G)							
Ref :							

I. 2. FORMATION ET QUALIFICATION

Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.2.2.ÉLÉMENTS DE FORMATION							
V/FQ.2.12. L'opérateur doit assurer que des membres d'équipage de vol reçoivent la formation dans l'identification des marchandises dangereuses et l'exécution des procédures ou des actions associées, pour inclure : 1. Marchandises interdites et exceptions ; 2. Étiquettes et identification ; 3. Procédures de secours. (G)							
Ref :							

<p>V/FQ.2.13. Si l'opérateur accepte les marchandises dangereuses pour le transport, l'opérateur doit s'assurer que des membres d'équipage de vol reçoivent la formation des procédures concernant le transport des marchandises dangereuses. (G)</p>							
<p>Ref :</p>							
<p>V/FQ.2.14. L'opérateur doit s'assurer que des membres l'équipage de vol reçoivent la formation dans la gestion de ressource d'équipage (CRM), y compris la gestion de menace et d'erreur, en utilisant les facilitants qui ont été formés dans des principes d'exécution humaine et de facteurs humains. (G)</p>							
<p>Ref :</p>							
<p>V/FQ.2.15. Si la méthode de l'opérateur de contrôle opérationnel exige la responsabilité partagée entre un expéditeur de vol/opérations de vol commandant (FOO) et le PIC, l'opérateur <i>devrait</i> assurer que des membres l'équipage de vol participent aux activités communes de formation de gestion des ressources avec le personnel de FOO afin d'augmenter la coordination et une compréhension mutuelle des facteurs humains impliqués dans le contrôle opérationnel commun. (G)</p>							
<p>Ref :</p>							
<p>V/FQ.2.16. L'opérateur doit s'assurer que des membres d'équipage de vol reçoivent la formation dans le temps défavorable et/ou les conditions environnementales, pour inclure, comme applicable</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Politiques et procédures d'anti-givrage; 2. Les opérations de piste contaminée ; 3. Action d'éviter d'orage ; 4. Fonctionnement par temps froid ; 5. Opérations près de cendre volcanique 							
<p>Ref :</p>							
<p>V/FQ.2.17. L'opérateur doit s'assurer que des membres d'équipage de vol reçoivent la formation des procédures pour le rétablissement bouleversé d'avion.(G)</p>							
<p>Ref :</p>							

I. 2. FORMATION ET QUALIFICATION

Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
<p>I.2.2.ÉLÉMENTS DE FORMATION</p>							
<p>V/FQ.2.18. Si l'opérateur s'engage dans des opérations de RVSM et/ou de RNP, l'opérateur doit s'assurer que des membres d'équipage de vol reçoivent la formation des procédures applicables de RVSM/RNP.</p>							

Ref :							
V/FQ.2.19. L'opérateur doit assurer des membres d'équipage de vol, y compris des instructeurs et des experts, dont la langue maternelle n'est pas identique que le langage commun désigné spécifique dans V/OL.1.1 sont exigé pour démontrer un niveau de compétence dans le langage commun indiqué au lequel permettra de tels membres d'équipage de vol : 1. communiquer effectivement pendant l'exécution des fonctions opérationnelles ; 2. comprennent l'information en OM concernant des fonctions et des responsabilités. (G)							
Ref :							
V/FQ.2.20. L'opérateur doit exiger des membres d'équipage de vol, qui conduisent des vols dans des secteurs où l'anglais est la langue primaire de la contrôle du trafic aérien (ATC) et dont les fonctions incluent la communication avec l'ATC, de démontrer un niveau suffisant de compétence d'anglais pour assurer la communication efficace pendant l'exécution de telles fonctions. (G)							
Ref :							
V/FQ.2.21. L'opérateur devrait exiger de tous les membres d'équipage de vol, qui conduisent des vols dans des secteurs où l'anglais est la langue primaire de l'ATC et qui n'ont pas démontré la compétence experte d'anglais, de démontrer périodiquement un niveau suffisant de compétence d'anglais pour assurer la communication efficace pendant l'exécution des fonctions. (G)							
Ref :							
V/FQ.2.22. le 5 mars 2008 efficace, l'opérateur doit exiger des membres pilotes d'équipage de vol, qui conduisent des vols dans des secteurs où l'anglais est la langue primaire de l'ATC et qui n'ont pas démontré la compétence experte d'anglais, de démontrer périodiquement le niveau minimum de la compétence d'anglais définie par l'opérateur et/ou l'état suffisamment pour assurer la communication efficace pendant l'exécution des fonctions. (G) .							
Ref :							

I. 2. FORMATION ET QUALIFICATION

Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	

I.2.2.ÉLÉMENTS DE FORMATION							
V/FQ.2.23. L'opérateur doit assurer que l'équipage de vol reçoivent la formation dans la sécurité d'aviation, pour inclure des politiques et les procédures qui adressent la communication, la coordination et l'action appropriées d'équipage en réponse aux actes de l'interférence illégale. (G)							
Ref :							
V/FQ.2.24. l'< C.A. > si l'opérateur accepte les marchandises dangereuses pour le transport, l'opérateur doit assurer que des membres d'équipage de vol reçoivent la formation dans l'inspection avant le vol et opération d'ULDs ou les palettes contenant les marchandises dangereuses accessibles.							
Ref :							
V/FQ.2.25. (s'ouvrir intentionnellement)							
V/FQ.2.26. L'opérateur doit assurer que des membres d'équipage de vol reçoivent la formation des procédures normales et non-normales et des manoeuvres, pour inclure, comme minimum : <ol style="list-style-type: none"> 1. PNF/pf et toute autre division d'équipage de vol des fonctions (partage des tâches) ; 2. Transfert positif de commande d'avion ; 3. à philosophie conformée de liste de contrôle ; 4. L'emphase sur un "aviate, dirigeant, communiquent" la priorité ; 5. Utilisation appropriée de tous les niveaux d'automatisation de vol. (G) 							
Ref :							
V/FQ.2.27. L'opérateur assurera que des membres d'équipage de vol reçoivent la formation, quand applicable, il démontre la compétence des procédures normales et non-normales et des manoeuvres, pour inclure, comme minimum : <ol style="list-style-type: none"> 1. Décollage rejeté ; 2. Évacuation de secours ; 3. Panne et incendie moteur ; 4. Descente d'urgence. (G) 							
Ref :							
V/FQ.2.28. L'opérateur doit assurer des membres d'équipage de vol, avant une évaluation, être au courant de ces manoeuvre et/ou défauts de fonctionnement qui peuvent être présentés pendant l'évaluation, mais n'est pas fourni l'information qui indique d'ordre et les circonstances dans lesquelles de telles manoeuvres ou des défauts de fonctionnement seront présentés. (G)							
Ref :							

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

I. 1. 2. FORMATION ET QUALIFICATION

Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	

I.2.2.ÉLÉMENTS DE FORMATION

V/FQ.2.29. L'opérateur doitv assurer des membres d'équipage de vol, avant ligne de départ formation, aura avec succès accompli une évaluation de compétence d'opérateur administrée par un expert de l'opérateur ou d'un représentant de l'autorité et démontrée le proportionné de niveau de compétence et de connaissance pour actionner l'avion ou au-dessus derrière les normes stipulées dans le programme de formation. **(G)**

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

Ref :

V/FQ.2.30.L'opérateur doit s'assurer que des membres d'équipage de vol reçoivent la formation dans des qualifications de CRM pendant la formation de simulateur et/ou d'avion, comme applicable.**(G)**

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

Ref :

V/FQ.2.31. L'opérateur doit s'assurer que des member d'équipage de vol reçoivent la formation qui inclut un profil d'une ligne de simulation operationnelle (LOS), qui est :

1. approuvé ou admis par l'état ;
2. la formation ou le temps réel administé dans une ligne arrangement d'environnement ;
3. un scénario prévu sans interruption avec des techniques spécifiques et des objectifs de CRM où de telles qualifications sont observées et faites faire un compte rendu sur l'accomplissement. **(G)**

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

Ref :

V/FQ.2.32. L'opérateur doit assurer que des membres l'équipage de vol reçoivent la formation dans l'action d'éviter le cisaillement de vent et le rétablissement de cisaillement de vent prédictif et réel. **(G)**

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

Ref :

V/FQ.2.33. L'opérateur doit s'assurer que des membres d'équipage de vol reçoivent la formation et démontrent la compétence dans la conscience de terrain, pour inclure :

1. la connaissance et conduite des procédures associées ;
2. Alertes et avertissements de GPWS ;
3. l'action d'éviter du vol commandé dans le terrain (CFIT). **(G)**

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

Ref :

V/FQ.2.34. si l'opérateur conduit des opérations de basse visibilité, l'opérateur doit s'assurer que les membres d'équipage de vol reçoivent la formation et démontrent la compétence dans la conduite de telles opérations, pour inclure des opérations avec l'équipement d'aéronefs et/ou au sol inopérant. (G)							
Ref :							

I. 2. 2. FORMATION ET QUALIFICATION							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.2.2.ÉLÉMENTS DE FORMATION							
V/FQ.2.35. L'opérateur doit s'assurer que les membres d'équipage de vol reçoivent la formation applicable et démontrent la compétence des procédures pour la réponse appropriée aux alertes de TCAS/ACAS. (G)							
Ref :							
V/FQ.2.36. L'opérateur <i>devrait</i> assurer l'équipage de vol applicable que les membres reçoivent la formation et démontrent la compétence une fois chaque année des procédures pour la réponse appropriée aux alertes de TCAS/ACAS. (G)							
Ref :							
V/FQ.2.37. L'opérateur doit avoir un programme siège-spécifique de qualification pour les membres pilotes d'équipage de vol désignés pour effectuer des fonctions de l'un ou l'autre siège de contrôle. (G)							
Ref :							
V/FQ.2.38. Si l'opérateur conduit des opérations de formation dans un avion, l'opérateur doit spécifier ces manoeuvres requises qui ne peuvent pas être sans risque accomplies dans un avion, et doit s'assurer que de telles manoeuvres sont formées et évaluées dans un dispositif approprié de formation de vol qui a été approuvé et/ou certifié par l'autorité.							
Ref :							
V/FQ.2.39. Si l'opérateur conduit des opérations de formation dans un avion, l'opérateur doit s'assurer que des pannes du moteur sont simulés afin d'accomplir les manoeuvres qui impliquent un moteur défaillant ou inopérant.							
Ref :							

V/FQ.2.40. L'opérateur doit assurer que les membres d'équipage de vol reçoivent la formation et, si applicable, démontrent la compétence, dans des fonctions de membre d'équipage et des procédures liées à l'incapacitation d'équipage de vol. (G)							
Ref :							

I. 2. 2. FORMATION ET QUALIFICATION							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.2.3.LIGNE QUALIFICATION							
V/FQ.3.1. l'opérateur doit avoir un programme de qualification en ligne se composer de la formation en ligne et, où applicable, des évaluations approuvés ou admis par le déclarer qui assure des membres d'équipage de vol qui sont qualifiés pour fonctionner dans les secteurs, sur des itinéraires ou des segments d'itinéraire et dans les aéroports à utiliser en fonctionnement pour l'opérateur.Un tel programme : <ol style="list-style-type: none"> 1. Etre édité dans le manuel de formation ou des documents équivalents; 2. S'assurent que chaque pilote de member d'équipage de vol pilote a des connaissance proportionnée des secteurs applicables, itinéraires et segments d'itinéraire, comme indiqué dans le tableau 2.5 ; 3. Définissent des conditions de qualification pour des opérations dans tous les secteurs, sur tous les itinéraires ou segments d'itinéraire et dans tous les aéroports d'utilisation ; définissent des conditions additionnelles de qualification pour des opérations dans les secteurs et sur des itinéraires ou des segments d'itinéraire au-dessus de terrain difficile et/ou dans les aéroports spéciaux qui exigent des qualifications ou la connaissance spéciales, comme désigné par l'état ou par l'opérateur. (G)							
Ref :							
V/FQ.3.2. L'opérateur doit assurer chaque membre pilote d'équipage de vol, afin de maintenir la qualification, accomplit avec succès une évaluation de compétence ou au-dessus derrière les normes stipulées dans le programme de formation et administrées par un expert de l'opérateur ou un représentant de l'autorité, et démontre la technique et la compétence de pilotage pour exécuter des procédures de secours et pour se conformer aux règles de vol aux instruments.Un tel programme d'évaluation sera approuvé admis par							

<p>l'autorité et assurer des contrôles de compétence pour les membres pilotes d'équipage de vol sont conduits l'un ou l'autre :</p> <p>a. Deux fois au cours de toute période d'un an, mais sur une fréquence pour ne pas se produire deux fois au cours de toute période de quatre mois consécutifs, ou</p> <p>b. Une fois au cours de toute période d'un an, ou toute autre période approuvée ou admise par l'état, si l'opérateur a un programme avancé de formation et de qualification qui incorpore tous les éléments et caractéristiques contenus dans le tableau 2.6 et le tableau 2.7. (G)</p>							
Ref :							
<p>V/FQ.3.3. L'opérateur assurera que la ligne formation pour la deuxième au commandement (SIC) inclut un montant des droits de douane de PF/PNF suffisamment pour développer et démontrer la compétence dans de telles fonctions.</p>							
Ref :							
I. 2. 2. FORMATION ET QUALIFICATION							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.2.3.LIGNE QUALIFICATION							
<p>V/FQ.3.4. l'opérateur doit assurer que les membres pilotes d'équipage de vol démontrent la connaissance des opérations approuvées en tant qu'élément du certificat d'opérateur d'air (AOC), pour inclure :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Approches autorisées par l'autorité ; 2. Conditions de plafond et de visibilité pour le décollage, l'approche et l'atterrissage ; 3. Allocation pour les composants au sol inopérants ; 4. Limitations de vent (vent latéral, vent contraire et vent arrière).(G) 							
Ref :							
<p>V/FQ.3.5. l'opérateur doit assurer chaque pilote, avant d'être employé comme PIC en fonctionnement, a accompli la ligne qualification selon le V/ FQ.3.1 et a des connaissances proportionnées des secteurs, les itinéraires ou les segments d'itinéraire et les aéroports de l'utilisation, comme indiqué dans le tableau 2.5.</p>							
Ref :							
<p>V/FQ.3.6. L'opérateur doit s'assurer que les membres pilotes d'équipage à assigner comme PIC en fonctionnement accomplissent un programme de formation de commande. (G)</p>							

I.2.4 QUALIFICATION SPÉCIALE							
V/FQ.4.1. L'opérateur doit assurer chaque pilote, avant d'être employé comme PIC, a reçu la formation dans les qualifications ou la connaissance spéciales exigée pour fonctionner dans les secteurs et sur des itinéraires ou des segments d'itinéraire au-dessus de terrain difficile et/ou dans les aéroports spéciaux, comme désigné par l'état ou par l'opérateur. le contenu d'une telle formation assurera que le PIC a des connaissances proportionnées des secteurs applicables, des itinéraires et des segments d'itinéraire et des aéroports spéciaux, comme indiqué dans le tableau 2.5. (G)							
	Ref :						
V/FQ.4.2. si l'opérateur s'engage dans le long terme ou la navigation spécialisée (MNPS, AMU) ou dans ETOPS, l'opérateur doit s'assurer que les membres d'équipage de vol reçoivent la formation et l'évaluation spécialisées dans de telles opérations. (G)							
	Ref :						

I. 2. 2. FORMATION ET QUALIFICATION							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.2.4 QUALIFICATION SPÉCIALE							
V/FQ.4.2. si l'opérateur s'engage dans le long terme ou la navigation spécialisée (MNPS, AMU) ou dans ETOPS, l'opérateur doit s'assurer que les membres d'équipage de vol reçoivent la formation et l'évaluation spécialisées dans de telles opérations. (G)							
	Ref :						
V/FQ.4.3. L'opérateur doit avoir un processus pour qualifier les membres d'équipage de vol qui exploitent concurrentement l'avion de différents types ou les variantes à moins d'un type et d'un tel processus : 1. Etre approuvé ou admis par l'état ; 2. Soulignent les différences entre les variantes ou les types. (G)							
	Ref :						

II. formation et qualification

II.1. Programme de formation et d'évaluation

V/FQ.1.1. La formation initiale se rapporte au processus initial de qualification fourni aux membres d'équipage nouvellement engagés pour fournir l'endoctrinement de compagnie et l'approbation initiale sur des types d'avions de compagnie. Ceci présuppose que le membre d'équipage nouvellement engagé détient déjà une licence commerciale de vol. La qualification continue inclut le stage de recyclage récurrent ou et inclut également n'importe quelle formation nécessaire pour répondre à des exigences de recency-de-expérience. La formation de transition (conversion) se rapporte au type d'avions qualification. La formation spécialisée peut inclure la formation sur un type spécifique de nouvel équipement (par exemple, ACAS) ou la formation pour que les opérations spécifiques répondent à des exigences de l'autorité. La formation peut être externalisée, dans ce cas les services peuvent s'échelonner du bail sec simple d'un matériel de formation à la délégation de toute la formation à une organisation externe (par exemple, a autorisé l'école d'entraînement au pilotage).

V/FQ.1.2 Les spécifications dans l'article i) de cette provision sont satisfaisantes si :

- la structure d'organisation du programme de formation d'opérateur s'assure que des pilotes sont formés et évalués par des départements séparés et distincts ou des individus dans l'organisation de formation ; ou
- les politiques de la formation d'opérateur assurent des individus, en conduisant le simulateur, les aéronefs et/ou la ligne formation pour les cours suivants, n'examinent pas ces pilotes à qui elles ont donné l'instruction de vol pour un permis ou une estimation, excepté avec l'approbation ou l'acceptation de l'état :

- dactylographier la qualification ;
- mise à niveau à la PIC ;
- requalification.

Les caractéristiques dans l'article i) de cette provision permettent au même individu d'instruire et examiner des pilotes dans la qualification continue de l'opérateur ou d'autres cours de formation spécialisés. Les caractéristiques dans l'article i) ne s'appliquent pas aux cours au sol de formation et d'évaluation. D'autres exceptions aux conditions ci-dessus peuvent être appropriées dans des circonstances de atténuation, telles que l'introduction de nouveaux types d'avions ou pour des opérateurs des flottes très petites.

V/FQ.1.3. Cette provision est satisfaisante si un processus existe pour l'introduction dans le programme de

formation de chaque spécifications qui résultent des processus de coordination exigés par FLT 1.4.2. De tels processus de coordination se produisent :

- dans le cadre du programme de formation, et
- entre ceux responsables du programme de formation et les secteurs appropriés de l'organisation selon le VOL 1.4.2.

V/FQ.1.4. L'étude de distance se rapporte à la formation ou à l'évaluation d'équipage des aéronefs qui ne sont pas effectuées dans une salle de classe ou tête à tête avec un instructeur ou un expert, mais plutôt est conduite par l'utilisation du matériel imprimé ou des supports électroniques distribués (par exemple, Internet, disque compact, etc.).

V/FQ.1.10. Le manuel de formation s'applique aux instructeurs, aux experts, à la ligne aviateurs de contrôle, aux membres d'équipage des aéronefs, aux programmeurs de formation, au personnel d'opérations de simulateur, au personnel d'assistance administrative et à tout autre personnel d'opérations applicable de vol.

V/FQ.1.11. Le « manuel de formation » peut être dédoublé parmi plusieurs publications avec les pièces appropriées rendues facilement accessibles au personnel approprié.

V/FQ.1.12. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition des tolérances de manoeuvre. Les caractéristiques dans l'article ii) de cette provision sont satisfaites par l'application des tolérances aux manoeuvres normales et non-normales pendant la formation et aux évaluations pour les paramètres suivants de vol :

1. cap
2. vitesse anémométrique
3. taille/altitude
4. pistage de cours

Pour la formation et/ou les évaluations effectuées dans les aéronefs pendant la ligne opérations, les tolérances de manoeuvre incluent des allocations pour la turbulence, les caractéristiques d'aéronefs et le confort de passager. La formation réparatrice et l'évaluation subséquente de l'équipage des aéronefs incapables de réaliser ou maintenir des normes requise peuvent être conçues en fonction les besoins de l'intéressé individuel.

II. formation et qualification

V/FQ.1.14. Les spécifications de cette provision s'assurent que des équipements pour la formation non autorisés (par exemple, aumônes, aides à la formation) ne sont pas distribués à ou ne sont pas utilisés pour la formation ou l'évaluation des membres d'équipage des aéronefs.

V/FQ.1.27. Le processus spécifique de cette provision ne peut être documenté.

V/FQ.1.29. Des insoumissions opérationnelles d'équipage des aéronefs, les insuffisances s'exerçantes et les tendances d'évaluation (simulateur, aéronefs et ligne opérations) peuvent être employées par l'organisation de formation pour l'amélioration d'analyse et de programme de tendance. Les critères de évaluation de balance (si catégorie numérique, de lettre, etc.) peuvent fournir des moyens à identifier plus exactement des secteurs pour l'amélioration

V/FQ.1.35. Les spécifications dans l'article iv) de cette provision peuvent être satisfaites par un programme équivalent qui inclut des sessions de simulateur et/ou l'accomplissement au niveau de la ligne du programme de formation récurrent de compagnie administré pour rayer des pilotes.

