

17

TRANSPORT

RÉPARTITRICE
RÉPARTITEUR DE
VOL

RAPPORT D'ANALYSE
DE LA SITUATION DE
TRAVAIL

TRANSPORT

**RÉPARTITRICE
RÉPARTITEUR DE VOL**

*RAPPORT D'ANALYSE DE
LA SITUATION DE
TRAVAIL*

**Direction générale des programmes
et du développement**

© Gouvernement du Québec
Ministère de l'Éducation, 2001-01-01401

ISBN 2-550-39036-9

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2002

ÉQUIPE DE PRODUCTION

L'analyse de la situation de travail des répartitrices et des répartiteurs de vol en transport aérien a été effectuée sous la responsabilité des personnes suivantes :

Michel Cauchon

Responsable du secteur Transport
Direction générale des programmes
et du développement
Ministère de l'Éducation

Esther Amyot

Conseillère en élaboration de programmes
Secrétaire de l'atelier

Alain Croteau

Enseignant
Commission scolaire des Premières-Seigneuries

Michel Caouette

Consultant en formation et conseiller
en élaboration de programmes
Animateur de l'atelier et auteur du rapport

Odette Poitras

Éditique
Formation professionnelle et technique
Direction générale des programmes
et du développement
Ministère de l'Éducation

Révision linguistique
Sous la responsabilité du
Service des publications
du ministère de l'Éducation

REMERCIEMENTS

Le ministère de l'Éducation désire remercier de nombreuses personnes pour leur apport inestimable à l'analyse de la situation de travail (AST) des répartitrices et des répartiteurs de vol. Un témoignage de reconnaissance est adressé aux spécialistes de la profession qui ont participé pendant trois jours aux travaux de l'atelier d'AST ainsi qu'aux personnes qui ont assisté à l'analyse de la situation de travail à titre d'observateur.

| PARTICIPANTES ET PARTICIPANTS | OBSERVATEURS |
|---|--|
| <i>Christian Bush</i> Pilote Air Alma inc. Alma (Québec) | <i>Michel Cauchon</i> Responsable de secteur Direction générale des programmes et du développement Ministère de l'Éducation |
| <i>Patrice Cotton</i> Répartiteur Air Transat Mirabel (Québec) | <i>Marc Langelier</i> Directeur du service aux entreprises Centre québécois de formation aéronautique Cégep de Chicoutimi |
| <i>Julie Hébert</i> Répartitrice Exécaire Dorval (Québec) | <i>Eddy Vallières</i> Directeur du service aux entreprises Centre de formation en transport de Charlesbourg Commission scolaire des Premières-Seigneuries |
| <i>François Mercier</i> Répartiteur Air Creebec Val-d'Or (Québec) | |
| <i>Daniel Pageot</i> Répartiteur Service aérien gouvernemental Sainte-Foy (Québec) | |
| <i>Éric Parizé</i> Répartiteur Air Saguenay Saint-David-de-Falardeau (Québec) | |
| <i>Mélissa Plante</i> Répartitrice Aéropro Sainte-Foy (Québec) | |
| <i>Martin Trépanier</i> Répartiteur Royal Aviation Dorval (Québec) | |

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|----|
| INTRODUCTION | 1 |
| 1 Description générale de la profession | 3 |
| 1.1 Limites de l'analyse | 3 |
| 1.2 Titre et définition de la profession | 3 |
| 1.3 Principales caractéristiques de la profession | 4 |
| 1.4 Contexte et conditions d'exercice de la profession | 6 |
| 1.5 Situation de l'emploi | 8 |
| 1.6 Syndicalisation | 9 |
| 2 Analyse des tâches et des opérations | 11 |
| 2.1 Tableau des tâches et des opérations | 12 |
| 2.2 Opérations et sous-opérations | 13 |
| 3 Conditions de réalisation et critères de performance | 21 |
| 4 Pourcentage du temps de travail consacré à chaque tâche et indices de complexité et d'importance des tâches | 29 |
| 4.1 Pourcentage du temps de travail | 29 |
| 4.2 Indices de complexité des tâches | 30 |
| 4.3 Indices d'importance des tâches | 31 |
| 5 Connaissances, habiletés et comportements socioaffectifs | 33 |
| 5.1 Habiletés cognitives | 33 |
| 5.2 Habiletés psychomotrices | 35 |
| 5.3 Habiletés perceptives | 35 |
| 5.4 Habiletés et comportements socioaffectifs | 36 |
| 6 Suggestions relatives à la formation | 37 |