V/FQ.1.36. L'opérateur peut avoir différents programmes récurrents de qualification pour la ligne les aviateurs de contrôle autorisés à conduire la ligne vol sous la surveillance et ceux qui effectuent des évaluations de simulateur et/ou d'aéronefs. Les instructeurs, les experts et la ligne aviateurs de contrôle assistent typiquement à une réunion d'étalonnage au moins une fois par an. Des minutes de réunions d'étalonnage sont distribuées aux instructeurs, aux experts et à la ligne vérifier les aviateurs. Les observations exigées en même temps que l'article ii) sont typiquement conduites au moins une fois par an pour chaque instructeur, expert et ligne aviateur de contrôle, à moins qu'un plus long intervalle soit approuvé ou admis par l'autorité. Les observations de simulateur en même temps que l'article ii) nécessitent une évaluation de l'individu tout en exerçant les droits pour lesquels le plus haut a qualifié (par exemple, instructeur ou expert). Si la sécurité de compagnie aérienne ne permet pas la ligne observations, les spécifications dans l'article v) de cette provision peuvent être satisfaites par un programme équivalent qui inclut des sessions de simulateur et/ou l'accomplissement au niveau de la ligne du programme de formation récurrent de compagnie administré pour rayer des pilotes

V/FQ.1.45. Les différences dans la configuration d'équipement peuvent être acceptables, si les différences

sont clairement identifiées dans la formation manuelle ou d'autres documents de programme de formation disponibles aux instructeurs, aux experts, à la ligne aviateurs de contrôle et aux membres d'équipage des aéronefs.

V/FQ.1. 46. Les conseils minimum d'utilité peuvent tenir compte, entre autres, du mouvement de simulateur, des systèmes visuels, ou de l'instrumentation. Les spécifications de cette provision sont satisfaisantes si un opérateur fournit des conseils aux instructeurs et les experts quand les composants critiques d'un matériel de formation sont entièrement ou partiellement inopérantes. Par exemple, les conditions minimum d'utilité de simulateur peuvent renvoyer des instructeurs ou des experts aux conseils édités de compagnie pour déterminer si un certain type de formation (telle que LOFT/LOS) peut être conduit avec des composants de simulateur inopérantes.

V/FQ.1. 47. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour les définitions de la formation nulle, de l'instructeur (ZFTT) et du Flight Simulator de temps de vol. La dernière définition inclut des descriptions des niveaux de qualification de simulateur. Les spécifications dans l'article iv) se rapportent à la démonstration des compétences qui doivent être accomplies dans un simulateur qualifié comme désignées pour l'accomplissement pendant la formation de simulateur dans le Stateapproved de l'opérateur ou le cours de qualification État-admis de ZFTT. Les spécifications dans l'article v) se rapportent à la démonstration finale des compétences qui doivent être accomplies dans un aéronef comme désigné pour l'accomplissement pendant la ligne réelle opérations dans le cours État-approuvé ou État-admis de l'opérateur de ZFTT de qualification. De telles démonstrations finales peuvent être travaillées pour expliquer des compétences précédemment démontrées en tant qu'élément de la formation de simulateur selon l'article iv). La combinaison des compétences démontrées dans un simulateur qualifié plus des compétences démontrées dans les aéronefs pendant la ligne réelle opérations doit entourer toutes les compétences, désigné pour la démonstration dans le cours approuvé ou admis de l'état d'opérateur de ZFTT de qualification, selon les besoins pour le dégagement d'un candidat de ZFTT au vol non surveillé.

II. formation et qualification

II.2. Éléments de formation

V/FQ.2. 1. Le tableau 2.4 définit les caractéristiques suivantes de cette provision :

- façon de la formation/d'évaluation : la terre, vol ou simulateur ;
- volets du programme de formation/évaluation ;
- programme de la formation/d'évaluation pour chaque élément.

Des éléments de la formation et de l'évaluation récurrentes au sol peuvent être conduits dans le simulateur ou en vol. Les éléments de la ligne formation et évaluation peuvent être satisfaisants pendant la terre/simulateur/entraînement au pilotage.

V/FQ.2. 7. Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation. Beaucoup d'opérateurs se réfèrent à ce cours de formation .

V/FQ.2. 8. Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation.

V/FQ.2.9. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition de la gestion des ressources d'équipage (CRM). Un examen commun des procédures emergency et l'utilisation de l'équipement emergency peuvent faire, si la formation commune d'équipement emergency n'est pas possible.

V/FQ.2. 10. MEL/CDL ou application équivalente peut ne pas s'appliquer aux vols de bac ou aux vols d'entretien. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition de la liste minimum de déviation (MEL) de liste et de configuration d'équipement (CDL). Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation.

V/FQ.2. 11. Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation.

V/FQ.2. 12. Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation.

V/FQ.2. 13. Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation.

V/FQ.2. 14. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour les définitions de CRM, activité humaine, principes de facteurs humains et menace et gestion d'erreur. La formation de CRM s'applique à tous les « membres d'équipage des aéronefs » comme définie dans le glossaire des limites techniques. Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation.

V/FQ.2. 15. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition de la gestion des ressources. La formation commune de gestion des ressources s'applique à tous les « membres d'équipage des aéronefs » comme définie dans le glossaire des limites techniques. Les caractéristiques de cette provision sont satisfaisantes si les membres d'équipage des aéronefs et le personnel de FOO participent conjointement à la gestion des ressources de carlingue (CRM) ou aux cours de gestion des ressources (DRM) d'expéditeur.

V/FQ.2. 17. La formation bouleversée de rétablissement d'aéronefs inclut:

- facteurs menant à une situation de renversement;
- identification bouleversée de situation;
- emphase sur des facteurs aérodynamiques actuels pendant le renversement et le rétablissement.

Les moyens acceptables de la formation au sol peuvent inclure les présentations visuelles, l'instruction verbale et/ou la discussion de groupe.

V/FQ.2. 19. On s'attend à ce que fasse partie du processus de sélection d'équipage des aéronefs mais peut une telle démonstration de compétence se produire à un point quelconque avant un individuel applicable étant assigné aux fonctions en tant qu'un membre, un instructeur ou expert d'équipage des aéronefs pour l'opérateur.

V/FQ.2. 20. Cette provision s'applique à chaque membre d'équipage des aéronefs d'opération selon les exigences de l'AFM dont les fonctions exigent la communication avec l'ATC. Les conditions anglaises de compétence ne s'appliquent pas aux ingénieurs de vol à moins que leurs fonctions incluent l'air/communication au sol.

V/FQ.2. 21. Cette recommandation s'applique à chaque membre d'équipage des aéronefs d'opération, selon les exigences de l'AFM.

II. formation et qualification

V/FQ.2.22 . Cette recommandation s'applique à chaque membre d'équipage des aéronefs de pilote d'opération, selon les exigences de la démonstration d'AFM. Periodic de la compétence linguistique n'est pas exigée des individus qui ont précédemment démontré un niveau expert de compétence d'anglais. De tels individus sont ceux dont la langue maternelle est anglaise et ceux dont la langue maternelle n'est pas l'anglais, mais qui comprennent Les anglais et parlent anglais qui est facilement compréhensible, même si parlé avec un dialecte ou un accent. Afin de se conformer aux caractéristiques de cette provision, l'opérateur peut périodiquement évaluer les individus selon lesquels n'ont pas précédemment démontré la compétence experte d'anglais :

- L'annexe d'ICAO 1.2.9.6, 1.2.9.7 et ICAO annexe 1 adjonction 1.1 (échelle d'évaluation de compétence linguistique d'ICAO), ou;

la méthode État-approuvée ou État-admise d'évaluation de compétence d'anglais qui établit un niveau minimum de compétence, définit un intervalle d'évaluation et exige des membres pilotes d'équipage des aéronefs de démontrer un niveau de compétence d'anglais suffisant pour assurer la communication efficace pendant l'exécution des fonctions

V/FQ.2.23. Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation.

V/FQ.2.24. Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition du système de chargement d'unité (ULD). Une inspection avant le vol s'assure que les récipients et/ou les palettes contenant les marchandises dangereuses accessibles sont visuellement intacts.

V/FQ.2.26. Les spécifications dans l'article iv) se rapportent au classement par ordre de priorité suivant des tâches pendant n'importe quelle situation ou manoeuvre normale ou anormale:

- aviate : piloter les aéronefs selon des restrictions et les limitations déterminent en OM;
- diriger : guider les aéronefs le long du prévu ou s'approprier l'itinéraire;
- communiquer : exprimer les intentions aux autres membres d'équipage et ATC, comme applicable.

V/FQ.2.27. Tous les membres pilotes d'équipage des aéronefs reçoivent la formation des procédures et des manoeuvres normales et non-normales spécifiques dans cette provision. Une démonstration de la compétence des procédures et des manoeuvres normales et non-normales spécifiques dans cette provision s'applique quand de telles procédures et/ou manoeuvres sont stipulées par l'opérateur et/ou l'état en même temps que les cours de formation État-approuvés ou État-admis qui exigent une méthode d'évaluation. De tels cours incluent mais ne sont pas limités:

- dactylographier la qualification;
- transition (conversion)
- mise à niveau à la PIC;
- requalification;
- formation récurrente.

Tous les membres pilotes d'équipage des aéronefs qui reçoivent la formation dans le normal et les procédures non-normales et les manoeuvres spécifiques dans cette provision démontrent la compétence une fois chaque année civile (12 mois) à moins que s'exerçant et évaluations sont effectués selon un programme avancé de formation et d'évaluation approuvé par l'autorité réglementaire de l'état (par exemple, FAA-approuvé AQP). Les caractéristiques de cette provision exigent la formation et une démonstration de la compétence sur une base périodique selon les intervalles d'évaluation spécifiques dans le tableau 2.4.

V/FQ.2.28. Les spécifications de cette provision ne sont pas prévues pour exclure les équipages de savoir les paires de ville à voler ou les conditions générales de manoeuvre avant l'évaluation, mais pour s'assurer simplement qu'un scénario exact d'évaluation n'est pas fourni à l'équipage des aéronefs.

V/FQ.2.29. Une évaluation en même temps que le type initial qualification répond à cette exigence. Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation.

V/FQ.2.30. Les spécifications de cette provision sont prévues pour s'assurer que des qualifications de CRM sont soulignées pendant et intégrés dans la formation de simulateur et/ou d'aéronefs.

V/FQ.2.31. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour une définition de ligne simulation opérationnelle (LOS). Les scénarios de visibilité directe sont d'être comme normalisés et préétablis comme possibles. Un menu simple des conditions atmosphériques et/ou des abnormals n'est pas acceptable à mesure qu'il augmente la subjectivité de la présentation. Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation.

V/FQ.2.32. Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation.

V/FQ.2.33. Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation

II. formation et qualification

V/FQ.2.34. Des opérations de basse visibilité sont considérées en effet quand la portée optique de piste (RVR) est en-dessous de 400m pour le décollage et/ou au-dessous des limites de la catégorie I pour l'atterrissage. Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation.

V/FQ.2.35. Les spécifications de cette provision s'appliquent aux membres d'équipage des aéronefs avec des fonctions et responsabilités liées à TCAS/ACAS alertant l'équipement.

La formation de TCAS peut être exécutée sans démontrer des possibilités dans un simulateur (puisque beaucoup de simulateurs n'ont pas des possibilités de TCAS.

Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation.

V/FQ.2.36. Les spécifications de cette provision s'appliquent aux membres d'équipage des aéronefs avec des fonctions et aux responsabilités liées à TCAS/ACAS alertant l'équipement. La formation de TCAS peut être exécutée sans démontrer des possibilités dans un simulateur (puisque beaucoup de simulateurs n'ont pas des possibilités de TCAS.

V/FQ.2.37. Se référer au tableau 2.4 pour des intervalles de formation et des conditions d'évaluation. Les pilotes de soulagement de croisière peuvent satisfaire les besoins de formation siège-spécifiques de cette provision en tant qu'élément d'un programme État-approuvé ou État-admis de qualification (de pilote de soulagement de croisière).

V/FQ.2.40. Une démonstration de la compétence dans les fonctions et les procédures de membre d'équipage s'est rapportée à l'incapacitation d'équipage des aéronefs, comme applicable quand une telle démonstration est exigée par l'opérateur et/ou l'état en même temps que les cours de formation État-approuvés ou État-admis qui exigent une méthode d'évaluation. De tels cours incluent mais ne sont pas limités:

- dactylographier la qualification
- transition (conversion)

- mise à niveau à la PIC;
- requalification;
- récurrent.

II.3.Ligne qualification

V/FQ.3.1. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition des aéroports spéciaux. Avec les spécifications dans l'article iv), se référer au VOL 2.4.1 avec les caractéristiques additionnelles qui adressent des zones spéciales, des itinéraires et des aéroports. Les spécifications dans le terrain difficile d'adresses de l'article iv) et/ou les aéroports spéciaux basés sur une détermination, par l'opérateur et/ou l'état, pour lesquels les pilotes exigent des qualifications ou la connaissance spéciales opérations sur les itinéraires désignés ou les segments d'itinéraire. De telles déterminations peuvent adresser les itinéraires et/ou les aéroports au-dessus dont être ou dans les secteurs:

- avec le terrain montagneux, y compris le haut terrain, le terrain rapidement en hausse ou le terrain avec des gradients raides;
- avec le terrain qui contribue à l'existence des vagues de montagne, de la turbulence, des hauts vents extérieurs, des changements soudains de vent et/ou d'autres phénomènes atmosphériques qui peuvent affecter l'exécution des aéronefs
- contenant des variations topographiques telles que des ridgelines, des vallées, des ravins, des fjords ou d'autres secteurs où les courants descendants du côté sous le vent ou du côté vent arrière peuvent effectuer traverser le secteur ou accomplir un atterrissage de vent latéral dangereux;
- où il est difficile identifier l'aéroport, la piste et/ou l'environnement d'approche la nuit dû aux lumières environnantes;
- qui sont exempt d'éclairage où l'identification d'aéroport, de piste et/ou de secteur d'approche est difficile la nuit dû au manque de bornes limites visibles;
- qui sont exempts d'éclairage et de référence unique à l'external ou aux sélections visuelles est insuffisant pour l'entretien du pilotage approprié d'aéronefs;
- qui exigent l'application de n'importe quelles autres qualifications ou connaissance spécifiques, comme déterminé par l'opérateur et/ou l'état.

II. formation et qualification

V/FQ.3.2. V/FQ.3.2. Les intervalles maximaux permis entre les évaluations de compétence effectuées selon le programme avancé État-approuvé ou État-admis de formation et de qualification sont spécifiés dans le tableau 2.7. Un opérateur, selon les conditions de l'autorité, peut utiliser des conseils techniques pour le développement d'un programme avancé de formation et de qualification dérivé de n'importe quel ou combinaison des références suivantes de source, comme applicable:

- Bureau du registre fédéral, (2 octobre 1990), du règlement fédéral spécial 58 d'aviation – programme avancé de qualification, registre fédéral, vol. 55, numéro 91, règles et règlements (pp.40262-40278 (Partie 121, sous-partie Y de FAA 14 CFR
- La circulaire consultative 120-35B, (6 septembre 1990), rayent des simulations opérationnelles, l'Administration Fédérale d'Aviation, DC de Washington : Les États-Unis Département des Transports
- Circulaire consultative 120-51 de FAA, (3 janvier 1995), formation de gestion des ressources d'équipage, Administration Fédérale d'Aviation, DC de Washington : Les États-Unis Département des Transports;
- Betterave fourragère, S., et Neumeister, D. (1995). CRM dans le modèle AQP : Une prévision. Dans R.S. Jensen et L.A. Rakovan (Eds.), démarches du huitième colloque international sur la psychologie d'aviation (pp 556-561), Columbus ; l'université de l'Etat d'Ohio

N'importe quel document de référence équivalent approuvé ou admis par l'autorité pour le développement d'un programme avancé de formation et de qualification a conçu pour se conformer aux caractéristiques du VOL 2.3.2.

V/FQ.3.4. Les caractéristiques de cette provision sont normalement satisfaisantes pendant la ligne formation mais peuvent se produire ailleurs dans le programme de formation.

V/FQ.3.6. Les spécifications de cette provision s'appliquent à tous les candidats pour la position de la PIC, pour inclure des candidats et des pilotes de mise à niveau de sic engagés directement dans des positions de

PIC en fonctionnement pour l'opérateur. Des programmes de formation de commande peuvent être conduits en plus, d'et/ou en même temps que, d'un ou plusieurs des programmes de formation spécifiques dans le VOL 2.1.1, le VOL 2.2.7 et le VOL 2.2.14. De tels programmes abordent les aspects techniques et non techniques de la commande concernant les opérations de l'opérateur pour inclure:

- formation siège-spécifique technique d'aéronefs pour le type d'avions selon le VOL 2.1.1;
- formation de base de familiarisation d'opérateur dans les sujets concernant la PIC et selon le VOL 2.2.7;
- activité humaine et formation de compétence de CRM concernant la commande, le rapport avec d'autres membres d'équipage et l'opération dans son ensemble (par exemple, conduite, édifice d'équipe, résolution du conflit, etc; (.
- s'exerçant dans les sections de l'OM concernant la commande, incluant:

-autorité et responsabilités de la PIC en fonctionnement de l'opérateur;
-adhérence aux limitations de l'AOC;
-responsabilités concernant l'OFP et l'ATL;
-responsabilités concernant le reportage des accidents et des incidents.

II. formation et qualification

II.4. Qualification spéciale

V/FQ.4.1. La qualification spéciale d'aéroport et/ou d'itinéraire (si c'est approprié) peut inclure un ou plusieurs des éléments suivants, en tant qu'approuvé ou admis par l'état:

- Examen de PIC de à présentation imagée proportionnée de représentation (plat photographique aérien d'approche, visuel, des présentations, etc; (.
- formation de simulateur;
- ligne information d'aviateurs de contrôle;
- Opération de PIC dans l'aéroport accompagné d'une ligne aviateur de contrôle. Les spécifications de cette provision adressent la formation exigée pour fonctionner au-dessus du terrain difficile et/ou dans les aéroports spéciaux basés sur une détermination, par l'opérateur et/ou l'état, que les pilotes exigent des qualifications ou la connaissance spéciales pour de telles opérations. Une telle formation peut adresser les itinéraires et/ou les aéroports au-dessus dont être ou dans les secteurs:
 - avec le terrain montagneux, y compris le haut terrain, le terrain rapidement en hausse ou le terrain avec des gradients raides;
 - avec le terrain qui contribue à l'existence des vagues de montagne, turbulence, surface élevée

II. formation et qualification

II.4. Qualification spéciale

V/FQ.4.1. vents, changements soudains de vent et/ou d'autres phénomènes atmosphériques qui peuvent affecter exécution des aéronefs;
contenir des variations topographiques telles que des ridements, des vallées, des ravins, des fjords ou d'autres secteurs où les courants descendants du côté sous le vent ou du côté vent arrière peuvent effectuer traverser le secteur ou accomplir un atterrissage de vent latéral dangereux

V/FQ.4.2. Les caractéristiques de cette provision s'appliquent aux membres d'équipage des aéronefs et aux navigateurs pilotes de vol, si utilisé en même temps que de telles opérations.

Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour une définition de secteur du manque de fiabilité magnétique (AMU)

V/FQ.4.3. Les différences d'aéronefs qui exigent l'emphase incluent : niveau de technologie, ergonomie, différences opérationnelles et caractéristiques de manipulation. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour les définitions du type d'avions et de la variante d'aéronefs.

I.3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.1.LANGAGE COMMUN							
V/LO.1.1. l'opérateur doit assurer la désignation d'un langage commun à l'usage de tous les membres d'équipage de vol pour la communication : <ol style="list-style-type: none"> 1. Sur le poste de pilotage pendant les opérations en ligne ; 2. Entre l'équipage de vol et equipage de cabine pendant les opérations en ligne ; 3. Pendant les activités de formation et d'évaluation d'équipage de vol. (G) 							
Ref :							
I.3.2. RESPONSABILITES D'ÉQUIPAGE DE VOL							
V/LO.2.1 L'opérateur doit s'assurer que le PIC est assignée la responsabilité d'enregistrer l'information							

suivante pour chaque vol: 1. Immatriculation de l'avion 2. Date 3. Numéro de vol 4. Noms d'équipage de vol et tâche de devoir 5. Aéroports de départ et d'arrivée 6. ATD, ATA, temps de vol. (G)							
Ref :							
I.3.3 QUALIFICATIONS D'ÉQUIPAGE DE VOL							
V/LO.3.1. l'opérateur doit spécifier la composition et le nombre exigé des membres d'équipage de vol tenant compte du type de aéronefs, des conditions de qualification d'équipage de vol et du vol/limitations taux de travail. (G)							
Ref :							
V/LO.3.2. L'opérateur doit avoir des consignes et des critères en OM qui adressent l'appareillement le pilote de membre d'équipage inexpérimentés et assurent des processus d'établissement du programme empêchent le pilote de membre d'équipage de vol inexpérimentés, comme défini par l'opérateur ou l'état, de l'opération ensemble. (G)							
Ref :							
V/LO.3.3. si l'opérateur conduit des approches de basse visibilité, l'opérateur doit définir un échelon de commande minimum l'expérience exigé pour qu'un pilote soit autorisé à conduire des approches telles que PIC aux minimum approuvés d'opérateur. (G)							
Ref :							

I.3.Ligne							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.3 QUALIFICATIONS D'ÉQUIPAGE DE VOL							
V/LO.3.4. L'opérateur doit s'assurer que les membres d'équipage de vol n'actionneront pas un avion à moins que publié une évaluation médicale selon des conditions de l'état ;une telle évaluation ne sera pas valable moins plus grands que d'une période des 12.							
Ref :							
V/LO.3.5. L'opérateur doit définir l'age(s) maximum autorisé pour que les membres d'équipage de vol exploitent l'avion ;de telles restrictions seront conformes aux conditions de l'autorité. (G)							

Ref :							
V/LO.3.6. L'opérateur doit avoir une condition qu'interdise des membres d'équipage de vol d'exploiter un avion si non qualifié pour le devoir selon des conditions définies dans le tableau 2.3. (G)							
Ref :							
V/LO.3.7. L'opérateur aura un processus a assurer que des conditions de membres d'équipage de vol que des conditions d'expérience recent sont satisfaites comme suit : 1. un pilote n'agit pas en tant que PIC ou SIC d'un aeronef à moins que sur le même type ou version d'aeronef dans les 90 jours précédants, ce pilote ait actionné les commandes de vol pendant au moins trois décollages et des atterrissages dans le type d'avion ou dans un simulateur de vol approuvé pour le but par l'autorité compétente ; 2. un pilote n'agit pas en qualité d'un pilote de soulagement de croisière à moins que dans les 90 jours précédants, ce pilote ait l'un ou l'autre : a. fonctionné pilote comme de PIC, de SIC ou de croisière soulagement sur le même type ou version d'avion, ou ; b. le stage de recyclage volant réalisé de compétence pour inclure des procédures normales, anormales et de secours spécifiques pour croiser vol sur le même type d'aeronef ou dans un simulateur de vol a approuvé pour le but, et a pratiqué l'approche et les procédures d'atterrissage, où la pratique en matière d'approche et de procédé d'atterrissage peut être exécutée comme PNF. 3. un ingénieur de vol n'effectue pas ses fonctions dans un avion à moins que l'un ou l'autre : a. dans les 6 mois civils précédants, cet individu a eu au moins 50 heures de temps de vol en tant qu'ingénieur de vol sur ce type d'avion, ou b. dans les 90 jours précédants, cet individu a fonctionné en tant qu'ingénieur de vol à bord de ce type d'avion ou dans un simulateur du type d'avion. (G)							
Ref :							
I.3.LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.3 QUALIFICATIONS D'ÉQUIPAGE DE VOL							
V/LO.3.8. Si l'opérateur utilise des navigateurs de vol ou des opérateurs par radio, l'opérateur doit avoir un							

<p>processus pour assurer des navigateurs de vol et/ou les opérateurs par radio, comme applicables, n'effectuent pas leurs fonctions dans un avion à moins qu'ils répondent aux exigences d'expérience récente de l'opérateur et l'état.</p>							
<p>Ref :</p>							
<p>V/LO.3.9 L'opérateur doit s'assurer que chaque pilote, avant d'être employé comme PIC en fonctionnement, est actuellement qualifié pour des opérations dans des aéroports de l'atterrissage prévu dans les secteurs, sur des itinéraires ou des segments d'itinéraire à employer en fonctionnement pour l'opérateur. Si une approche d'instrument est exigée dans un aéroport pour lequel le PIC n'a pas fait une approche réelle, le PIC sera accompagné d'un observateur pilote de membre ou de pilote d'équipage de vol sur le poste de pilotage qui est qualifié pour l'aéroport à moins que l'un ou l'autre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 . l'approche à l'aéroport n'est pas au dessus de terrain difficile fini et les procédures et les aides d'approched'instrument disponibles sont semblables à ceux avec lesquelles le pilote est familiérié, et les minimum normaux d'operation sont ajustés par un processus qui ajoute une marge de la sécurité qui est approuvé ou admise par l'état, ou il y a la certitude raisonnable que l'approche et l'atterrissage peuvent être fait en conditions météorologiques visuelles, ou <ol style="list-style-type: none"> 1. la descente de l'altitude d'approche initiale d'atterrissage à l'aéroport peut être effectuée par jour dans VMC, ou 2. l'opérateur qualifie la PIC pour atterrir à l'aéroport au moyen d'une représentation imagée approuvée ou a accepté l'autorité, ou 3. l'aéroport est à côté d'un autre aéroport auquel la PIC est actuellement qualifié pour atterrir. (G) 							
<p>Ref :</p>							
<p>V/LO.3.10. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer qu'un pilote n'utilise pas un PIC comme en fonctionnement qui exigent l'application des qualifications ou de la connaissance spéciales dans des secteurs, sur des itineraries au-dessus de terrain difficile et/ou dans les aéroports spéciaux, comme indiqué par l'état ou par l'opérateur, à moins que, dans les 12 mois précédants, ce pilote ait l'un ou l'autre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Effectué au moins un voyage en tant qu'un membre d'équipage de vol, une ligne aviateur de contrôle ou observateur pilote sur le poste de pilotage sur un itinéraire dans la grande proximité et au dessusle de terrain semblable dans les secteurs spécifiques, sur l'itinéraire spécifique et/ou dans l'aéroport spécial, comme applicable, ou 2. Ligne spéciale accomplice de conditions de qualification selon le VOL 2.4.1. (G) 							
<p>Ref :</p>							

vol et de service de membre d'équipage de vol.															
Ref :															
I.3. LIGNE															
Question :								DOC		IMP		CFM		N/A	
								YES	NO	YES	NO	YES	NO		
I.3.4 ÉTABLISSEMENT DU PROGRAMME D'ÉQUIPAGE DE VOL															
V/LO.4.6. L'opérateur doit avoir un processus d'établissement du programme qui s'adresse aux membres d'équipage de vol qui sont concurremment qualifiés exploiter des aeronefs de différents types ou variantes à au moins d'un type.															
I.3.5. PRÉPARATION DE VOL:															
V/LO.5.1. L'opérateur doit avoir des procédures en OM qui décrivent des fonctions et des responsabilités de membre d'équipage de vol de préparation de vol et assurent des membres d'équipage de vol, avant le commencement de chaque vol, accomplissent un examen de : <ol style="list-style-type: none"> 1. La notation technique d'avion (ATL) et le MEL/CDL pour déterminer le statut de navigation des aeronefs ; 2. L'ofp ; 3. L'information de temps pour inclure en cours de route et départ, destination et aéroports de remplacement ; 4. NOTAMS ; 5. Exécution, poids et masse d'avion. (G) 															
Ref :															
V/LO.5.2. Si l'opérateur utilise des aeronefs avec des possibilités de données de navigation électronique, l'opérateur doit avoir des consignes et des procédures en OM qu'il faut que les membres d'équipage de vol assurent la validité de n'importe quelle base de données de navigation électronique installée sur l'équipement de navigation d'aeronefs . (G)															
Ref :															
I.3.6. PLANIFICATION D'ITINERAIRE ET D'AEROPORT															
V/LO.6.1. l'opérateur doit assurer l'information minimum d'altitude de vol, applicable à toutes les phases d'un vol, qui est à la disposition de l'équipage de vol. (G)															
Ref :															
V/LO.6.2. L'opérateur doit avoir des consignes en OM qui permet à l'équipage de vol de déterminer des aéroports d'utilisation prévue sont proportionné pour															

répondre à des exigences opérationnelles, d'inclure : 1. Conditions d'exécution applicables ; 2. Caractéristiques de piste ; 3. Service de trafic aérien et communications associées ; 4. Aides et éclairage de navigation ; 5. Reportage de temps ; 6. Services d'urgence .							
Ref :							

I.3.LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.6. PLANIFICATION D'ITINERAIRE ET D'AEROPORT							
V/LO.6.3. l'opérateur doit avoir des consignes en OM qui permet à l'équipage de vol de déterminer des minimum de d'operation pour des aéroports d'utilisation prévue. (G)							
Ref :							
V/LO.6.4. L'opérateur doit avoir des consignes en OM qui permet à l'équipage de vol de déterminer des conditions de la portée optique de piste (RVR) pour des pistes d'utilisation prévue, à inclure, comme minimum : 1. condition pour la disponibilité du rapportage de RV afin que CATII et les CATIII s'approchent et des opérations terrestres à autoriser ; 2. valeurs minimum requises de RVR pour le décollage et les approches autorisées ; 3. valeurs minimum requises de RVR qui considèrent l'éclairage inopérant d'approach/piste, les transmissometers inopérants ou la référence visuelle insatisfaisante. (G)							
Ref :							
V/LO.6.4. L'opérateur <i>devrait</i> avoir des consignes en OM qui assure l'approche et des opérations terrestres qui ne sont pas autorisés quand le minimum de fonctionnement de visibilité d'atterrissage d'aéroport est en-dessous de 800 mètres à moins que le reportage de RVR soit disponible pour la piste de l'utilisation prévue. (G)							
Ref :							
I.3.7 CARBURANT, POIDS ET EQUILIBRE ET PLANS DE VOL							
V/LO.7.1. l'opérateur doit avoir une politique et des consignes de carburant en OM qui permet à l'équipage de vol de déterminer le carburant minimum d'expédition/départ pour chaque vol, à inclure, comme applicable :							

<ol style="list-style-type: none"> 1. Carburant de taxi ; 2. Carburant de voyage (décollage, élever, en cours de route, descente, approche et atterrissage) ; 3. Carburant de fixation ; 4. Carburant alternatif (décollage, en cours de route, ETOPS, destination) ; 5. Carburant d'éventualité ; 6. Carburant de réservation; 7. Carburant additionnel (MEL requis, ballast, autre) ; 8. Carburant de camion-citerne. (G) 								
Ref :								
V/LO.7.2. L'opérateur doit assigner l'autorité au PIC pour la décision finale pour la quantité du combustible à continuer chaque vol. (GM)								
Ref :								

I.3. LIGNE								
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A	
	YES	NO	YES	NO	YES	NO		
I.3.7 CARBURANT, POIDS ET EQUILIBRE ET PLANS DE VOL								
V/LO.7.3. l'opérateur doit avoir des consignes en OM qui permet à l'équipage de vol de préparer et/ou accepter une feuille de charge avec des calculs précis de masse et d'équilibre avion pour chaque vol. Un tel consignes : <ol style="list-style-type: none"> 1. Assignent la responsabilité au PIC d'assurer le contenu de feuille de charge est satisfaisant avant chaque vol ; 2. Procédures incorporées d'équipage de vol pour préparer ou accepter les changements de dernière minute (LMC) de la feuille de charge , pour inclure des consignes pour la différence maximale permise entre les poids prévus et réels. 								
Ref :								
V/LO.7.4. si l'opérateur est autorisé à ajuster les limitations de poids de carburant nul d'aeronefs et de masse à l'atterrissage maximum après une conversion de passager sur la configuration de tout cargaison, l'opérateur doit avoir des consignes en OM qui indiquent les conditions et les procédures pour l'application de tels ajustements								
Ref :								
V/LO.7.5. L'opérateur doit avoir une description du plan et des consignes de vol des services de trafic aérien (ATS) pour son usage en OM ou dans un autre document qui est accessible à l'équipage de vol pendant le procédé de préparation de vol.								
Ref :								

V/LO.7.6. L'opérateur doit assurer un plan opérationnel de vol (OFF) ou le document équivalent est disponible pour l'équipage de vol pendant le procédé de préparation de vol et accessible à l'équipage de vol pendant le vol.							
Ref :							
V/LO.7.7. L'opérateur doit assurer l'OFF ou le document équivalent est accepté et signé, suivre le manuscrit ou une méthode électronique approuvée, par le PIC pendant le procédé de préparation de vol et une copie est maintenu pendant une période nécessaire pour répondre à des exigences d'opérateur et/ou d'état.(G)							
Ref :							
V/LO.7.8. L'opérateur doit avoir des consignes en OM qui permet à l'équipage de vol de déterminer les aéroports de degagement en cours de route appropriés.							
Ref :							

I.3.LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.8 AVION AVANT LE VOL ET APTITUDE AU VOL							
V/LO.8.1. L'opérateur doit avoir des consignes qui décrivent des fonctions et des responsabilités d'équipage de vol pour l'utilisation et/ou de l'application de l'ATL, des MELS et des consignes de CDL De tels consigne seront incluses en OM ou dans d'autres documents disponibles à l'équipage de vol pendant le procédé de préparation de vol et accessible à l'équipage de vol pendant le vol. (G)							
Ref :							
V/LO.8.2. L'opérateur doit avoir des consignes en OM ou autre documents disponible à l'équipage de vol pour assurer l'information écrite dans l'ATL : <ol style="list-style-type: none"> 1. Etre à jour ; 2. Lisible ; 3. Ne peut pas être effacé ; 4. Etre corrigible dans le cas d'une erreur a fourni chaque correction est identifiable et les erreurs demeurent lisibles. 							
Ref :							
V/LO.8.3. L'opérateur doit assigner au PIC l'autorité pour rejeter un aeronef avant le départ d'un vol si mécontent avec n'importe quel aspect de la navigation							

et/ou du statut d'entretien des aeronefs.(G)							
Ref :							
V/LO.8.4. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer qu' un avion ne part pas avec n'importe quel défaut affectant l'aptitude au vol qui n'a pas été traitée selon le MEL/CDL							
Ref :							
V/LO.8.5. l'opérateur doit etre un processus pour assurer les achives de PIC dans l'ATL, pour chaque vol, une description des défauts connus ou suspectés qui affectent le fonctionnement des aeronefs.							
Ref :							
V/LO.8.6. l'opérateur doit assurer, avant chaque vol, un contrôle aérien extérieur (promenade autour) est exécutés par un membre de l'équipage de vol ou délégués à un technicien autorisé d'entretien des avions.Si délégué, l'opérateur s'assurera que l'équipage des aéronefs est annoncé avant le vol que l'inspection a été accompicée.							
Ref :							

I.3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.8 AVION AVANT LE VOL ET APTITUDE AU VOL							
V/LO.8.7. L'opérateur doit avoir des consignes en OM ou autre document disponibles à l'équipage de vol pendant le procédé de préparation de vol qui exigent du contrôle aérien extérieur (marcher-autour) pour se concentrer sur des secteurs de sécurité-critiques des aeronefs et, comme minimum, pour s'assurer : <ol style="list-style-type: none"> 1. les prises pitot et de pression statique ne sont pas endommagés ou ne sont pas obstrués ; 2. les commandes de vol ne sont pas verrouillées ou handicapées (comme applicable, selon le type d'avion) ; 3. le gel, la neige ou la glace n'est pas présent sur les surfaces critiques ; 4. la structure d'avion ou les composants structuraux ne sont pas endommagés. (G) 							
Ref :							
V/LO.8.8. la < PA > l'opérateur aura un processus pour assurer la disponibilité, l'accessibilité et l'utilité du poste de pilotage d'avion, des circuits et d'équipement secours de cabine. Un tel processus inclura une inspection avant le vol des systèmes et l'équipement, qui, comme							

<p>minimum, sera conduit par l'équipage de vol ou délégué à l'équipage de carlingue avant le premier vol :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De l'équipage de vol sur un avion pendant une période de devoir ; 2. Après nouvelle carlingue un équipage a assumé le contrôle de la cabine d'avion ; 3. Après un avion a été laissé sans surveillance par un équipage de vol ou l'équipage de carlingue pour n'importe quelle période. 							
Ref :							
<p>V/LO.8.9. < C.A. > si l'équipage de vol est requis de conduire une inspection intérieure de la soute avant le vol, l'opérateur doit avoir des consignes en OM ou autre document disponible à l'équipage de vol pendant la préparation de vol pour la conduite d'une telle inspection pour assurer la disponibilité, accessibilité et utilité des systèmes de contrainte et d'équipement de secours.</p>							
Ref :							
<p>V/LO.8.10. l'< C.A. > l'opérateur doit avoir des procédures à assurer, avant le départ d'un vol, des supernumeraries et/ou des préposés de cargaison ont été donnés des instructions et sont au courant de l'endroit et de l'utilisation de l'équipement de sécurité, d'inclure:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ceintures de sécurité ; 2. Sorties de secours ; 3. Gilets de sauvetage (différents dispositifs de flottaison), s'il y a lieu ; 4. Equipement de secours pour l'usage collectif. 5. Masque à oxygène. (G) 							
Ref :							
I.3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.9 MANUTENTION AU SOL							
<p>V/LO.9.1. l'opérateur doit avoir une procédure pour remplir de combustible avec des passagers s'embarquant, à bord de ou le débarquement de cela assure la communication bi-directionnelle est maintenu, par le système d'intercommunication d'avion ou d'autres moyens appropriés, entre la surveillance au sol d'équipage réapprovisionnant en combustible et personnel qualifié à bord de l'avion. (G)</p>							
Ref :							
<p>V/LO.9.2. l'opérateur doit avoir une procédure pour remplir de combustible avec des passagers s'embarquant à bord ou le débarquement de cela inclut les dispositions qui assurent la sécurité et la sortie de passager (au besoin) après un débordement ou un feu. À un minimum,</p>							

le procédé exigera : 1. Au moins on a exercé la personne qualifiée des procédures de secours qui est placé près des portes embarquantes ; 2. Le secteur en dehors d'une sortie secondaire demeure clair pendant des remplissages. (G)							
Ref :							
V/LO.9.3. l'opérateur doit avoir des consignes en OM qui définit la politique et les procédures pour l'acceptation à bord et la manipulation des passagers qui ont besoin d'une attention particulière, à inclure : 1. passagers ivres et/ou abusifs ; 2. passagers avec la mobilité réduite, passagers frappés d'incapacité ; 3. les enfants en bas âge, enfants non accompagnés ; 4. passagers inadmissibles, deportees ; 5. passagers dans la garde. (G)							
Ref :							
V/LO.9.4. Si le chariot des armes à bord de l'avion est approuvé par l'opérateur et l'autorité, l'opérateur doit avoir un procédé pour assurer qu'on annonce le PIC avant le départ d'un vol. Un tel avis inclura : 1. Le nombre de personnes armées autorisées à bord des aéronefs ; 2. Les endroits de telles personnes, si permis par les états à impliqué.							
Ref :							
V/LO.9.5. (Intentionnellement ouvert)							

I.3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.9 MANUTENTION AU SOL							
V/LO.9.6. si l'opérateur a un programme d'anti-givrage selon GRH 4.2.1, l'opérateur doit avoir des politiques d'anti-givrage et les procédures en OM ou autre document disponible à l'équipage de vol pendant le procédé de préparation de vol et accessible à l'équipage de vol pendant le vol. De telles politiques et procédures incluront : 1. Calendriers de maintien ; 2. Une condition pour un membre de l'équipage de vol d'exécuter un contrôle visuel des ailes avant le décollage, le cas échéant on suspecte la							

contamination ; 3. Une condition que le décollage ne débutera pas à moins que les surfaces critiques soient dégagées de tous les dépôts qui pourraient compromettre l'exécution et/ou la contrôlabilité des aéronefs ; 4. Un rapport qui assigne l'autorité à la PIC pour commander De-/Anti-icing lorsque considéré nécessaire. (G)							
Ref :							
V/LO.9.7. Si l'opérateur n'a pas un programme d'anti-givrage selon le VOL 3.9.6 , l'opérateur doit avoir des consignes en OM ou autre document disponible à l'équipage de vol pendant le procédé de préparation de vol et accessible à l'équipage de vol pendant le vol, pour inclure : 1. Une description de conditions météorologiques et autres qui favorisent le glaçage moulu d'avion et/ou la formation de la glace sur les surfaces critiques d'avion ; 2. Une prohibition d'exploiter un avion à partir de tout aéroport dans des conditions favorisant le glaçage moulu d'avion.							
Ref :							
V/LO.9.8. Si l'opérateur accepte les marchandises dangereuses pour le transport, l'opérateur doit assurer l'information et les consignes qui permettent à l'équipage de vol d'effectuer des fonctions et des responsabilités liées au transport des marchandises dangereuses qui est éditées ou mises en référence en OM, pour inclure, comme minimum : 1. politiques générales et procédures ; 2. fonctions et responsabilités ; 3. conditions avant le vol d'acceptation, comme applicables ; 4. conditions d'avis d'équipage de vol ; procédures d'incident dangereux de marchandises et/ou de réaction emergency. (G)							
Ref :							
V/LO.9.9. si un opérateur n'accepte pas les marchandises dangereuses pour le transport, l'opérateur doit avoir des consignes pour l'équipage de vol en OM pour inclure des procédures pour la réponse aux incidents dangereux de marchandises.							
Ref :							

I.3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.10 RÈGLES D'ESPACE AERIEN							
V/LO.10.1. L'opérateur doit exiger de tous les vols commerciaux d'être conduits dans le cadre d'un plan de							

vol d'IFR.								
Ref :								
<p>V/LO.10.2. Si l'opérateur est autorisé à conduire certaines parties d'un vol selon des règles de vol à vue, l'opérateur doit avoir des dispositions en OM qui :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Spécifier comment un dégagement d'IFR doit être obtenu (des départs) et/ou être décommandé (des arrivées) ; 2. Exigent des rapports météorologiques courants ou d'une combinaison des rapports et des prévisions courants d'indiquer que les conditions météorologiques le long de la partie du vol à voler selon les règles du vol vue , au moment opportun , seront comme de rendre la conformité à ces derniers règne possible. 								
Ref :								
<p>V/LO.10.3. L'opérateur doit avoir des consignes en OM pour l'usage de la phraséologie par radio standard en communiquant avec l'ATC, pour inclure, comme minimum, des instructions pour :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Acceptation et par relecture de tolérance ; 2. Utilisation d'indicatif d'appel. 								
Ref :								
<p>V/LO.10.4. L'opérateur doit avoir des consignes en OM pour l'acceptation des dégagements d'ATC et, si nécessaire, de la clarification de tels dégagements pour assurer la compréhension.Un tel consignes incluront,en tant qu'un minimum, des conditions pour un dégagement d'être affiché de nouveau à l'ATC et pour une confirmation entre les deux membres pilotes d'équipage dans le cas des dégagements reçus :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dans les secteurs du haut terrain ; 2. Qui incluent le cap, niveau de vol, fréquence, changements de route/point de cheminement ; 3. Qui incluent des instructions pour la fixation courte d'une piste. 								
Ref :								
<p>V/LO.10.5. L'opérateur doit avoir des consignes en OM qui exige de l'équipage de vol d'exercer une surveillance d'écoute par radio appropriée pour le domaine de l'opération, pour inclure, comme minimum, surveillance de :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fréquence de garde (121.5MHz) ; 2. fréquence commune appropriée utilisée pour la communication en vol dans l'espace aérien désigné sans assurance d'ATC. (G) 								
Ref :								