INTRODUCTION

Ce rapport renferme l'information recueillie lors de l'atelier d'analyse de la situation de travail des répartitrices et des répartiteurs de vol. Cet atelier s'est tenu à Montréal les 30, 31 octobre et 1^{er} novembre 2000.

La liste des étapes suivantes permettra de situer l'analyse de la situation de travail dans le processus d'élaboration des programmes :

- Portrait de secteur;
- Étude préliminaire;
- Analyse de la situation de travail;
- Définition des buts et des compétences;
- Validation du projet de formation;
- Définition des objectifs;
- Mise en forme du programme.

Une des étapes essentielles de l'élaboration ou de la mise à jour d'un programme d'études est la tenue d'un atelier d'analyse de la situation de travail. Un tel atelier vise à brosse le portrait d'une profession (tâches, opérations et sous-opérations) ainsi que ses conditions d'exercice. Pour ce faire, le ministère de l'Éducation convie des personnes qui exercent la profession ou qui en supervisent de près l'exercice à participer à des séances de travail en groupe. Ces personnes sont issues de différents milieux de travail où s'exerce la profession.

Lors de l'atelier d'analyse de la situation de travail, les participantes et les participants ont fourni de l'information sur la profession : les tâches et les opérations; leur importance, leur fréquence et leur degré de complexité; leurs conditions de réalisation ainsi que les habiletés et les comportements attendus.

Les participantes et les participants à l'atelier d'analyse de la situation de travail ont formulé certaines suggestions en rapport avec la formation initiale préparant à l'exercice de la profession. Elles et ils ont aussi validé le contenu de ce rapport.

1 DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA PROFESSION

1.1 Limites de l'analyse

La fonction de travail de répartitrice et de répartiteur de vol renvoie à des titres de fonction qui peuvent être différents selon les milieux de travail.

Lors de l'atelier d'analyse de la situation de travail, les participantes et les participants se sont entendus sur les titres d'emploi suivants :

- répartitrice de vol adjointe et répartiteur de vol adjoint;
- répartitrice et répartiteur de vol.

Les participantes et les participants ont convenu d'exclure de l'analyse de la situation de travail les fonctions de travail suivantes :

- contrôleuse aérienne et contrôleur aérien;
- spécialiste d'information de vol;
- superviseure et superviseur de répartitrices et de répartiteurs de vol;
- pilote;
- directrice et directeur de l'exploitation.

1.2 Titre et définition de la profession

Le titre utilisé dans la Classification nationale des professions (CNP) est celui de spécialiste du contrôle de la circulation aérienne (2272), qui englobe la fonction de régulatrice ou régulateur de vol. Dans le contexte québécois, l'appellation répartitrice ou répartiteur de vol est celle qui a été retenue.

Les participantes et les participants à l'atelier d'analyse de la situation de travail ont confirmé la définition ci-dessous de la profession :

Les répartitrices et les répartiteurs de vol exercent leur fonction pour le compte de fournisseurs de services aériens (transport par vols réguliers ou nolisés, surveillance aérienne, taxi aérien, épandage de produits, extinction de feux de forêts, transport ambulancier, etc.).