I.3. Ligne

Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.10 RÈGLES D'ESPACE AERIEN							
V/LO.10.6. l'opérateur doit avoir des procédures et des limitations en OM dans lequel adresser les opérations et hors de l'espace aérien non contrôlé et/ou des aéroports, pour inclure une prohibition pour de telles opérations, si c'est approprié. (G)							
Ref :							
V/LO.10.7. L'opérateur doit avoir des consignes en OM qui permet à l'équipage de vol de déterminer des différences dans les règles et les procédures pour n'importe quel espace aérien d'utilisation prévue, des règles pour inclure, comme minimum, une explication des différences entre les règles actuelles ou locales d'espace aérien et d'ICAO espace aérien, là où applicables. (G)							
Ref :							
I.3.11 OPÉRATIONS EN VOL							
V/LO.11.1. L'opérateur doit avoir des consignes en OM qui inclut une description des fonctions et des responsabilités d'équipage de vol, et des procédures pour surveiller l'exécution de navigation et vérifier la position. (G)							
Ref :							
V/LO.11.2. L'opérateur <i>devrait</i> avoir des consignes en OM qui inclut des procédures pour assurer l'exactitude de navigation qui est vérifié avant une approche et après opération en vol prolongée, si c'est approprié. (G)							
Ref :							
V/LO.11.3. L'opérateur doit avoir une politique d'évitement anticollision en OM qui encourage l'équipage de vol à maintenir la vigilance pour le trafic visuel contradictoire ("voir et éviter"). (G)							
Ref :							
V/LO.11.4. l'opérateur doit spécifier en OM quand la descente au-dessous de n'importe quelle altitude minimum prescrite applicable est permise. (G)							
V/LO.11.5. L'opérateur doit avoir des consignes dans l'OM qui exige à équipages de vol de surveiller l'information de temps de météo pendant le vol, pour inclure le temps et les prévisions courants, comme applicable, pour :							

1. Aéroport de destination ; 2. Airport(s) de dégagement designé, si c'est approprié ; 3. Airports(s) alternatif en cours de route, si c'est approprié.							
Ref :							
I.3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.11 OPÉRATIONS EN VOL							
V/LO.11.6. L'opérateur doit avoir des consignes et les procédures en OM pour assurer des équipages de vol surveillent la brûlure de temps et de carburant de vol pour les buts d'identifier des tendances et pour la comparaison à l'OPF. (G)							
Ref :							
V/LO.11.7. l'opérateur doit avoir des consignes en OM exige de la PIC de surveiller le carburant pendant le vol pour assurer une quantité de carburant sur l'atterrissage qui n'est pas dont moins que plus grand de : 1. La quantité minimum prescrite par l'autorité ; 2. Par quantité requise pour voler pendant 30 minutes dans des conditions de vitesse et d'altitude spécifiques par l'opérateur ou l'autorité. (G)							
Ref :							
V/LO.11.8. Si l'opérateur est certifié pour conduire des opérations de RVSM et/ou de RNP, l'opérateur doit être des consignes en OM qui inclut des procédures pour assurer la conduite appropriée de telles opérations, à inclure, comme minimum : 1. Equipement moulu et aéroporté requis ; 2. Limitations et procédures d'opération ; 3. Qualifications d'équipage ; 4. Minimum d'opération, comme applicables (G)							
Ref :							
V/LO.11.9. si autorisé à conduire des opérations de basse visibilité, l'opérateur doit avoir des consignes en OM pour assurer la conduite appropriée de telles opérations, pour inclure, comme minimum : 1. Equipement moulu et aéroporté requis ; 2. Limitations et procédures d'opération ; 3. Qualifications d'équipage ; 4. Minimum d'opération (RVR). (G)							
Ref :							
V/LO.11.10. Si l'opérateur conduit ETOPS, l'opérateur aura des consignes en OM qui inclut : 1. procédures pour assurer la conduite appropriée de telles opérations ; 2. une condition pour des équipages de vol à l'information de temps de moniteur pour des remplacements d'ETOPS pendant la phase en cours de route d'un vol.							

Ref :							
V/LO.11.11. si l'opérateur s'engage dans la long terme ou la navigation spécialisée (MNPS, AMU), l'opérateur aura des consignes en OM qui inclut des procédures pour assurer la conduite appropriée de telles opérations, à inclure, comme minimum : 1. Equipement moulu et aéroporté requis ; 2. Limitations et procédures d'opération ; 3. Qualifications d'équipage. (GM)							
Ref :							
I.3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.11 OPÉRATIONS EN VOL							
V/LO.11.12-V/LO.11.15. (S'ouvrir Intentionnellement)							
V/LO.11.16. L'opérateur doit éditer des principes de la gestion de ressource d'équipage (CRM) en OM ou dans l'autre documentation disponible à l'équipage de vol et aura une condition en OM pour l'application de tels principes par l'équipage de vol pendant la ligne opérations.							
Ref :							
V/LO.11.17. L'opérateur doit avoir une politique et des procédures dans les OM qui définissent un poste de pilotage stérile pendant des phases critiques de vol, à inclure : 1. un protocole pour la communication d'intra-habitacle; 2. un protocole pour la communication entre l'équipage de vol et l'équipage de cabine ; 3. l'utilisation obligatoire des écouteurs et des microphones de perche pour la communication avec l'ATC ; 4. une restriction des activités d'équipage de vol aux sujets opérationnels essentiels. (G)							
Ref :							
V/LO.11.18. L'opérateur doit avoir une politique et des consignes de partage des tâches en OM qui définit et s'adresse à la division des fonctions liées aux tâches opérationnelles de membre d'équipage de vol, à inclure, comme minimum : 1. l'utilisation des listes de contrôle ; 2. Fonctions de PNF/PF pendant toutes les phases de vol ; 3. Actions de PNF/PF pendant le pilotage manuel et automatique. (G)							
Ref:							

<p>V/LO.11.19. L'opérateur doit avoir des procédures en OM avant lesquelles exiger l'utilisation des listes de contrôle par l'équipage de vol, pendant et après toutes les phases des opérations de vol et dans des situations anormales et de secours, pour assurer la conformité à :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. procédures contenues dans l'OM ; 2. dispositions du certificat de navigabilité d'aéronef. 							
Ref :							
<p>V/LO.11.21. L'opérateur doit avoir une politique et des procédures en OM qui définissent les conditions pour des légendes verbales normalisées (légendes standard) par l'équipage de vol pendant chaque phase de vol. (G)</p>							
Ref :							
I.3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.11 OPÉRATIONS EN VOL							
<p>V/LO.11.20. L'opérateur doit avoir une politique et des procédures en OM qui exigent des membres d'équipage de vol membres pour contre-vérifier et confirmer des actions critiques, pour inclure :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Changements de configuration d'avion (train d'atterrissage, volets hypersustentateurs, aérofreins) ; 2. Arrangements d'altimètre et de vitesse anémométrique (bogue), comme applicables ; 3. Transfert de la commande de l'avion ; 4. Changements au système automatisé de système de vol (AFS) /de système gestion (FMS) de vol et de radionavigation pendant le départ et ou des phases d'approche de vol ; 5. Calculs ou entrées d'exécution, y compris des entrées d'AFS/FMS. 							
Ref :							
<p>V/LO.11.22. L'opérateur doit avoir une politique d'automation, des consignes associés et des procédures en OM qui adresse l'utilisation des systèmes automatisés par avion de vol et de navigation, à inclure :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. surveillance d'équipage de vol des systèmes automatisés et de navigation (AFS) pour assurer la réaction appropriée d'avion aux entrées par : <ol style="list-style-type: none"> a) statut de panneau de commande de mode de contre-vérification ; b) observer les résultats de tous changements de mode ; c) surveillance de la réaction en résultant de consignes et d'avion. 2. l'utilisation d'un niveau d'automation approprié 							

pour la tâche, d'inclure le manuel de vol quand la réponse d'avion n'est pas appropriée ou proportionnée.							
Ref :							
V/LO.11.23. l'opérateur doit avoir des consignes en OM qui définit les conditions pour la conduite et la teneur d'information d'être accompli par l'équipage de vol avant n'importe quels départs et approche. Un tel information adressera et inclura, comme minimum : 1. le statut technique de l'avion à moins que passé en revue en même temps qu'une liste de contrôle ou un procédé différent ; 2. considérations normales et non-normales de départ et d'approche ; 3. une information d'occupant de siège de saut de poste de pilotage. (G)							
Ref:							
I.3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.11. OPÉRATIONS EN VOL							
V/LO.11.24-V/LO.11.27. (s'ouvrir intentionnellement)							
V/LO.11.28. L'opérateur doit avoir des consignes en OM qui adresse la conscience d'altitude, pour inclure l'utilisation des légendes automatisées ou verbales d'altitude d'équipage de vol et toutes les autres d'actions à prendre par l'équipage de vol pour maintenir la conscience d'altitude. (G)							
Ref :							
V/LO.11.29. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures en OM qui incluent des instructions pour l'usage des arrangements barométriques de référence d'altimètre appropriés pour le domaine de l'opération (QNE, Qfe, QNH). (G)							
Ref:							
V/LO.11.30. L'opérateur <i>devrait</i> avoir des consignes et des procédures en OM qui incluent une condition pour les altimètres barométriques, référencée à QNH, pour être employé comme référence barométrique unique d'altitude pour les phases de décollage, d'approche et d'atterrissage du vol.							
Ref :							
V/LO.11.31. si l'opérateur s'engage en fonctionnement qui exigent des conversions de metric/impérial (pi) pour les lectures barométriques d'altimètre, l'opérateur doit avoir des consignes et des procédures en OM qui assurent le calcul et l'application appropriés de telles conversions. (G)							
Ref :							

<p>V/LO.11.32. l'opérateur doit avoir des consignes en OM qui permet à l'équipage de vol de corriger pour des erreurs potentielles dans altimetre et l'adresse :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les effets de la température de l'air extérieur (OAT) qui est sensiblement inférieure à la température standard. 2. erreurs barométriques maximales permises d'altimètre : <ol style="list-style-type: none"> a) reference pour mettre en place l'altitude; b) comparé à d'autres altimètres ; c) requis pour rencontrer des limitations de RVSM. (G) 							
Ref :							
V/LO.11.33-V/LO.11.37. (s'ouvrir intentionnellement)							
<p>V/LO.11.38. L'opérateur doit avoir des politiques et des procédures en OM pour des opérations dans la proximité du temps défavorable et/ou des conditions environnementales à inclure :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Orages 2. turbulence ; 3. pistes souillées, y compris l'effet du type et de la profondeur de contaminants sur l'exécution ; 4. temps froid ; 5. temps chaud (si par le fabricant) ; 6. cendre volcanique 							
Ref :							
I.3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.11. OPÉRATIONS EN VOL							
<p>V/LO.11.39. l'opérateur doit avoir des consignes en OM pour lequel inclut des politiques et des procédures :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. action d'éviterle cisaillement du vent; 2. rétablissement de rencontre de cisaillement de vent ; 3. réponse aux alertes prédictives et/ou réactives, comme applicables. (G) 							
Ref :							
<p>V/LO.11.40. L'opérateur doit avoir des consignes en OM qui adresse la turbulence de sillage, pour inclure des procédures pour l'action d'éviter de rencontre. (G)</p>							
Ref :							
V/LO.11.41-V/LO.45. (s'ouvrir intentionnellement)							
V/LO.11.46. l'opérateur doit fournir et avoir besoin							

derriere la conformité, des limitations de fonctionnement, comme défini par le fabricant (OEM) et établi par l'état d'enregistrement pour chaque type d'avion utilisé en fonctionnement							
Ref :							
V/LO.11.47. L'opérateur doit avoir des limitations composantes de vent pour le décollage, l'approche et l'atterrissage en OM qui ne dépassent pas les valeurs démontrées ou recommandées par l'OEM et n'adressent pas des opérations quand : 1. la piste est souillée ; 2. la visibilité est dégradée ; 3. l'avion arrêtant des possibilités est dégradé. (G)							
Ref :							
V/LO.11.48. l'opérateur doit avoir des consignes en OM qui spécifie une taille minimum d'avion au-dessus d niveau du sol (AGL) ou au-dessus du niveau d'aéroport (AAL) pour débiter un tour après décollage. (G)							
Ref :							
V/LO.11.49. L'opérateur doit avoir des consignes en OM pour l'usage des masques d'oxygène, d'inclure une condition pour l'équipage de vol d'utilisé l'oxygène supplémentaire toutes les fois que l'altitude cabine excède 10.000 pieds ou la pression atmosphérique de la cabine est moins de 700 hPa.							
Ref :							
I.3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.11. OPÉRATIONS EN VOL							
V/LO.11.50. L'opérateur <i>devrait</i> avoir des consignes en OM qui exige les équipages de vol, à exploiter un avion à de basses tailles AGL, pour limiter des taux de descente pour les buts de réduire le taux de fermeture de terrain et d'augmenter le temps d'identification /response en cas d'un conflit involontaire avec le terrain. (G)							
Ref :							
V/LO.11.51. L'opérateur doit avoir des consignes et des données applicables en OM pour permettre à l'équipage de vol de déterminer ou calculer l'exécution d'avion pendant toutes les phases du vol. (G)							
Ref :							

<p>V/LO.11.52. l'opérateur doit avoir des consignes en OM qui adresse l'utilisation des enregistreurs des données de vol (FDR) et des boîtes noires (CVR) d'assurer :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le FDR n'est jamais intentionnellement coupé par l'équipage de vol ; 2. Le CVR n'est pas intentionnellement coupé, à moins que requis pour préserver des données de voix d'habitacle après un accident ou un incident sérieux. (G) 							
Ref :							
V/LO.11.53-V/LO.57. (s'ouvrir intentionnellement)							
<p>V/LO.11.58. l'opérateur doit avoir des consignes et des procédures en OM qui permettent à l'équipage de vol de déterminer les conditions exigées pour débuter ou continuer une approche à un atterrissage, à inclure, comme minimum :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Conditions de qualification d'équipage ; 2. Besoins d'équipement à bord ; 3. Besoins d' equipment au sol; 4. Minimum d'opération. 							
Ref :							
<p>V/LO.11.59. l'opérateur aura une politique stabilisée d'approche et des consignes, des critères et des procédures associées en OM pour assurer la conduite des approches stabilisées, pour inclure :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Une taille minimum pour la stabilisation pas moins de 1000 pieds d'approches d'AAL en IMC et 500 pieds d'AAL pour des approches dans VMC ; 2. Conditions de configuration d'avion (train d'atterrissage aérofrenés, volets hypersustentateurs; 3. Limitations de vitesse et de poussée ; 4. Limitations verticales de vitesse. 5. déplacement vertical et latéral acceptable de la trajectoire d'approche normale. (G) 							
Ref :							

I.3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.11. OPÉRATIONS EN VOL							
<p>V/LO.11.60. L'opérateur doit avoir une politique en OM qui exige de l'équipage de vol d'exécuter une approche manquée ou un tour de piste. (G)</p>							
Ref :							

V/LO.11.61. L'opérateur doit avoir une politique et des procédures en OM pour assurer les manoeuvre l'équipage de vol d'atterrissage d'avion dans la zone d'atterrissage ou toute autre partie définie de la piste, comme spécifique par l'opérateur ou l'autorité. (G)							
Ref :							
V/LO.11.62. L'opérateur doit avoir une politique et les procédures en OM pour assurer l'équipage de vol qui ne continueront pas une approche d'instrument pour ne débarquer à aucun aéroport au delà d'un point auquel les limites des minimum d'opération spécifiques pour l'approche en service seraient violées.							
Ref :							
V/LO.11.63. l'opérateur doit avoir une politique et des procédures en OM pour assurer l'équipage de vol qui ne continueront pas une approche d'instrument au delà d'un point designé dans l'approche à moins que la visibilité rapportée, les conditions atmosphériques ou les RVR de contrôle soient égaux ou au-dessus derrière ceux spécifique pour approche en service. (G)							
Ref :							
V/LO.11.64. l'opérateur doit avoir des consignes et des procédures en OM pour l'acceptation d'un dégagement pour une approche visuelle et de la conduite d'une approche visuelle.							
Ref :							
V/LO.11.65. l'opérateur doit avoir des consignes, des critères, et des procédures en OM pour l'acceptation d'une tolérance pour (imprécision y compris) une approche non ILS et de la conduite d'une telle approche, à inclure : 1. Conditions atmosphériques et visibilité minimum requises pour continuer une approche ; 2. Conditions de fonctionnement qui exigent d'une approche manquée d'être lancée ; 3. Minimum entourants d'approche ; 4. Fonctions approcher-relatives du Pf et du PNF.							
Ref :							

I.3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.11. OPÉRATIONS EN VOL							
V/LO.11.66. L'opérateur <i>devrait</i> avoir une politique et							

des procédures en OM qui exigent et assurent l'utilisation appropriée d'un profil constant stabilisé de descente pendant le segment final (imprécision y compris) d'une approche non-ILS. (G)							
Ref :							
V/LO.11.67. l'opérateur doit avoir des consignes, critères et les procédures en OM pour l'acceptation d'un tolérance pour une approche de ILS et de la conduite de n'importe quel approche d'ILS autorisé, pour inclure : <ol style="list-style-type: none"> 1. conditions atmosphériques et visibilité minimum requises pour continuer une approche ; 2. conditions d'opérations qui exigent d'une approche manquée d'être lancée. (G) 							
Ref :							
I.3.12 POLITIQUE ET PROCEDURES DE POSTE DE PILOTAGE							
V/LO.12.1. L'opérateur doit avoir une politique corrective d'objectifs en OM qui est conforme aux conditions de l'état et satisfait le besoin d'équipage de vol que les membres ayant besoin de l'utilisation des objectifs correctifs d'avoir épargnent réglé aisément disponible. (G)							
Ref :							
V/LO.12.2. L'opérateur doit avoir une politique dans l'OM qui exige des membres d'équipage de vol de maintenir leurs ceintures de sécurité attachées quand à leurs stations assignées et <ol style="list-style-type: none"> 1. ces membres d'équipage de vol occupant un siege du pilote pour maintenir leurs harnais de sécurité (courroies d'épaule et ceintures de sécurité) attachés pendant le décollage et les phases d'atterrissage ; 2. d'autres membres d'équipage de vol pour maintenir leurs harnais de sécurité attachés pendant les phases de décollage et d'atterrissage du vol, à moins que les courroies d'épaule interfèrent l'exécution des fonctions, dans ce cas les courroies d'épaule peuvent être desserrées mais les ceintures de sécurité rester attaché. 							
Ref :							
V/LO.12.3. L'opérateur aura une politique et les procédures en OM pour assurer, pendant le vol, quand un pilote transfère la controle de l'avion ou quitte le poste de pilotage, un pilote au minimum maintient sans interruption : <ol style="list-style-type: none"> 1. accès dégagé aux commandes de vol ; 2. Vigilance et conscience situationnelle. (GM) 							
Ref :							
I.3. LIGNE							

Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.12 POLITIQUE ET PROCEDURES DE POSTE DE PILOTAGE							
V/LO.12.4. l'opérateur doit avoir une politique et des procédures en OM pour assurer des membres d'équipage de vol qui sont autorisées seulement pour laisser leurs stations de devoir pendant le vol dans l'exécution des fonctions ou pour satisfaire les besoins physiologiques. (G)							
Ref :							
V/LO.12.5. l'opérateur doit avoir une politique et les procédures en OM pour assurer que les membres pilotes d'équipage de vol n'évacuent pas un siège de commande d'avion en-dessous de 10.000 pieds (AFE/AAL) pour les buts de virer des fonctions sur un autre membre pilote d'équipage de vol. (G)							
Ref :							
V/LO.12.6. Si l'opérateur utilise l'avion avec une porte d'entrée de poste de pilotage selon sec 3.2.5 ou sec 3.2.6 , l'opérateur doit fournir des consignes, des procédures et des instructions en OM qui permettent à l'équipage de vol de se conformer aux caractéristiques de sec 3.2.7 afin d'assurer la sécurité du poste de pilotage.							
Ref :							
I.3.13. CARLINGUE ET COORDINATION DE SOUTE							
V/LO.13.1. la < PA > l'opérateur doit avoir des politiques et les procédures en OM qui sont conformes aux conditions de l'autorité et, comme minimum, définissent : <ol style="list-style-type: none"> 1. quand la porte d'entrée de poste de pilotage doit rester verrouillée ; 2. le moyen par lequel l'équipage de carlingue peut discrètement informer l'équipage de vol en cas de l'activité soupçonneuse ou des violations de la sécurité dans la carlingue ; 3. Les moyens par lesquels les membres d'équipage de carlingue peuvent gagner l'entrée au poste de pilotage. (G) 							
Ref :							
V/LO.13.2. l'opérateur doit avoir des consignes en OM qui définit des personnes autorisées à utiliser les sièges de saut de poste de pilotage, qui si c'est approprié, est conformes aux conditions de l'autorité.							
Ref :							

I.3. LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.13 CARLINGUE ET COORDINATION DE SOUTE							
V/LO.13.3. < PA > l'opérateur doit avoir des procédures en OM pour la communication et la coordination entre l'équipage de vol et l'équipage de carlingue pour assurer un processus combiné et coordonné dans l'adressage : <ol style="list-style-type: none"> 1. L'information de sûreté de passager ; 2. Promptitude de carlingue avant le premier mouvement, décollage et atterrissage d'avion ; 3. Armer ou désarmer des glissières de trappe d'entrée de carlingue; 4. Préparation et une rencontre avec la turbulence ; 5. Situations médicales ; 6. Vol ou incapacitation de membre d'équipage de carlingue ; 7. Évacuation de secours ; 8. Situations anormales; 9. Situations d'urgence. (G) 							
Ref :							
V/LO.13.4. < C.A. > l'opérateur doit avoir des procédures en OM pour la communication de l'équipage de vol avec des supernumeraries et/ou des préposés de cargaison pour assurer un processus coordonné dans l'adressage : <ol style="list-style-type: none"> 1. Diffusion d'information de sécurité de passager ; 2. Promptitude de soute avant le premier mouvement, décollage et atterrissage d'avion ; 3. Armer ou désarmer des glissières de trappe d'entrée de soute, si c'est approprié ; 4. Préparation et rencontre avec la turbulence ; 5. Situations médicales ; 6. Évacuation de secours; 7. Situations anormales; 8. Vérification que des bagages sont arrimés ; 9. Vérification que le filet rigide de la barrière 9G ou de la cargaison est fixé, si c'est approprié. 							
Ref :							
V/LO.13.5. < PA > l'opérateur <i>devraient</i> avoir une politique et des procédures en OM qui définissent et spécifient les conditions pour le verbiage standard, la terminologie, les signaux et/ou les commandes verbales utilisés pour la communication entre l'équipage de vol et l'équipage de carlingue pendant des situations normales, anormales et de secours. (G)							
Ref :							
V/LO.13.6. < PA > l'opérateur doit avoir une politique							

en OM qui prévoit des annonces de passager par l'équipage de vol ou de carlingue pour des sujets liés à la sécurité, y compris la turbulence et les situations anormales et d'urgence.							
Ref :							

I.3. LIGNE								
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A	
	YES	NO	YES	NO	YES	NO		
I.3.13 CARLINGUE ET COORDINATION DE SOUTE								
V/LO.13.7. le si l'opérateur transporte des passagers, supernumeraries et/ou préposés de cargaison, l'opérateur doit avoir une politique dans l'OM qui prévoit des annonces à un tel personnel par l'équipage de vol pour des sujets liés à la sûreté, y compris la turbulence et les situations anormales et de secours.								
Ref :								
V/LO.13.8. le l'opérateur doit avoir des procédures en OM qui prévoient l'avis des supernumeraries et/ou des préposés de cargaison par l'équipage de vol : 1. Pour se préparer au décollage ; 2. Quand dans la phase de descente du vol ; 3. Pour se préparer à l'atterrissage.								
Ref :								
V/LO.13.9. l'< C.A. > si l'opérateur utilise l'avion avec une porte de barrière de fumée, l'opérateur doit avoir des procédures pour assurer une telle porte est fermé pour : 1. Opérations de taxis ; 2. Décollage ; 3. Atterrissage.								
Ref :								
V/LO.13.10. si l'opérateur transporte le matériel radioactif comme cargaison et a reçu une exemption pour augmenter la quantité d'un tel matériel au-dessus des limitations réglées par l'autorité, l'opérateur <i>devraient</i> avoir des procédures pour surveiller le rayonnement auquel des membres d'équipage de vol ont été exposés.								
Ref :								
I.3.14 OPERATIONS DE SECOURS :								
V/LO.14.1. L'opérateur doit avoir des consignes dans l'OM pour permettre à des équipages de vol de contrôler correctement des situations non-normales par l'utilisation de : 1. Classement par ordre de priorité ;; 2. Partage des tâches ; 3. Division des fonctions de PNF/PF ; 4. Coordination d'équipage.								

Ref :							
V/LO.14.2. l'opérateur doit avoir une politique en OM qui interdit la simulation en vol des urgences tandis que des passagers et/ou la cargaison sont transportés à bord de l'avion.							
Ref :							

I.3.LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.14 OPERATIONS DE SECOURS							
V/LO.14.3. L'opérateur doit avoir une politique et les consignes en OM qui définit l'exécution d'anormal/non-normal et des procédures de secours et qui s'assure qu'une contre-vérification et confirmation verbale par deux membres d'équipage de vol (réponse duelle) se produisent avant la mise en action de tous les contrôles critiques de bord. Un tel conseil identifiera les systèmes critiques, comme défini par l'OEM, et l'adresse, comme minimum : <ol style="list-style-type: none"> 1. Manettes de gaz; 2. Maître de carburant ou commutateurs de commande ; 3. Poignées ou commutateurs de feu de moteur 4. Commutateurs d'extincteur de moteur ; 5. Commutateur de débranchement d'IDG/CSD. 							
Ref :							
V/LO.14.4. l'opérateur doit avoir des procédures en OM, applicable à chaque type d'avion, à exécuter pendant une situation exigeant une évacuation de secours qui : <ol style="list-style-type: none"> 1. spécifient des fonctions et des actions de membre d'équipage de vol et de carlingue ; 2. vol d'adresse et partage des tâches de membre d'équipage de carlingue 							
Ref :							
V/LO.14.5. l'opérateur doit avoir des procédures en OM applicables à chaque type d'avion, qui indiquent des fonctions et des actions d'équipage de vol à exécuter pendant une évacuation de secours.							
Ref :							
V/LO.14.6. l'opérateur doit avoir des politiques et des procédures en OM, applicable à chaque type d'avion, à appliquer pendant une situation exigeant un décollage rejeté cela : <ol style="list-style-type: none"> 1. adresser les considérations opérationnelles pour des décollages rejetés à vitesse réduite et à grande vitesse ; 							

2. spécifient des fonctions et des actions de membre d'équipage de vol ; 3. partage des tâches de membre d'équipage de vol d'adresse.							
Ref :							
V/LO.14.7. L'opérateur aura des politiques et des procédures en OM, applicable à chaque type d'avion, à appliquer quand une panne moteur ou un feu se produit après V1 cela : 1. spécifier des fonctions et des actions de membre d'équipage de vol ; partage des tâches de membre d'équipage de vol d'adresse.							
Ref :							

I.3.LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.14 OPERATIONS DE SECOURS							
V/LO.14.8. Si l'opérateur utilise l'avion équipé par TCAS/ACAS, l'opérateur aura des politiques et des procédures en OM, applicable à chaque type d'avion, à appliquer quand une résolution de TCAS/ACAS consultative (RA) est montrée près à bord de l'équipement. Un tel consignes , comme minimum : 1. spécifier des fonctions et des actions de membre d'équipage de vol ; 2. partage des tâches de membre d'équipage de vol d'adresse ; 3. spécifient une manoeuvre d'évasion de TCAS ; exigent des équipages de vol de suivre des consignes de RA de TCAS même si ils sont en conflit avec des instructions d'ATC.							
Ref :							
V/LO.14.9. L'opérateur doit avoir des politiques et des procédures en OM, applicable à chaque type d'avion, à appliquer pendant un GPWS ou tout autre équipement à bord fourni par alerte d'évitement de sol Un tel conseil définira une manoeuvre d'évasion de CFIT comme lancement agressif vers le haut de la manoeuvre qui maximise l'exécution de l'avion et, comme minimum : 1. spécifie des fonctions et des actions de membre d'équipage des aéronefs ; 2. Adresse le partage des tâches de membre d'équipage des aéronefs.							
Ref :							
V/LO.14.10. L'opérateur doit avoir des procédures en OM, applicable à chaque type d'avion, à appliquer en cas d'une descente de secours, qui :							

<ol style="list-style-type: none"> 1. spécifient des fonctions de membre d'équipage de vol et des actions ; 2. partage des tâches de membre d'équipage de vol d'adresse. 							
Ref :							
<p>V/LO.14.11. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures en OM qui adressent la communication anormale et/ou de secours, pour inclure :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. s'approprier l'utilisation de PAN/PAN et/ou MAYDAY; 2. actions à prendre en cas d'un échec par radio complet (communication perdue) ; <p>Protocole d'interception pour les aéronefs civils arrêtés par les avions militaires, pour inclure une description des signaux visuels employés en l'interception et les aéronefs arrêtés.</p>							
Ref :							
I.3.LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.14 OPERATIONS DE SECOURS							
<p>V/LO.14.12. l'< PA > l'opérateur doit avoir des procédures en OM à appliquer par l'équipage de vol en cas d'une urgence médicale à bord de l'avion qui :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Spécifient des fonctions et des actions de membre d'équipage de vol et de carlingue; 2. Vol d'adresse et partage des tâches de membre d'équipage de carlingue ; 3. Assurent le poste de pilotage à la communication de carlingue et la coordination se produit selon le VOL 3.13.2. 							
Ref :							
<p>V/LO.14.13. l'opérateur doit avoir des procédures en OM à appliquer par l'équipage de vol en cas de l'incapacitation de membre d'équipage de vol à bord de l'avion qui :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. spécifier les fonctions et les actions de membre d'équipage de vol et de carlingue ; 2. vol d'adresse et partage des tâches de membre d'équipage de carlingue ; 3. assurent le poste de pilotage, la communication et la coordination de carlingue se produit selon le V/ LO.13.2. 							
Ref :							
<p>V/LO.14.14. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures en OM qui assurent la remise appropriée des disjoncteurs après un défaut de fonctionnement ou système voyage.Un tel conseil, comme minimum, doit</p>							

indiquer combien de fois des disjoncteurs déclenchés peuvent être remis à zéro.							
Ref :							
V/LO.14.15. L'opérateur doit avoir une politique en OM qui exige du PIC de déclarer une urgence quand le carburant à bord de est moins que plus grand du : 1. quantité minimum requise par l'autorité ; 2. quantité requise pour voler pendant 30 minutes dans des conditions de vitesse et d'altitude indiquées par l'opérateur ou l'autorité. (G)							
Ref :							
I.3.15 CONDITIONS DE REPORTAGE D'ÉQUIPAGE DE VOL							
V/LO.15.1. L'opérateur aura une politique en OM qui encourage des membres d'équipage de vol à soumettre un rapport rédigé quand une occurrence qui pourrait potentiellement avoir un effet nuisible sur la sûreté des opérations de vol a été observée							
Ref :							
I.3.LIGNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.3.15 CONDITIONS DE REPORTAGE D'ÉQUIPAGE DE VOL							
V/LO.15.2. L'opérateur doit avoir une politique en OM qui exige de la PIC de rapporter n'importe quelle condition de vol dangereuse au service approprié d'ATC sans tarder.							
Ref :							
V/LO.15.3. L'opérateur doit avoir une politique en OM qui assigne la responsabilité au PIC d'informer l'autorité la plus proche, par les moyens disponibles les plus rapides, de n'importe quelle accident ou incident sérieux ayant pour résultat des dommages, mort, ou de dommages substantiels d'avion.							
Ref :							
V/LO.15.4. L'opérateur doit avoir une politique en OM pour lequel assigne la responsabilité au PIC : 1. informant l'autorité locale appropriée sans tarder en cas de n'importe quelle situation de secours qui a rendu nécessaire l'action dans la violation des règlements locaux et/ou des procédures ; 2. soumettant, s'il y a lieu par l'état d'occurrence, un rapport à l'autorité locale appropriée et également à l'autorité de l'état de l'opérateur.							

Ref :

III. LIGNE

III.1. Langage commun

V/LO.1.1. Plus d'un langage de référence commun peut être désigné. La communication dans le langage commun désigné s'applique à tous les membres d'équipage des aéronefs, y compris les ressortissants étrangers et des ex-patriotes ser des membres, des instructeurs ou des experts d'équipage des aéronefs par l'opérateur. On s'attend à ce que l'opérateur soit conformément aux conditions de langage commun de l'état (par exemple, obligatoires pour des opérations, une condition pour l'emploi ou une condition pour la certification d'aviateur), si de telles conditions existent. Si condition d'état n'existe pas, on s'attend à ce que l'opérateur désigne une langue opérationnelle commune appropriée à l'usage des membres d'équipage des aéronefs, comme spécifique dans cette provision. L'existence (et l'application) d'une condition de langage commun d'état qui satisfasse les caractéristiques de cette provision détend l'opérateur d'une telle désignation dans la documentation opérationnelle.

III.2. Responsabilités d'équipage des aéronefs

V/LO.2.1. Les caractéristiques de cette provision peuvent être enregistrées par les moyens électroniques (par exemple, ACARS) ou manuellement par la PIC ou son désignée.

III.3. Qualifications de vol

V/LO.3.1. Les conditions de composition en équipage se rapportent à l'utilisation des pilotes de soulagement et/ou des équipages augmentés.

V/LO.3.2. La définition du membre pilote inexpérimenté d'équipage des aéronefs peut varier selon l'opérateur ou l'état et se rapporte généralement à un nombre minimum d'heures dans le type d'avions après l'accomplissement de la formation initiale/de qualification. Les caractéristiques des pilotes nouvellement qualifiés ou inexpérimentés de cette provision sont prévues pour exclure deux du fonctionnement ensemble dans un type d'avions jusqu'à ce qu'elles chacune réalisent un niveau d'expérience défini par l'opérateur ou l'état.

V/LO.3.3. Pour ces membres d'équipage des aéronefs qualifiés comme PIC sur des types d'avions équipés pour des approches de basse visibilité, les spécifications pour un échelon de commande minimum l'expérience peuvent être remplacées par un programme de formation Etat approuvé ou Etat admis sur des

opérations de basse visibilité conduites dans un simulateur approprié pour le but.

V/LO.3.5. Les opérateurs sujet aux lois ou aux règlements du déclarer qui interdisent l'application de cette provision peuvent démontrer une méthode équivalente d'assurer les caractéristiques de cette provision sont satisfaisants.

V/LO.3.6. Se référer au tableau 2.3 pour des conditions de qualification d'équipage des aéronefs.

V/LO.3.7. Les spécifications dans l'article i) exigent des pilotes d'actionner les commandes de vol : Les fonctions de PNF ne répondent pas à des exigences de recency-de-expérience pour ces spécifications. Les spécifications dans l'article i) peuvent être satisfaites par des conditions État-approuvées ou État-admises de recency-ofexperience cela :

- assurer la PIC ou le sic, comme applicable, est prié d'actionner les commandes de vol afin de répondre à des exigences de recency ;
- exiger un certain nombre de décollages et des atterrissages soient exécutés selon un programme, approuvé ou acceptés par l'état, qui fournit une quantité équivalente ou supérieure de recency d'expérience. Un tel programme peut ne pas adhérer exactement aux caractéristiques de cette provision si un niveau équivalent de recency semble acceptable à l'état ;
- exiger une combinaison jour et nuit des décollages et des atterrissages soient exécutés afin de répondre aux exigences de recency. Les caractéristiques de cette provision peuvent être satisfaites par la formation et la requalification de membre d'équipage administrées selon les conditions du programme de formation d'opérateur. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour des définitions de type d'avions, de variante d'aéronefs et de pilote de soulagement de croisière.

III. LIGNE

V/LO.3.10. L'aéroport et/ou l'itinéraire/requalification spéciaux de secteur (si c'est approprié) peuvent prendre la forme de revue, de formation de simulateur, de ligne aviateurs de contrôle donnant des instructions ou d'opération imagée dans l'aéroport accompagné d'une ligne aviateur de contrôle. Aux fins de l'itinéraire, la qualification de secteur et d'aéroport, la PIC a un niveau de la connaissance du terrain, les altitudes de sécurité minimum, les conditions météorologiques saisonnières, la communication et les équipements de trafic aérien, services et procédures, procédures de recherche et de sauvetage et équipements et procédures de navigation, y compris toutes les procédures à longue portée de navigation, exigées pour des exploitations sûres. Se référer au VOL 2.3.1 et au VOL 2.4.1 avec les caractéristiques additionnelles qui adressent des zones spéciales, itinéraires et aéroports. Se référer aux conseils pour le VOL 2.3.1 et le VOL 2.4.1 pour des informations supplémentaires concernant la désignation du terrain difficile.

III.4.affectation d'équipage des aéronefs

V/LO.4.1. Se référer au tableau 2.3 pour des conditions spécifiques.

III.5. Préparation de vol

V/LO.5.1. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition de la notation technique d'aéronefs (ATL).

V/LO.5.2. Là où plus d'une base de données est disponible pour l'usage dans le système de navigation d'aéronefs, un opérateur peut assurer la validité de base de données en fournissant des conseils pour que l'équipage des aéronefs choisisse la nouvelle base de données pour l'usage avant le premier vol la date efficace pour la nouvelle base de données. L'opérateur peut fournir l'aide en MELS, permettant l'utilisation d'équipage des aéronefs d'une base de données passée pendant une période spécifique due aux erreurs ou aux défauts de base de données.

III.6. Planification d'itinéraire et d'aéroport

V/LO.6.1. Des informations minimum d'altitude de vol peuvent être fournies dans l'OFP ou être obtenues à partir des cartes d'aéroport et d'enroute. Une telle information d'altitude de vol peut inclure :

- Altitude minimum de sécurité (MSA) ;
- Altitude de descente minimum/taille (MDA/H) ;

- De minimum altitude en route (montant éligible maximum) ;
- Altitude minimum de tolérance d'obstruction (MOCA) ;
- Altitude hors-route minimum (MORA) ;
- Minimum dirigeant l'altitude (MVA) ;
- toutes autres altitudes minimum prescrites par l'autorité.

V/LO.6.3. Le fonctionnement des minimum se rapporte aux limites de la rentabilité d'un aéroport pour le décollage ou atterrir exprimé en termes de RVR, visibilité, état de nuage ou altitude de décision/taille. Des minimum d'opération peuvent être affectés par l'équipement d'aéronefs, les qualifications d'équipage des aéronefs et les équipements d'aéroport/environnement. Les spécifications de cette provision se rapportent seulement à la détermination des minimum liés aux équipements d'aéroport/environnement. Les spécifications de cette provision s'appliquent également à la modification des minimum de décollage et d'approche pour tenir compte des pannes d'équipement d'aéroport. Les exemples des pannes d'équipement d'aéroport incluent : les feux de piste inopérants, ligne centrale allume les aéroports inopérants, etc. de l'utilisation prévue incluent : le remplacement de départ, en route remplacement, destination et destination alternent.

V/LO.6.4. Les moyens de la mesure de RVR peuvent varier selon l'état. Les spécifications dans l'article iii) peuvent être satisfaites par une table de corrections ou des corrections manuelles pour l'équipement inopérant appliqué aux minimums édités.

III. LIGNE

V/LO.6.3. Le fonctionnement des minimum se rapporte aux limites de la rentabilité d'un aéroport pour le décollage ou atterrir exprimé en termes de RVR, visibilité, état de nuage ou altitude de décision/taille. Des minimums d'opération peuvent être affectés par l'équipement d'aéronefs, les qualifications d'équipage des aéronefs et les équipements d'aéroport/environnement. Les spécifications de cette provision se rapportent seulement à la détermination des minimums liés aux équipements d'aéroport/environnement. Les spécifications de cette provision s'appliquent également à la modification des minimums de décollage et d'approche pour tenir compte des pannes d'équipement d'aéroport. Les exemples des pannes d'équipement d'aéroport incluent : les feux de piste inopérants, ligne centrale allume les aéroports inopérants, etc. de l'utilisation prévue incluent : le remplacement de départ, en route remplacement, destination et destination alternent.

V/LO.6.4. Les moyens de la mesure de RVR peuvent varier selon l'état. Les spécifications dans l'article iii) peuvent être satisfaites par une table de corrections ou des corrections manuelles pour l'équipement inopérant appliqué aux minimums édités.

V/LO.6.5. Les moyens de la mesure de RVR peuvent varier selon l'état.

III.7. Carburant, poids et équilibre et plans de vol

V/LO.7.1. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition du carburant (planification de vol), qui définit les catégories de carburant qui peuvent être utilisées en définissant des conditions de normalisation et/ou opérationnelles pendant le processus de planification de vol et dans l'OFP. La consommation de carburant individuelle d'aéronefs, réglages de MEL/CDL, a prévu des contraintes opérationnelles (temps, dégivrage, fentes, etc.) sont tous les facteurs à considérer en calculant le carburant minimum d'expédition/départ exigé. Des calculs de carburant peuvent être effectués par un membre d'équipage des aéronefs, un officier d'opérations de vol/expéditeur de vol, ou tous les deux.

V/LO.7.2. La PIC a l'autorité finale dans les cas du désaccord avec un expéditeur de vol/un officier opérations de vol (FOO) dans un système partagé de la responsabilité du contrôle opérationnel.

V/LO.7.7. Dans un système partagé de contrôle opérationnel, les signatures de la PIC et du FOO sont exigées sur l'OPF. Dans un système non- partagé, la condition de signature s'applique à la PIC et cette condition pourrait être déléguée à un membre désigné de gestion.

III.8. Aéronefs avant le vol et navigabilité

V/LO.8.1. Les caractéristiques de cette provision s'appliquent également aux équivalents pour les MELS et le CDL.

V/LO.8.3. L'acceptation de PIC est basée sur un examen du MEL/CDL, d'ATL et/ou de tout l'autre opérateur ou sources d' État approuvé d'information technique certifiant à l'état mécanique des aéronefs.

V/LO.8.7. Cette provision exige des conseils soit également présente dans les documents accessibles aux techniciens autorisés d'entretien, si le contrôle aérien extérieur est délégué selon le VOL 3.8.6

V/LO.8.10. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition de Supernumeraries.

III.9. Assistance en escale

V/LO.9.1. De telles procédures établissent les moyens de communication appropriés qui peut comporter l'utilisation du système d'intercommunication d'aéronefs, du contact avec préavis direct ou des autres moyens de communication. Il est important que l'opérateur s'assure que tout le personnel moulu qui entretient des aéronefs est correctement formé et a une compréhension claire de comment et quand une telle communication aura lieu, et peut exécuter le procédé d'une façon expéditive si une situation dangereuse se développe.

III. LIGNE

V/LO.9.2. Les procédures assurent le personnel moulu fournissant à des services de ravitaillement pour un aéronef des passagers à bord, y compris des remplissages surveillés de personnel, peuvent identifier des situations dangereuses pendant qu'elles développent et informent immédiatement le personnel qualifié à bord des aéronefs si nécessaire.

V/LO.9.3. Les caractéristiques dans l'article i) et iv) peuvent exiger des conseils en OM concernant l'utilisation appropriée des dispositifs de contrainte à moins qu'interdit par l'autorité ou l'en raison impraticable du manque de membres d'équipage appropriés.

V/LO.9.6. Se référer aux conseils liés à GRH 4.2.1 situé dans la section 6, la partie une. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour une définition de temps de maintien. Les surfaces spécifiques dans l'article ii) incluent : ailes, commandes de vol, prises de moteur, surfaces de fuselage devant des moteurs ou d'autres secteurs définis dans l'AOM.

V/LO.9.8. Un opérateur, selon des conditions de l'autorité, peut développer des conseils d'équipage des aéronefs liés au transport des marchandises dangereuses basées sur l'information technique d'un ou plusieurs documents de référence de source, pour inclure:

- Règlements dangereux de marchandises de l'A.I.T.A (DGR);
- ICAO Doc.9481 AN/928, conseils de réaction Emergency pour des incidents d'aéronefs impliquant les marchandises dangereuses;
- marchandises dangereuses équivalentes manuelles, guide dangereux de réaction emergency de marchandises ou tout autre document de référence approuvé ou admis par l'autorité pour le développement des conseils d'équipage des aéronefs liés au transport des marchandises dangereuses par avion.

Les spécifications dans l'article iii) se rapportent à des procédures et à l'information formulées pour aider chaque membre applicable d'équipage des aéronefs en effectuant ou en dirigeant directement l'acceptation

des marchandises dangereuses pour le transport sur un aéronef.
Ces spécifications s'appliquent seulement à l'équipage des aéronefs que les membres ont assigné de telles responsabilités par l'état ou l'opérateur. Les spécifications dans l'article iv) se rapportent à des fonctions et à des responsabilités de PIC et/ou d'équipage des aéronefs liées à l'acquisition et à l'examen du NOTOC (avis à capitaine). Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour des définitions des règlements dangereux de marchandises (DGR), conseils de réaction Emergency pour des incidents d'aéronefs impliquant les marchandises dangereuses et le NOTOC (avis au pilote). Le chariot d'un tel conseils d'équipage des aéronefs à bord des aéronefs est conforme au VOL 1.6.6 et au tableau 2.1.

III.10. Règles d'espace aérien.

V/LO.10.5. L'utilisation de SELCAL ou de SATCOM peut détendre la responsabilité de montre d'écoute de radio. Les spécifications dans l'article ii) incluent, mais ne sont pas limitées, pour annoncer en vol des procédures dans l'espace aérien non contrôlé.

V/LO.10.6. Un aéroport non contrôlé est un aéroport sans tour de contrôle d'opération. Un aéroport contrôlé est un aéroport avec tour de contrôle équipé et d'opération entouré par espace aérien contrôlé. Les procédures et les limitations peuvent inclure des conditions de procédures d'émission de radio de position d'aéronefs, de temps de VFR et la capacité de recevoir la tolérance d'ATC sur un temps/distance spécifiques de l'aéroport de départ.

V/LO.10.7. Les spécifications de cette provision s'assurent que les équipages des aéronefs qui fonctionnent dans les espaces aériens avec différentes règles avoir ces différences expliquées en OM. Les espaces aériens de l'utilisation prévue peuvent inclure ICAO, FAA, état ou n'importe quel autre espace aérien local sujet aux opérations de l'opérateur.

III.11. Opérations en vol

V/LO.11.1. Il y a de divers moyens de vérifier l'exactitude de navigation ; RNP/ANP, les alertes « de grande précision » de FMS, exactitude par radio de navigation vérifiée (radial/DME).

III. LIGNE

V/LO.11.2. L'opération prolongée peut être définie par l'opérateur ou le constructeur et se rapporte à des systèmes de navigation avec l'exactitude qui peut dégrader avec le temps ou est affectée par la présence des aides de navigation externes.

V/LO.11.3. Cette politique complète des procédures d'action d'éviter de TCAS.

V/LO.11.4. Les altitudes prescrites minimum de sécurité peuvent inclure:

- Altitude minimum de sécurité (MSA);
- Altitude de descente minimum/taille (MDA/H)
- De minimum altitude en route (montant éligible maximum);
- Altitude minimum de tolérance d'obstruction (MOCA)
- Altitude hors-route minimum (MORA)
- Minimum dirigeant l'altitude (MVA);
- toutes autres altitudes minimum prescrites par l'autorité.

V/LO.11.6. Les caractéristiques de cette provision s'assurent que des tendances de carburant et de temps sont surveillés et comparés contre l'OFP. De tels conseils et procédures peuvent adresser ou inclure:

- un intervalle, selon l'opérateur et/ou les conditions d'état, pour l'équipage des aéronefs au disque sur l'OFP la quantité et le temps de carburant au-dessus des buts;
- une description de tous moyens équivalents de surveiller le progrès de vol et/ou enregistrer la quantité de carburant au-dessus des buts.

Les moyens équivalents d'enregistrer des données de carburant et de temps peuvent inclure le FMS, l'ACARS ou d'autres méthodes automatisées pour enregistrer des données.

V/LO.11.7. La quantité minimum approuvée est une quantité de carburant établie par l'opérateur ou l'autorité. Se référer au VOL 3.14.14 pour que les actions soient rentrées les chutes en vol de quantité de carburant d'événement au-dessous du carburant minimum spécifique dans cette provision.

V/LO.11.8. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour des définitions des minimum réduits de séparation verticale (RVSM) et d'exécution requise de navigation (RNP).

V/LO.11.9. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition des opérations de basse visibilité. Les limitations d'opération peuvent inclure des vents latéraux, l'état de piste et des possibilités d'équipement d'aéronefs.

V/LO.11.11. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour les définitions des spécifications de performances minimum de navigation (MNPS).

V/LO.11.17. Les phases critiques du vol incluent toutes les opérations (la terre et vol) en-dessous de 10.000 pieds (AFE/AAL).

V/LO.11.18. On observe le partage des tâches pendant la plupart des phases des secteurs de vol et d'adresse, comme:

- philosophie pour l'usage des listes de contrôle;
- calculs d'exécution;
- procédures automatisées de vol pour l'équipage des aéronefs;
- procédures manuelles de vol pour l'équipage des aéronefs;
- briefings d'équipage des aéronefs;
- fonctions administratives au

V/LO.11.21. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour une définition de légende standard. Des légendes standard sont employées pour améliorer la contre-vérification, la coordination et la conscience mutuelle de membre d'équipage et peuvent être utilisées :

- donner les instructions, déléguer une tâche;
- reconnaître une commande ou confirmer avoir reçu une information;
- contester et répondre aux articles de liste de contrôle;
- appeler un changement d'une indication;
- identifier un événement spécifique;

III. LIGNE

V/LO.11.23. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour une définition de siège de saut. La normale et les considérations non normales de départ et d'approche incluent, comme approprié pour chaque phase et chaque vol:

- statut de carburant;
- diagrammes d'aéroport/taxi;
- temps;
- NOTAMS;
- procédures de basse visibilité;
- cartes de départ/approche;
- altitudes de sécurité minimum et terrain;
- utilisation d'automation;
- décollage/atterrissage (ailerons, autobrakes et distances d'arrêt; (
- approche manquée/tour de piste et remplacements;
- conditions spéciales et opérations (par exemple, familiarisation d'équipage avec l'itinéraire ou l'aéroport piloté,
- matériaux dangereux, réduction du bruit environnementale et non standard, etc.).

les considérations Non- normales de départ/approche incluent des articles, comme : procédures de moteur-dehors, terrain montagneux ou contraintes d'espace aérien. Des briefings peuvent être structurés afin d'encourager la rétroaction/participation de membre d'équipage.

V/LO.11.28. Les conseils de l'OM d'exemple pour adresser la conscience d'altitude peuvent inclure des instructions pour:

<ul style="list-style-type: none"> • une contre-vérification que l'altitude assignée est au-dessus de l'altitude de sécurité minimum; • 1000 «à aller» légende standard; • réaction pilote due à la tolérance d'altitude d'ATC; • «double point» à l'hublot d'altitude (le point de les deux pilotes physiquement à et confirment la nouvelle altitude réglée.
V/LO.11.29. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition de l'arrangement de référence d'altimètre, pour inclure QNE, QFE et QNH.
V/LO.11.31. L'opérateur peut fournir des tables, des cartes ou des autres moyens pour accomplir la conversion requise.
V/LO.11.32. L'opérateur peut fournir des tables, des cartes ou des autres moyens aux erreurs potentielles d'adresse dans l'altimètre.
V/LO.11.39. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition du cisaillement du vent, qui définit également l'alerte alerte et réactive prédictive.
V/LO.11.40. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour des définitions de turbulence de sillage.
V/LO.11.47. Des pistes souillées peuvent être définies par un type de contaminant/profondeur spécifique ou un rapport de freinage équivalent d'action.
V/LO.11.48. Les valeurs peuvent varier selon l'opérateur ou peuvent inclure des exceptions couvrant des opérations spéciales d'aéroport.
<p>V/LO.11.50. L'intention de cette recommandation est d'exclure des situations de CFIT quand un équipage, exploitant un aéronef aux taux de descente élevés et temporairement distraits de la surveillance d'altitude par des événements inattendus, n'aurait pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> • identification suffisante ou heure alerte de se rendre compte que le terrain s'approche rapidement ou ; • temps de réponse suffisant d'accomplir une manœuvre d'évasion d'aéronefs une fois que le conflit potentiel de terrain est identifié. <p>Les bas AGL de tailles spécifiques dans cette provision sont altitudes où les taux de descente élevés peuvent avoir comme conséquence des taux excessifs de fermeture de terrain. Les critères stabilisés d'approche fournissent seulement à la conformité cette recommandation pour la phase d'approche du vol. Les caractéristiques de cette provision exigent des conseils de taux de descente soient données pour d'autres descentes où le taux de fermeture de terrain pourrait de manière significative réduire l'identification et le temps de réponse. La description du mode de vitesse descendionnelle de GPWS n'adresse pas les caractéristiques de cette recommandation.</p>

III. LIGNE
V/LO.11.51. Les caractéristiques de cette provision peuvent être satisfaites par un moyen automatisé ou électronique décrit en OM.
V/LO.11.52. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour des définitions d'enregistreur des données de vol (FDR), de boîte noire (CVR), d'accident, d'incident et d'incident sérieux. La définition de l'accident, de l'incident ou de l'incident sérieux peut varier selon l'état.
<p>V/LO.11.59. Les opérateurs, selon des conditions de l'autorité, peuvent établir des tailles minimum inférieures de stabilisation pour des opérations d'aéronefs de turbopropulseur (par exemple, 500 pieds d'AAL aux approches de VMC/IMC). Les opérateurs, selon des conditions de l'autorité, peuvent établir des tailles minimum inférieures de stabilisation pour des approches désignées par l'opérateur et/ou déclarer cela :</p> <ul style="list-style-type: none"> • exiger la manœuvre à une taille inférieure AAL (par exemple approches de RNAV/RNP) ; • exiger des aéronefs pour se conformer aux contraintes de vitesse d'ATC à l'approche finale.
V/LO.11.60. Se référer au VOL 3.11.59 pour des critères de stabilisation.
V/LO.11.61. La définition de la zone d'atterrissage peut varier, selon l'opérateur.
V/LO.11.63. Des points désignés dans l'approche peuvent être définis par l'opérateur ou l'autorité applicable (par exemple, FAF, OM, établis sur le segment d'approche finale, etc.).
<p>V/LO.11.66. Des profils constants de descente pendant le segment final d'une approche peuvent être accomplis par de divers moyens d'inclure :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Navigation verticale (V-NAV) ;

<ul style="list-style-type: none"> • Angle de trajectoire de vol (FPA) ; • Angle constant de chemin (CPA) ; • Approches d'imprécision constantes d'angle (CANPA) ; • d'autres méthodes qui fournissent un angle constant stabilisé de chemin pour le segment final d'une approche non- d'Ils.
V/LO.11.67. Les caractéristiques de la provision se rapportent à des approches d'Ils autorisée par l'AOC (par exemple, CAT I, II, III)
III.12. Politique et procédures de poste de pilotage
V/LO.12.1. Les conditions d'objectif correctif peuvent être énumérées sur un certificat médical ou un permis émis par l'état.
V/LO.12.3. Les caractéristiques de cette provision s'appliquent quand le transfert du contrôle se produit pendant en route les changements d'équipage ou en même temps qu'un pilote quittant le poste de pilotage dans l'exécution des fonctions ou pour répondre aux besoins physiologiques.
V/LO.12.4. Les caractéristiques de cette provision n'appliquent pas à l'équipage les changements qui se produisent en même temps que le soulagement et/ou les équipages augmentés.
V/LO.12.5. Les caractéristiques de cette provision se rapportent au transfert des fonctions liées aux équipages augmentés ou aux équipages avec les membres pilotes multiples d'équipage des aéronefs.
III.13. Carlingue et coordination de soute
V/LO.13.1. Se référer à sec 3.2.4 située dans la section 8, la partie une d'ISM.
V/LO.13.3. Se référer aux conseils liés à la CABINE 3.3.3 située dans la communication de la section 5. et la coordination peut faire verbale ou par des moyens d'une alternative (par exemple, carillons, lumières). Les briefings de coordination d'équipage de carlingue peuvent inclure la carlingue stérile, problèmes de sécurité, aéronefs techniques ,les issues affectant le service de carlingue, survivent en route, utilisation de signe de ceinture de sécurité, service de repas. Les procédures définissant la communication/coordination peuvent faire partie de procédures non- normales/emergency spécifiques. Le premier mouvement d'aéronefs comme spécifique dans l'article ii) est défini comme recul, dos de puissance et/ou taxi. L'opérateur peut spécifier des phases de non- communication pendant des phases critiques de vol (par exemple, pendant le gauchissement ou l'atterrissage de décollage.

III. LIGNE
V/LO.13.5. Les caractéristiques de cette provision s'assurent que la communication entre l'équipage des aéronefs et l'équipage de carlingue pendant anormal et les situations d'urgence est conduite suivre des méthodes normalisées de communication identifiées et définies dans la documentation disponible à tous les membres d'équipage. Les exemples des situations qui peuvent exiger l'utilisation de la langue standard, de la terminologie, des signaux et/ou des commandes verbales incluent: <ul style="list-style-type: none"> • dépressurisation de carlingue; • urgence/évacuation; • atterrissage obligatoire ou creusement; • in capacitation de membre d'équipage.
III.14. Opérations Non- Normales/anormales et urgences
V/LO.14.15. La quantité minimum approuvée est une quantité de carburant établie par l'opérateur ou l'autorité.

I.4.LES EXIGENCIES ET LES SPECIFICATION DU CONTROLE OPERATIONNEL

Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.4.1 EXÉCUTION D'AVION							
<p>V/ES.1.1. L'opérateur doit avoir des consignes, des procédures et des données d'exécution en OM, applicable à chaque type d'avion, pour le départ applicable, la destination et les aéroports de degagement qui permet à l'équipage de vol de déterminer ou calculer :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Poids structuraux maximum (taxi, décollage, débarquant); 2. L'exécution de décollage (accélérer - arrêter, fermer- dans des obstacles) qui assure également dresser une carte l'exactitude est expliquée, si nécessaire, en évaluant l'exécution de décollage en cas d'une unité de puissance critique échouant à un point quelconque dans le décollage ; 3. Energie maximum de frein et temps de 							

refroidissement minimum ; 4.Exécution de montée (obstacles éloignés) ; 5.Exécution d'atterrissage (distance, tour minimum d'atterrissage). (G)							
Ref :							
V/ES.2.2. L'opérateur doit avoir des consignes, des données et des procédures en OM, applicables à chaque type d'avion, qui permettent à l'équipage de vol de déterminer et/ou calculer l'exécution d'avion pendant toutes les phases de vol et assurent l'équipage de vol considèrent tous les facteurs appropriés affectant l'exécution d'avion, à inclure : 1. Poids d'avion (la masse) ; 2. Modes opératoires ; 3. Altitude pression ; 4. La température ; 5. Vent ; 6. Gradient de piste ; 7. Piste contaminante /action de freinage ; 8. Données d'obstacle ; 9. NOTAMS (aéroport y compris NOTAMS) ; 10. L'information de MEL/CDL, comme applicable ; 11. Configuration d'avion (arrangement de volet hypersustentateur) ; 12. Utilisation d'antigivre) et, si applicable, augmentation de glace ; 13. Longueur de piste utilisée pour l'alignement d'avion avant le décollage, comme applicable ; 14. Considérations de gel de carburant pendant des opérations prolongées, comme applicables. (G)							
Ref :							
V/ES.1.3. L'opérateur doit avoir des consignes, des données et des procédures en OM, applicables à chaque type d'avion, qui permettent à l'équipage de vol de déterminer et/ou calculer le moteur d'avion en cours de route hors de l'exécution et d'inclure, comme minimum, le moteur coupe: 1. Plafond de service d'avion ; 2. De dérive altitude vers le bas qui assure le dégagement de terrain							
Ref :							

I.4.LES EXIGENCIES ET LES SPECIFICATION DU CONTROLE OPERATIONNEL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.4.1 EXÉCUTION D'AVION							
V/ES.1.4. L'opérateur <i>devrait</i> fournir les consignes d'utilisation en OM, applicables à chaque type d'avion, qui permettent au PIC de déterminer le gradient de montée de tout-moteur qui peut être réalisé pendant la phase de départ du vol dans les conditions existantes. (G)							
Ref:							

I.4.2 NAVIGATION ET ÉQUIPEMENTS							
V/ES.2.1. L'opérateur doit avoir des consignes et des procédures en OM pour assurer un vol qui ne sera pas débutée à moins qu'on se soit assuré jusqu'au degré possible, que les conditions et les équipements de sol exigés pour le vol sont proportionnés pour le type d'opération. (G)							
Ref :							
V/ES.2.2. L'opérateur doit avoir un processus pour assurer l'accomplissement d'une analyse qui adresse des facteurs opérationnels appropriés avant de fonctionner au-dessus de n'importe quel nouvel itinéraire ou dans n'importe quel nouvel aéroport. Un tel analyse tiendra compte : <ol style="list-style-type: none"> 1. Dégagement d'obstacle pendant toutes les phases de vol (altitudes sûres minimum) ; 2. piste (chargement de largeur, de longueur et de trottoir) ; 3. Aides et éclairage de navigation ; 4. Considérations de temps ; 5. Services de secours ; 6. Calculs de brûlure de carburant; 7. Considérations de gel de carburant pendant des opérations prolongées, comme applicables ; 8. Conditions ETOPS, comme applicables ; 9. Services de trafic aérien; 10. Opérations inopérantes de moteur critique ; 11. Dépressurisation au-dessus des secteurs critiques; 12. Classification d'aéroport (spéciale) .(G) 							
Ref :							
V/ES.2.3. L'opérateur <i>devrait</i> fournir des informations en OM qui identifie et décrit les aéroports en cours de route de secours liés aux régions éloignées ou des secteurs peu abondamment peuplés. (G)							
Ref :							
V/ES.2.4. l'opérateur doit avoir des consignes, des données et des procédures pour permettre des opérations pour permettre au personnel de technologie d'opérations de déterminer des altitudes de sécurité minimum pendant toutes les phases de vol. (G)							
Ref :							

I.4.LES EXIGENCIES ET LES SPECIFICATION DU CONTROL OPERATIONNEL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.4.3 CARACTERISTIQUES ET CONDITIONS D'EQUIPEMENT							
V/ES.2.5. L'opérateur doit spécifier des minimums d'opération pour chaque aéroport d'utilisation prévue, qui ne sera pas inférieur à ceux établis par l'état dans lequel l'aéroport est situé.							

Ref :								
V/ES.3.1. L'opérateur doit assurer que des aéronefs sont équipés de : <ol style="list-style-type: none"> 1. Instrumentation et/ou avionique, aisément visibles au membre pilote prévu d'équipage de vol, nécessaire pour conduire des opérations et pour rencontrer des paramètres de vol, des manoeuvres et des limitations applicables ; 2. Equipement nécessaire pour répondre à des exigences opérationnelles applicables de communication, y compris la communication de secours ; 3. L'avionique, l'équipement et/ou les composants nécessaires pour répondre à des exigences applicables de navigation, fournissent la redondance nécessaire et, comme applicable, autorisé par l'état pour l'usage dans des opérations de RNP, de MNPS et/ou de RVSM ; 4. L'avionique, instrumentation et/ou matériel radioélectrique nécessaires pour satisfaire l'approche et les exigences d'atterrissage applicables; 5. Les autres composants et/ou équipement nécessaires pour conduire des opérations dans des conditions applicables de vol, y compris des états météorologiques d'instrument. 								
	Ref :							
	V/ES.3.2. L'opérateur doit s'assurer que des aéronefs exploités aux altitudes de vol au-dessus de 25000 pieds sont équipés d'un masque à oxygène à application rapide pour chaque membre d'équipage de vol.							
		Ref :						
	V/ES.3.3. si l'opérateur utilise l'avion pressurisé prévu pour être opéré aux altitudes de vol au-dessus de 25000 pieds sur lesquels le certificat individuel de navigabilité est d'abord délivré ou après 1 juillet 1962, l'opérateur doit s'assurer que de tels avions sont équipés d'un dispositif qui fournit l'avertissement positif au pilote de n'importe quelle perte dangereuse de pressurisation.							
Ref :								

I.4.LES EXIGENCIES ET LES SPECIFICATION DU CONTROL OPERATIONNEL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.4.3 CARACTERISTIQUES ET CONDITIONS D'EQUIPEMENT							

<p>V/ES.3.4. si l'opérateur utilise l'avion non-pressurisé exploités aux altitudes de vol où l'altitude de ncabin sera les 10.000 pieds plus grands que (moins hPa de 700), l'opérateur doit s'assurer que de tels avion sont équipés du stockage de l'oxygène et l'appareil de distribution selon des conditions de l'autorité et, comme minimum, s'assure également ;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. l'avion peut continuer à une altitude pression qui permettra le vol sûr continu et l'atterrissage ; 2. par quantité d'oxygène supplémentaire stocké, selon les conditions de l'autorité, et comme minimum, de fournir: <p>a) l'équipage de vol pour n'importe quelle période l'altitude cabine serait au-dessus de 10.000 pieds ; b) tous les occupants d'avion, pour n'importe quelle période l'altitude cabine seraient au-dessus de 15.000 pieds ; c) L'équipage de vol et tous occupants d'avion selon a) et b) comme approprié pour que l'itinéraire soit volé.</p> <p>(G)</p>						
Ref :						
<p>V/ES.3.5 Si l'opérateur utilise des aéronefs exploités aux altitudes de vol plus considérablement que 10.000 pieds (plus moins hPa de 700), mais pressurisés pour maintenir une altitude cabine de plus moins de 10.000 pieds (plus considérablement hPa que 700), l'opérateur doit s'assurer que de tels aéronefs peuvent descendre à une altitude après qu'une perte de pressurisation qui permettra le vol et l'atterrissage sûrs continus qui est équipée du stockage de l'oxygène et de l'appareil de distribution selon des conditions de l'autorité et, comme minimum, aussi s'assure :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'avion peut continuer à une altitude pression qui permettra le vol sûr continu et l'atterrissage ; 2. Par quantité de l'oxygène supplémentaire stocké, selon les conditions de l'autorité, et, comme minimum, de fournir : <p>a) L'équipage de vol pour n'importe quelle période l'altitude cabine serait au-dessus de 10.000 pieds ; b) Tous les occupants d'avion pour n'importe quelle période l'altitude cabine seraient au-dessus de 15.000 pieds ; c) L'équipage de vol et tous occupants d'avion selon a) et b) comme approprié pour que l'itinéraire soit volé (G)</p>						
Ref :						
<p>V/ES.3.6. L'opérateur doit assurer que les aeronefs sont équipés de l'équipement de respiration protecteur d'équipage de vol (PBE) comme suit :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. l'équipement protégera les yeux, le nez et la bouche de chaque membre d'équipage de vol tandis que sur le devoir de vol et fournit l'oxygène pendant une période de pas moins de 15 minutes ; 2. l'équipement permettra à l'équipage de vol de communiquer en utilisant l'équipement de radioelectrique et de communiquer par 						

l'interphone avec l'un l'autre tandis qu'à leurs stations assignées de devoir ; 3. quand l'équipage de vol est plus d'une personne et un membre d'équipage de carlingue n'est pas à bord, une unité portative de PBE sera portée. (G)							
Ref :							

I.4.LES EXIGENCIES ET LES SPECIFICATION DU CONTROL OPERATIONNEL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	

I.4.3 CARACTERISTIQUES ET CONDITIONS D'EQUIPEMENT

V/ES.3.7. L'opérateur doit assurer à équipage l'équipement de respiration protecteur (PBE) est localisé comme suit : 1. PBE destiné à l'utilisation d'équipage de vol sera commodément situé sur le poste de pilotage et être facilement accessible pour l'usage immédiat près de chaque équipage de vol exigé à leur station assignée de devoir ; 2. applicable aux aéronefs pour le transport exclusif des marchandises, une unité additionnelle de PBE portatif sera fourni ou à côté derrière l'extincteur de main de poste de pilotage sauf qu'ou l'extincteur est situé à l'intérieur d'une soute, derrière l'unité de PBE portatif sera extérieur arrimé mais à côté de l'entrée à ce compartiment ; applicable aux avions de transport de passagers, les unités portatives additionnelles de PBE sera situé selon la CABINE 4.2.6. (G)							
---	--	--	--	--	--	--	--

Ref :

V/ES.3.8. L'opérateur doit s'assurer que des aéronefs sont équipés d'extincteurs tenus dans la main selon la CABINE 4.2.5 , qui sera d'un type qui réduira au minimum le risque de la concentration en gaz toxique. Un extincteur au minimum tenu dans la main sera situé dans le poste de pilotage.							
--	--	--	--	--	--	--	--

Ref :

V/ES.3.9. L'opérateur doit s'assurer que des aéronefs sont équipés d'un minimum d'une hache d'accident ou pied-de-biche situé sur le poste de pilotage.							
--	--	--	--	--	--	--	--

Ref :

V/ES.3.10. L'opérateur doit s'assurer que des aéronefs prévus pour être opéré la nuit sont équipés d'une lampe-torche (torche) à chaque station de membre d'équipage de vol.							
---	--	--	--	--	--	--	--

Ref :

<p>V/ES.3.11. Si l'opérateur conduit les vols internationaux de l'au-dessus-eau à longue portée, l'opérateur doit assurer des aéronefs qui fonctionnent de tels vols sont équipés de l'un ou l'autre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Par minimum de deux émetteurs de repère de secours (ELTs), un dont sera automatique, qui opèrent 121.5 mégahertz et 406 mégahertz simultanément, ou 2. Par minimum d'un ELT automatiques ou deux ELTs de tout type qui opèrent 121.5 mégahertz et 406 mégahertz simultanément. (G) 							
<p>Ref :</p>							
<p align="center">I.4.LES EXIGENCIES ET LES SPECIFICATION DU CONTROL OPERATIONNEL</p>							
<p>Question :</p>	<p align="center">DOC</p>		<p align="center">IMP</p>		<p align="center">CFM</p>		<p align="center">N/A</p>
	<p align="center">YES</p>	<p align="center">NO</p>	<p align="center">YES</p>	<p align="center">NO</p>	<p align="center">YES</p>	<p align="center">NO</p>	
<p>I.4.3 CARACTERISTIQUES ET CONDITIONS D'EQUIPEMENT</p>							
<p>V/ES.3.12. Si l'opérateur conduit des vols internationaux au-dessus des régions terrestres dans un état où la recherche et la délivrance seraient particulièrement difficiles, comme indiqué par cet état, l'opérateur doit s'assurer que des aéronefs qui actionnent de tels vols sont équipées de l'un ou l'autre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. par minimum d'un ELT, qui sera automatique et opérera 121.5 mégahertz et 406 mégahertz simultanément, ou 2. par minimum d'un ELT de tout type qui opère 121.5 mégahertz et 406 mégahertz simultanément. (G) 							
<p>Ref :</p>							
<p>V/ES.3.13. Si l'opérateur conduit des vols internationaux, l'opérateur doit assurer des aéronefs utilisé pour de tels vols, à moins que ces aéronefs indiqués dans le VOL 4.3.14, sont équipés des émetteurs de repère de secours (ELTs) comme suit :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 1 juillet 2008 efficace, pour des aéronefs avec plus de 19 sièges de passager, un ELT au minimum automatique ou deux ELTs de tout type qui opèrent 121.5 mégahertz et 406 mégahertz simultanément ; 2. 1 juillet 2008 efficace, pour l'avion avec 19 sièges de passager ou moins, un ELT au minimum de tout type qui opère 121.5 mégahertz et 406 mégahertz simultanément, ou 3. selon des conditions de l'état, mais <i>pas moins que</i> : <ol style="list-style-type: none"> a) pour des aéronefs utilisés pour conduire des vols internationaux de l'au-dessus-eau à longue portée, un ELT automatique ou deux ELTs de tout type qui opèrent 121.5 mégahertz et 406 mégahertz simultanément ; b) pour l'avion utilisé à la conduite des vols au-dessus des régions terrestres dans un état où la recherche et la délivrance seraient particulièrement difficiles, comme indiqué par cet état, un ELT de tout type qui opère 121.5 mégahertz et 406 mégahertz simultanément. (G) 							
<p>Ref :</p>							

<p>V/ES.3.14. si l'opérateur conduit des vols internationaux, l'opérateur assurera des aéronefs utilisés pour de tels vols, pour lesquels le certificat de navigabilité individuel est d'abord délivré après 1 juillet 2008, sont équipés d'ELTs comme suit :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pour des aéronefs avec plus de 19 sièges de passager, un minimum de deux ELTs qui opèrent 121.5 mégahertz et 406 mégahertz simultanément, dont un sera automatique 2. pour l'avion avec 19 sièges de passager ou moins, un ELT au minimum automatique qui opère 121.5 mégahertz et 406 mégahertz simultanément, ou 3. selon des conditions de l'état, mais <i>pas moins que</i> : <ol style="list-style-type: none"> a) pour des aéronefs utilisés pour conduire les vols internationaux de l'au-dessus-eau à longue portée, deux ELTs qui opèrent 121.5 mégahertz et 406 mégahertz simultanément, dont un sera automatique ; b) pour des aéronefs utilisés pour conduire des vols au-dessus des régions terrestres dans un état où la recherche et la délivrance seraient particulièrement difficiles, comme indiqué par cet état, un ELT automatique 							
Ref :							

I.4. LES EXIGENCES ET LES SPECIFICATION DU CONTROL OPERATIONNEL							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.4.3 CARACTERISTIQUES ET CONDITIONS D'EQUIPEMENT							
V/ES.3.15-V/ES.16. (s'ouvrir intentionnellement)							
V/ES.3.17. L'opérateur <i>devrait</i> assurer que tous les aéronefs sont équipés d'un ELT au minimum automatique qui opère 121.5 et 406 mégahertz simultanément.							
Ref :							
<p>V/ES.3.18. Si l'opérateur conduit des opérations dans les parties définies de l'espace aérien où basé sur un accord régional de navigation aérienne, les caractéristiques minimum d'exécution de navigation (MNPS) sont prescrites, l'opérateur doit s'assurer que les aéronefs utilisés pour de telles opérations contiennent l'équipement de navigation qui :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. est évident et utilisable par l'un ou l'autre pilote assis à sa station de devoir ; 2. fournit sans interruption des indications à l'équipage de vol de l'adhérence ou du départ à la voie au degré exigé d'exactitude à un point quelconque le long de cette voie. 							
Ref :							
V/ES.3.19. si l'opérateur conduit des opérations dans l'espace aérien défini de RVSM, l'opérateur doit s'assurer que des aéronefs autorisés pour de telles opérations							

<p>sont équipés à :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. indiquent à l'équipage de vol le niveau de vol étant volé ; 2. maintiennent automatiquement un niveau choisi de vol ; 3. fournissent une alerte à l'équipage de vol quand une déviation se produit du niveau choisi de vol, en seuil pour une telle alerte pour ne pas excéder 90 m (300 pieds) ; 4. rapportent automatiquement l'altitude pression. (G) 							
Ref :							
<p>V/ES.3.20. l'opérateur doit assurer des aéronefs de turbine-moteur avec une masse maximale maximum de décollage au-dessus de 5700 kilogrammes, ou autorisé à transporter plus de 19 passagers, sont équipés d'un système d'évitement anticollision aéroporté (ACAS II). (G)</p>							
Ref :							
<p>V/ES.3.21. L'opérateur <i>devrait</i> assurer que tous les aéronefs de turbine-moteur dans sa flotte sont équipés d'un système d'évitement anticollision aéroporté (ACAS II). (G)</p>							
Ref :							
<p>V/ES.3.22. L'opérateur doit s'assurer que tous les aéronefs sont équipés d'un émetteur-récepteur de reportage d'altitude pression. (G)</p>							
Ref :							

I.4.LES EXIGENCIES ET LES SPECIFICATION DU CONTROL OPERATIONNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.4.3 CARACTERISTIQUES ET CONDITIONS D'EQUIPEMENT							
<p>V/ES.3.23. L'opérateur doit s'assurer que tous les aéronefs pressurisés sont équipés d'un système de radar de temps aéroporté capable de détecter les orages et d'autres conditions atmosphériques potentiellement dangereuses en fonctionnant dans les secteurs où de telles conditions atmosphériques peuvent être prévues pour exister le long de l'itinéraire la nuit ou dans des états météorologiques d'instrument.</p>							
Ref :							
<p>V/ES.3.24. L'opérateur doit assurer dans sa flotte que des aéronefs de moteur de turbine avec une masse maximale maximum de décollage au-dessus de 5700 kilogrammes, ou autorisé à transporter plus de 9</p>							

passagers sont équipés d'un système d'avertissement de proximité au sol (GPWS). (G)							
Ref :							
V/ES.3.25. L'opérateur doit assurer dans sa flotte que des aéronefs de turbine-moteur avec une masse maximale maximum de décollage au-dessus de 15000 kilogrammes, ou autorisé à transporter plus de 30 passagers, sont équipés d'un GPWS qui a une fonction regardante vers l'avant d'action d'éviter de terrain. (G)							
Ref :							
V/ES.3.26. l'opérateur doit assurer dans sa flotte que des aéronefs de turbine-moteur avec une masse maximale maximum de décollage au-dessus de 5700 kilogrammes, ou autorisé à porter plus de neuf passagers, pour sur lesquels on délivre d'abord le certificat de navigabilité individuel ou après 1 janvier 2004 sont équipés de a GPWS qui a une fonction progressiste d'évitement de sol.							
Ref :							
V/ES.3.27. l'opérateur doit assurer dans sa flotte des aéronefs avec une masse maximale maximum de décollage au-dessus de 5700 kilogrammes, ou autorisé à transporter plus de neuf passagers, sont équipés d'un GPWS qui a une fonction progressiste d'évitement de sol.							
Ref :							
V/ES.3.28. l'opérateur <i>devraient</i> assurer dans sa flotte des aéronefs avec une masse maximale maximum de décollage au-dessus de 5700 kilogrammes, ou autorisé à transporter plus de neuf passagers, sont équipés d'un d'alerte progressiste de cisaillement du vent.							
Ref :							

I.4.LES EXIGENCIES ET LES SPECIFICATION DU CONTROL OPERATIONNE							
Question :	DOC		IMP		CFM		N/A
	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
I.4.3 CARACTERISTIQUES ET CONDITIONS D'EQUIPEMENT							
V/ES.3.29. l'opérateur doit assurer dans sa flotte que des aéronefs avec une masse maximale maximum de décollage au-dessus de 5700 kilogrammes sont équipés d'un FDR qui : 1. n'utilise pas la feuille métallique photographique de film ou de gravure ; 2. être capable de l'enregistrement, comme un minimum, des 25 dernières heures de l'opération d'avion ;							

<p>3. enregistre le temps, l'altitude, la vitesse anémométrique</p> <p>4. l'accélération normale et le cap ;</p> <p>5. être d'un type qui est conforme aux conditions de l'autorité. (GM)</p>							
Ref :							
<p>V/ES.3.30. si l'opérateur utilise la liaison de transmission de données pour des communications d'avion, l'opérateur doit</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. assurer dans sa flotte des aéronefs pour laquelle le certificat de navigabilité individuel est d'abord délivré après 1 janvier 2005 qui utilisent des communications de liaison de transmission de données et est également exigé pour porter un CVR, sont équipés d'un FDR qui enregistre toutes les communications de liaison de transmission de données et des aéronefs ; la durée minimum d'enregistrement sera égale à la durée du CVR et corrélée à l'acoustique enregistrée d'habitacle, ou 2. avoir un processus pour assurer la période et la teneur de tous les messages de liaison de transmission de données entre l'opérateur et l'avion dans sa flotte utilisée pour les vols internationaux, et pour ce que le certificat de navigabilité individuel est d'abord publié après 1 janvier 2005, sont enregistrés et maintenus. (G) 							
Ref :							
<p>V/ES.3.31. L'opérateur doit s'assurer que des aéronefs d'une masse diplômée maximum de décollage de plus de 5700 kilogrammes sont équipés d'un CVR qui enregistre l'environnement auditif sur le poste de pilotage pendant le vol et sont capables de maintenir des informations sur les enregistrements l'un ou l'autre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pour les 30 dernières minutes de son opération, comme un minimum, ou 2. pendant une période au-dessus de 30 minutes selon les conditions de l'autorité. (G) 							
Ref :							

IV. Les Exigences Et Les Spécification du Contrôle Opérationnel
IV.1. Performances d'aéronefs
V/ES.1.1. Des données peuvent être travaillées pour des aéroports d'utilisation prévue (par exemple, analyse de piste). Les caractéristiques dans les articles ii) et v) peuvent rendre nécessaire l'inclusion des conseils et/ou des modèles à suivre en cas de panne moteur pendant le décollage, l'approche et le tour de

piste. Les données travaillées peuvent ne pas être disponibles pour les aéroports de dégagement d'urgences.

V/ES.1.2. Les spécifications dans le point vii) peuvent être définies par un type de contaminant/profondeur spécifique ou un rapport de freinage équivalent d'action. Les caractéristiques dans xiv) s'appliquent aux considérations concernant l'utilisation des températures de gel de carburant, de l'analyse de la température de carburant et en route du contrôle de température standard de carburant pour les carburants spécifiques utilisés en fonctionnement. De telles considérations permettent à l'équipage des aéronefs de déterminer la température réelle de gel de carburant pendant des opérations prolongées (par exemple opérations polaires) afin d'empêcher en vol la congélation du carburant.

V/ES.1.4. En l'absence des données d'exécution de montée de constructeur, les caractéristiques de cette provision peuvent être satisfaisantes si l'opérateur fournit:

- conseils qui permettent à la PIC de déterminer si l'exécution de montée d'aéronefs est proportionnée pour rencontrer des contraintes de tolérance d'ATC ou d'obstacle, et/ou
- instructions pour que la PIC surveille et d'ajuste la vitesse verticale. se conformer selon les besoins aux restrictions de chemin de départ (par exemple, vitesse verticale minimum requise pour rencontrer le gradient de montée spécifique dans un Sid.

Si fourni par le constructeur, l'opérateur devrait inclure l'information ou des conseils de gradient de montée de décollage de tout- moteur pour des calculs dans la documentation portée à bord des aéronefs pour chaque vol.

IV.2. Navigation et équipements

V/ES.2.1. Un examen des facteurs pour déterminer si les conditions aux aéroports de l'opération sont proportionnées pour des opérations inclut, comme applicable:

- aides de navigation;
- pistes, pistes de roulement, secteurs de rampe;
- couvre-feux;
- PPR (permission antérieure requise);
- conditions naturelles;
- éclairage;
- ARFF;
- minimum applicable d'opération.

V/ES.2.2. Les caractéristiques dans:

- le point vii) se rapporte à une détermination si l'occurrence du gel de carburant pendant des opérations prolongées est du point de vue fonctionnement appropriée en prévoyant un nouvel itinéraire. Si du point de vue fonctionnement approprié, les spécifications vii) de cette provision exigent de l'opérateur de déterminer et désigner les méthodes employées par l'équipage des aéronefs pour déterminer des points de gel de carburant selon les caractéristiques du VOL 4.1.2.
- le point XI) applique au chariot du carburant à la condition de l'oxygène de respect après dépressurisation;
- le point XI) peut être satisfait par les itinéraires, les cartes et/ou les tables de dépressurisation qui considèrent des conditions de l'oxygène au-dessus de haut terrain et remplissent de combustible la brûlure au-dessus des contrées lointaines.
- le point XII) peut être satisfait par des critères normalisés pour la détermination et la classification des aéroports spéciaux (par exemple, JAR-OPS

V/ES.2.3. Les caractéristiques de cette provision se rapportent aux aéroports emergency identifiés et décrits par l'opérateur en OM qui ne sont pas sujets aux caractéristiques d'adéquation du VOL 4.2.1 ou aux nouvelles caractéristiques d'analyses d'aéroport du VOL 4.2.2. Une telle information est donnée pour la considération par la PIC en cas qu'une urgence au-dessus de tels secteurs exclut la suite en route à à remplacement proportionné. Toutes les insuffisances dans l'adéquation d'aéroport en ce qui concerne les caractéristiques du VOL 4.2.1 et du VOL 4.2.2 doivent être identifiées et décrites.

IV. Les Exigences Et Les Spécification du Contrôle Opérationnel

V/ES.2.2. Les caractéristiques dans:

- le point vii) se rapporte à une détermination si l'occurrence du gel de carburant pendant des opérations prolongées est du point de vue fonctionnement appropriée en prévoyant un nouvel itinéraire. Si du point de vue fonctionnement approprié, les spécifications vii) de cette provision exigent de l'opérateur de déterminer et désigner les méthodes employées par l'équipage des aéronefs pour déterminer des points de gel de carburant selon les caractéristiques du VOL 4.1.2.
- le point XI) applique au chariot du carburant à la condition de l'oxygène de respect après dépressurisation;
- le point XI) peut être satisfait par les itinéraires, les cartes et/ou les tables de dépressurisation qui considèrent des conditions de l'oxygène au-dessus de haut terrain et remplissent de combustible la brûlure au-dessus des contrées lointaines.
- le point XII) peut être satisfait par des critères normalisés pour la détermination et la classification des aéroports spéciaux (par exemple, JAR-OPS

V/ES.2.3. Les caractéristiques de cette provision se rapportent aux aéroports emergency identifiés et décrits par l'opérateur en OM qui ne sont pas sujets aux caractéristiques d'adéquation du VOL 4.2.1 ou aux nouvelles caractéristiques d'analyses d'aéroport du VOL 4.2.2. Une telle information est donnée pour la considération par la PIC en cas qu'une urgence au-dessus de tels secteurs exclut la suite en route à à remplacement proportionné. Toutes les insuffisances dans l'adéquation d'aéroport en ce qui concerne les caractéristiques du VOL 4.2.1 et du VOL 4.2.2 doivent être identifiées et décrites.

V/ES.2.4. Des altitudes de sécurité minimum (MSAs) peuvent être établies par les états au-dessus desquels des vols sont conduits. MSAs peut également être établi par l'opérateur par des méthodes spécifiques approuvées par l'état et incluses en OM.

IV.3. Caractéristiques et conditions d'équipement

V/ES.3.4. L'opérateur, selon les conditions de l'autorité, peut utiliser des conseils techniques pour le calcul du suffisamment d'oxygène respirable stocké pour les aéronefs non-pressurisés dérivés de toutes des sources suivantes, comme applicables:

- Annexe 6, 4.3.8.1 d'ICAO;
- JAR-OPS 1.775 et annexe 1 à JAR-OPS 1.775;
- LOIN 135.157 (A), LOIN 121.327, LOIN 121.329;

Tout document de référence équivalent approuvé ou admis par l'autorité pour le calcul suffisant d'oxygène respirable stocké pour l'aéronef non-pressurisé qui se conforme aux caractéristiques de cette provision. Les caractéristiques de cette provision exigent une quantité minimum de fourniture d'oxygène soient déterminées et/ou désignées par l'opérateur ou l'autorité. L'altitude de vol est équivalente à l'altitude de pression de la cabine aux fins des aéronefs non-pressurisés .calculs de fourniture d'oxygène. Les caractéristiques dans l'article ii) peuvent exiger de l'opérateur de définir des sorties de secours en OM.

V/ES.3.5. L'opérateur, selon les conditions de l'autorité, peut utiliser des conseils techniques pour le calcul du suffisamment d'oxygène respirable stocké pour les aéronefs pressurisés dérivés de des n'importe quelles des sources suivantes, comme applicable:

- Annexe 6, 4.3.8.2 d'ICAO;
- JAR-OPS 1.770 et annexe 1 à JAR-OPS 1.770;
- LOIN 135.157 (b), LOIN 121.329, 121.331, et 121.333;

tout document de référence équivalent approuvé ou admis par l'autorité pour le calcul du suffisamment d'oxygène respirable stocké pour l'aéronef pressurisé qui se conforme aux caractéristiques de cette provision. Les caractéristiques de cette provision exigent une quantité minimum de fourniture d'oxygène soient déterminées et/ou désignées par l'opérateur ou l'autorité. La descente spécifique dans l'article ii) est conforme aux procédures emergency spécifiques dans l'AFM à une altitude sûre pour qu'on vole l'itinéraire qui permettra le vol et l'atterrissage sûrs continus.

V/ES.3.6. La fourniture d'oxygène pour satisfaire les caractéristiques dans l'article i) peut être portative ou fournie par l'installation d'oxygène supplémentaire actuelle à bord des aéronefs. Les spécifications dans l'article iii) peuvent seulement être satisfaites par un PBE portatif prévu pour être porté pour protéger les yeux, le nez et la bouche d'un membre de l'équipage des aéronefs et pour fournir le mélange respiratoire pendant une période de pas plus moins de 15 minutes.

IV. Les Exigences Et Les Spécification du Contrôle Opérationnel

V/ES.3.7. La fourniture d'oxygène pour satisfaire les caractéristiques dans l'article i) peut être portative ou fournie par l'installation d'oxygène supplémentaire actuelle à bord des aéronefs. Les caractéristiques dans les

articles ii) et iii) peuvent seulement être satisfaites par une unité portative de PBE prévu pour être porté pour protéger les yeux, le nez et la bouche d'un membre de l'équipage de vol ou de carlingue et pour fournir le mélange respiratoire pendant une période de pas plus moins de 15 minutes.

V/ES.3.11. À la suite du 22 novembre 2007, se référer aux caractéristiques applicables contenues dans le VOL 4.13.13 et le VOL 4.13.14. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition de l'émetteur Emergency de repère (ELT) et des vols à longue portée de l'au-dessus-eau. Des conseils techniques pour les conditions opérationnelles applicables à ELTs sont contenus en annexe 10, le volume III. d'ICAO.

V/ES.3.12. À la suite du 22 novembre 2007, se référer aux caractéristiques applicables contenues dans le VOL 4.13.13 et le VOL 4.13.14. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition des régions terrestres désignées. Des conseils techniques pour les conditions opérationnelles applicables à ELTs sont contenus en annexe 10, le volume III. d'ICAO.

V/ES.3.13. Les caractéristiques dans l'article iii) tiennent compte des désaccords de la façon de laquelle les états déterminent des conditions minimum d'ELT. Jusqu'au 30 juin 2009, les opérateurs peuvent se conformer à ces spécifications au lieu des caractéristiques trouvées dans les articles i) et ii). Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour les définitions de l'émetteur Emergency de repère (ELT), des vols à longue portée de l'au-dessus-eau et des régions terrestres désignées. Des conseils techniques pour les conditions opérationnelles applicables à ELTs sont contenus en annexe 10, le volume III. D'ICAO.

V/ES.3.14. Les spécifications dans l'article iii) tiennent compte des désaccords de la façon de laquelle les états déterminent des conditions minimum d'ELT. Jusqu'au 30 juin 2009, les opérateurs peuvent se conformer à ces spécifications au lieu des caractéristiques trouvées dans les articles i) et ii). Des conseils techniques pour les conditions opérationnelles applicables à ELTs sont contenus en annexe 10, le volume III. d'ICAO.

V/ES.3.19. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition des minimum réduits de séparation verticale (RVSM).

V/ES.3.20. Des conseils techniques pour les conditions opérationnelles applicables à ACAS II sont contenus en annexe 10, le volume IV. d'ICAO.

V/ES.3.21. Des conseils techniques pour les conditions opérationnelles applicables à ACAS II sont contenus en annexe 10, le volume IV. d'ICAO.

V/ES.3.22. Un mode C ou un plus grand émetteur-récepteur satisfait les caractéristiques de cette provision.

V/ES.3.24. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition du dispositif d'alerte de proximité au sol (GPWS).

V/ES.3.25. Se référer au glossaire des limites techniques en ce manuel pour la définition de GPWS avec une fonction progressiste d'évitement de sol. Les différents systèmes sont disponibles et acceptables car un GPWS avec une fonction progressiste d'évitement (FLTA) de sol, comme spécifique dans cette provision. Les conseils suivants sont une vue d'ensemble seulement ; il ne doit pas être interprété en tant que caractéristiques techniques pour un système acceptable. Un GPWS avec une fonction de FLTA peut également être connu comme conscience de terrain et dispositif d'alerte prédictifs (TAWS), et fournit:

- un plancher progressiste de tolérance de possibilités et de terrain;

l'équipage des aéronefs, au moyen de signaux visuels et auditifs, et un affichage de conscience de terrain, avec un temps d'alerte nécessaire pour empêcher le vol contrôlé dans des événements de terrain. Un système acceptable assure une protection progressiste de plancher de tolérance de possibilités et de terrain dans les zones d'opérations et les aéroports environnants de l'utilisation prévue. De tels systèmes ont généralement:

- un système de navigation qui fournit la position précise d'aéronefs;
- moyens de montrer l'information d'aéronefs et de terrain;
- moyens de fournir les signaux visuels et auditifs;
- une base de données de terrain pour tous les domaines des opérations potentielles et aéroports environnants d'utilisation prévue;
- une base de données d'obstacle.

IV. Les Exigences Et Les Spécification du Contrôle Opérationnel

V/ES.3.29. La feuille métallique de gravure et le film photographique sont des médias désuets d'enregistrement et ne sont plus acceptables pour des appareils d'enregistrement sur bande magnétique d'utilisation en vol. Par conséquent, des aéronefs ne sont pas équipés de ce type d'enregistreur des données de vol. Des conseils techniques pour les conditions opérationnelles applicables à chaque type de FDR sont contenus en annexe 6.3.1 d'ICAO

V/ES.3.30. Les communications data-link incluent, mais ne sont pas limitées à, surveillance dépendante automatique (ADS), communications data-link de contrôleur-pilote (CPDLC), services d'information data-link de vol (D-FIS) et messages aéronautiques de contrôle (AOC) opérationnel.

V/ES.3.31. Des conseils techniques pour des exigences de marche de CVR sont contenus dans le document opérationnel minimum de spécifications (MOPS) de performances pour des systèmes d'enregistrement de vol de l'organisation européenne pour l'équipement aéronautique civil (EUROCAE) ou les documents équivalents.

Partie 2

L'EXECUTION D'AUDIT

CHAPITRE V

Rapport et plan d'action corrective

II .LE PLAN D'ACTION CORRECTIVES:

Les actions correctives, sont décidées et réalisées par l'audité dans les délais convenus. Pour simplifier cette tache, donc on à proposé le plan d'action corrective suivant:

<h1>PLAN D'ACTION CORRECTIVE</h1>

DEPARTEMENT/SERVICE	DOA/ DISPATCH
TYPE D'AUDIT	INTERNE
LA DATE D'OUVERTURE	../../2008

N°/références d'écart	1/ D/MC.3.7	Type d'écart	NC /observation
texte d'écart	<p>L'opérateur doit assurer, en cas d'une situation d'urgence qui met en danger la sécurité de l'avion ou des personnes, et qui devient notoire d'abord à l'opérateur, le FOO, FOA ou, autre personne déléguée qui assigne la responsabilité de l'exécution de l'action selon D/MC.3.8.</p> <p>pour inclure, en cas de besoin :</p> <ul style="list-style-type: none"> 4. Déclenchement des procédures d'urgence, conformément à l'OM ; 5. L'avis aux autorités compétentes, sans tarder, de la nature de la situation ; 6. Une demande d'aide, s'il y a lieu. 		
Accepter par	CHEF SERVICE (l'audité)	Date	../../2008
Action proposée	La procédure de déclenchement d'une situation d'urgence va être incluse dans le manuel d'exploitation partie A section sécurité des vol		
Réaliser par	L'audité	Date	../../2008
Vérifier par	L'auditeur	Date de clôture	../../2008

PLAN D'ACTION CORRECTIVE

DEPARTEMENT/SERVICE	DOA/ DISPATCH		
TYPE D'AUDIT	INTERNE	LA DATE D'OUVERTURE	../../2008

N°/références d'écart	2/ D/MC.3.8.	Type d'écart	NC /observation
texte d'écart	<p>L'opérateur doit avoir un processus pour assurer, en cas d'urgence, le FOO, FOA ou autre personne déléguée :</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Lance des procédures conformément à l'OM, tout en évitant n'importe quelle mesure qui serait en conflit avec des procédures d'ATC ; 4. Transporte, par tous les moyens disponibles, L'information sécuritaire au PIC qui peut être nécessaire pour la conduite sûre du vol, y compris l'information liée à n'importe quels amendements au plan de vol qui deviennent nécessaires en vol. 		
Accepter par	CHEF SERVICE (l'audité)	Date	../../2008
Action proposée	<p>Les procédures à suivre en cas d'une situation d'urgences vont être incluent dans l'OM dans la partie A section « sécurité des vol ».</p> <p>Les procédures d'urgences vont être conforme aux procédures D'ATS. et vont être mise dans un manuel d'un format praticable au bord de l'avion.</p> <p>Le PIC soit au courant de tous les changements.</p>		
Réaliser par	L'audité	Date	../../2008
Vérifier par	L'auditeur	Date de clôture	../../2008

PLAN D'ACTION CORRECTIVE

DEPARTEMENT/SERVICE	DOA/ DISPATCH		
TYPE D'AUDIT	INTERNE	LA DATE D'OUVERTURE	../../2008

N°/références d'écart	3 /D/MC.6.1.	Type d'écart	NC /observation
texte d'écart	<p>L'opérateur doit avoir un système de gestion et de contrôle pour la documentation et/ou les données utilisé directement dans la conduite ou l'appui du contrôle opérationnel, pour inclure :</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Moyens d'identification de la version des documents opérationnels ; 9. Un procédé de distribution qui assure la disponibilité de la version en cours de l'OM pour approprier le personnel du contrôle opérationnel ; 10. révision selon les besoins, pour maintenir la précision d'information contenue dans les documents ; 11. rétention des documents qui permet la référence et l'accessibilité faciles ; 12. Identification et disposition des documents périmés; 13. La réception de la documentation et/ou des données des sources extérieures pour assurer l'information reçue à temps de répondre à des exigences opérationnelles ; 14. rétention et dissémination de documentation reçues des sources extérieures. 		
Accepter par	CHEF SERVICE (l'audité)	Date	../../2008
Action proposée	<p>Le système de documentation, et un contrôle électronique vont être mis en place qui :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. facilite la présentation des archives ; 2. fait la révisions des archives et les mettre à jour, et jet les documents périmés 3. vérifie la liste des détenteurs et que tout les exploitant on la mise a jour de la dernière version <p>les procédures de ce système vont être incluent dans l'OM</p>		
Réalisé par	L'audité	Date	../../2008
Vérifier par	L'auditeur	Date de clôture	../../2008

PLAN D'ACTION CORRECTIVE

DEPARTEMENT/SERVICE	DOA/ DISPATCH		
TYPE D'AUDIT	INTERNE	LA DATE D'OUVERTURE	../../2008

N°/références d'écart	4/D/MC.8.3	Type d'écart	NC /observation
texte d'écart	Si l'opérateur utilise un système électronique pour la gestion d'archive, le système doit prévoir une génération programmée des dossiers d'urgence pour les archives appropriés liés au contrôle opérationnel.		
Accepter par	CHEF SERVICE (l'audité)	Date	../../2008
Action proposée	<p>If faut écrire dans l'OM les procédures suivantes</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. avoir un système de secours pour exclure la perte des archives dus aux échecs de matériel ou de logiciel, 2. programmer un système électronique pour créer les dossiers de secours 3. Le matériel et le logiciel, si mis à jour ou remplacés, sont maintenus pour permettre la récupération des vieux archives. 		
Réalisé par	L'audité	Date	../../2008
Vérifier par	L'auditeur	Date de clôture	../../2008

PLAN D'ACTION CORRECTIVE

DEPARTEMENT/SERVICE	DOA/ DISPATCH		
TYPE D'AUDIT	INTERNE	LA DATE D'OUVERTURE	../../2008

N°/références d'écart	6/D/FQ.3.2.	Type d'écart	NC /observation
texte d'écart	<p>Si un FOO ou un FOA est utilisé dans le système du contrôle opérationnel, l'opérateur doit avoir un programme de formation pour assurer un tel personnel, avant d'être assigné aux services du contrôle opérationnel, a démontré les capacités, comme applicable, à :</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Aider le PIC en vol dans la préparation et fournir les informations importantes requises; 6. Plan avec l'unité appropriée d'ATS ; 7. Fournir le PIC en vol, par des moyens appropriés, avec l'information qui peut être nécessaire pour une conduite sûre du vol ; 8. Lancer, en cas d'urgence, des procédures applicables conformément à l'OM. 		
Accepter par	CHEF SERVICE (l'audité)	Date	../../2008
Action proposée	<p>If faut avoir une partie dans l'OM qui inclut les procédures suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. il faut avoir un programme de formation dans l'OM 2. la formation du FOO et FOA a la préparation de vol 3. il faut qualifier le FOO et le FOA sur le système RMS 4. Avoir une qualifie sur le déclenchement d'urgence 		
Réalisé par	L'audité	Date	../../2008
Vérifier par	L'auditeur	Date de clôture	../../2008

PLAN D'ACTION CORRECTIVE

DEPARTEMENT/SERVICE	DOA/ DISPATCH		
TYPE D'AUDIT	INTERNE	LA DATE D'OUVERTURE	../../2008

N°/références d'écart	7/D/OL.6.4.	Type d'écart	NC/ observation
texte d'écart	si un opérateur a un système de contrôle opérationnel qui inclut un système de surveillance automatisé de vol, l'opérateur devrait avoir une méthode d'urgence adéquate de surveillance de vol en cas où d'échec du système automatisé		
Accepter par	CHEF SERVICE (l'audité)	Date	../../2008
Action engagée	un système de secoure pour la surveillance automatisé des vol, et mis en place. et la procédure a suivre va être inclut dans l'OM, en cas d'une panne, pour assurer a tout moment la surveillance des vols.		
Réalisé par	L'audité	Date	../../2008
Vérifier par	L'auditeur	Date de clôture	../../2008

PLAN D'ACTION CORRECTIVE

DEPARTEMENT/SERVICE	DOA/ DISPATCH		
TYPE D'AUDIT	INTERNE	LA DATE D'OUVERTURE	../../2008

N°/références d'écart	8/D/OL.7.1.	Type d'écart	NC /observation
-----------------------	--------------------	--------------	------------------------

texte d'écart	<p>L'opérateur doit avoir un processus pour assurer la disponibilité des listes pour la communication immédiate aux centre de coordination de sauvetage, qui contiennent l'information en urgence et d'équipement de survie et d'urgence embarqué a bord de l'avion occupés dans la navigation aérienne internationale. Une telle information inclura, comme applicable :</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Le nombre, la couleur, le type des radeaux de sauvetage 5. Détails de l'urgence médicaux et des fournitures d'eau ; 6. Type et fréquences de l'équipement de radio portative d'urgence. 		
---------------	--	--	--

Accepter par	CHEF SERVICE (l'audité)	Date	../../2008
--------------	-------------------------	------	------------

Action proposée	<ul style="list-style-type: none"> • Préparation d'une documentation dans une format utilisable pour la présentation de l'information, • Assurant la disponibilité et la rentabilité d'information à l'utilisateur pour des tâches spécifiques, une fois nécessaire, et sous une forme qui est directement utilisable. • Concevant des procédures opérationnelles pour la simplicité, l'uniformité et la facilité d'utilisation ; • Permettant à des opérateurs de percevoir et comprendre des éléments de la situation actuelle et à des futures situations opérationnelles ; • Réduisant au minimum le besoin de qualifications d'opérateur, de capacités, d'outils ou de caractéristiques spéciaux ou uniques ; 		
-----------------	---	--	--

Réalisé par	L'audité	Date	../../2008
-------------	----------	------	------------

Vérifier par	L'auditeur	Date de clôture	../../2008
--------------	------------	-----------------	------------

PLAN D'ACTION CORRECTIVE

DEPARTEMENT/SERVICE	DOA/ DISPATCH		
TYPE D'AUDIT	INTERNE	LA DATE D'OUVERTURE	../../2008

N°/références d'écart	9/D/CO.3.5.	Type d'écart	NC /observation
texte d'écart	<p>Si l'opérateur conduit les opération d'un vol prévu régulier, l'opérateur doit avoir des consignes et des procédures dans l'OM pour assurer, quand en marche sous les procédures d'un vol prévu régulier, les exigences du carburant et d'huile de l'origine au l'aéroport re- dispatch prévu et du point re-redispatch au l'aéroport a la destination prévu, sont exécutés. re-dispatch le point à l'aéroport de la destination prévue est satisfaits.</p>		
Accepter par	CHEF SERVICE (l'audité)	Date	../../2008
Action proposée	<p>Les procédures de la gestion du carburant et l'huile vont être incluent dons l'OM La désignation d'une quantité minimum d'huile est typiquement fournie par l'avionneur tandis que la détermination, la surveillance et le remplissage de l'offre de carburant sont les responsabilités de la technologie et l'entretien et/ou l'équipage de vol.</p>		
Réalisé par	L'audité	Date	../../2008
Vérifier par	L'auditeur	Date de clôture	../../2008

Conclusion

CONCLUSION

L'audit est devenu un mot d'un usage courant quand un service ou une compagnie va mal tout le monde est d'accord pour réaliser un audit. Mais peu de gens connaissent réellement la démarche rigoureuse qui se situe derrière ce mot.

Ce mémoire nous a permis d'élaborer un audit interne qui constitue un élément vital de tout organisme il permet a celui-ci de maîtriser son comportement, d'assurer la sécurité de ses membres et d'examine pour chaque transporteur :

- L'organisation corporative et la gestion.
- Les opérations de vol.
- Le contrôle de l'exploitation.
- La répartition des vols.
- L'ingénierie et l'entretien des appareils ainsi que les opérations en cabine.
- Le traitement des appareils au sol.
- Les activités de fret.
- La sécurité d'exploitation.

L'audit est fondé sur un certain nombre de principes visant à fiabiliser une compagnie à en mettre en évidence les forces et les faiblesse et a en faire ressortir les principales anomalies par rapport a un référentiel. Il fournit aussi des informations à partir desquelles l'organisme peut agir pour améliorer ses performances. Le respect de ces principes est indispensable pour que les conclusions d'audit soient pertinentes et suffisantes et pour que des auditeurs travaillent indépendamment les uns des autres parviennent à des conclusions similaires dans des circonstances similaires.

Donc grâce à cet audit les compagnies aériennes peuvent assurer la plus haute compétence dans le domaine de la maintenance et souligner que la problématique en matière sécuritaire est double.

BIBLIOGRAPHIE:

1. OPERATIONAL SAFTY AUDIT (AUDITOR HANDBOOK) 1ST EDITION
2004
2. IATA OPERATIONAL SAFTY AUDIT
3. OPERATIONAL SAFTY AUDIT (PROGRAMME MANUAL) THERD
EDITION 2008
4. OPERATIONAL SAFTY AUDIT (PROGRAMME MANUAL) 2ND EDITION
2004
5. IOSA STANDARD MANUAL 2ND EDITION 2008
6. ISO 19011
7. THESE : RENOUVELEMENT DU PERMET D'EXPLOITATION (2004)
8. MANUEL D'EXPLOITATION
9. SITE INTERNET:
WWW.IATA.COM
WWW.ICAO.COM