Elles et ils travaillent à la préparation et au suivi des vols. Elles et ils déterminent les routes aériennes à emprunter, préparent des plans de vol devant être approuvés, procèdent à l'affectation des équipages et s'assurent de la disponibilité des aéronefs. Elles et ils vérifient le poids et centrage, l'approvisionnement en carburant, en matériel, en nourriture et autres éléments. Elles et ils sont responsables des communications radio avec les équipages, notamment en ce qui concerne les opérations et les conditions aéronautiques et météorologiques durant les vols.

Pour ce faire, elles et ils doivent interpréter des cartes et de l'information météorologique et transmettre des données aux équipages. Elles et ils voient de plus à prendre les mesures appropriées pour garantir la sécurité des vols.

Dans les grandes entreprises, elles et ils coordonnent leurs activités avec d'autres services (aux équipages, à l'entretien, à la clientèle et autres), alors que dans les petites entreprises, elles et ils sont appelés à réaliser des tâches connexes comme les réservations (pour la clientèle et les équipages), la vente de billets, la manutention de bagages, de matériel et de produits, etc.

1.3 Principales caractéristiques de la profession

Secteurs d'emploi

Les répartitrices et les répartiteurs de vol exercent leur fonction dans le domaine de l'aviation civile. Elles et ils peuvent travailler pour des compagnies aériennes spécialisées en transport de passagers (vols réguliers ou nolisés) ou de marchandises ou encore pour des entreprises offrant d'autres services aériens. La profession peut aussi s'exercer dans divers secteurs gouvernementaux.

Qualités personnelles souhaitées

De l'avis des participantes et des participants à l'atelier d'analyse de la situation de travail, la répartitrice ou le répartiteur devrait avoir les qualités suivantes :

- ✓ initiative;
- ✓ autonomie;
- ✓ débrouillardise et jugement;
- ✓ capacité de faire valoir son point de vue;
- ✓ capacité de prévoir et de prévenir les problèmes;
- ✓ facilité à communiquer avec d'autres personnes;
- ✓ capacité de travailler en équipe;
- ✓ souci constant de la sécurité des vols;
- ✓ capacité de gérer son stress.

Motivation

Les principaux facteurs qui motivent les personnes à exercer la profession sont :

- ✓ l'intérêt pour l'aéronautique;
- ✓ la diversité des tâches et des situations;
- ✓ les horaires de travail et les conditions salariales (dans une certaine mesure).

Nature des produits et des services offerts

Les répartitrices et les répartiteurs de vol concourent à l'atteinte des objectifs des exploitants de services aériens qui peuvent transporter des personnes et des marchandises, effectuer de la surveillance aérienne, assurer des services de taxi aérien, d'épandage de produits et même de transport ambulancier, etc. Dans l'entreprise, la répartitrice ou le répartiteur de vol joue un rôle clé pour ce qui est de la préparation, de la répartition et du suivi des vols.

Dans ces tâches, la répartitrice ou le répartiteur de vol doit analyser les conditions de la météo, préparer les vols et les plans de vol, calculer les devis de poids et centrage, présenter des exposés aux équipages et assurer le suivi des vols. De plus, dans son travail, elle ou il voit à l'optimisation des vols, dans le respect des lois et des règlements en vigueur dans le secteur du transport aérien.

Outils, matériel et instruments de contrôle

La répartitrice ou le répartiteur de vol utilise plusieurs ressources, du matériel de bureau, des systèmes de communication et des logiciels spécialisés dont la liste figure dans le tableau ci-dessous.

| Liste des ressources, du matériel et des outils de travail | |
|--|---|
| Matériel de bureau | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ordinateur • Téléphone • Télécopieur • Photocopieur | |
| Principales ressources | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Cartes météorologiques • Cartes de navigation aérienne • Images radar (provenant du Web, par exemple) • Cartes d'approche (sur papier et CD) • Cartes aéronautiques (visuelles, IFR et VFR) • Manuels d'information sur les aéroports (NOTAM) | <ul style="list-style-type: none"> • Supplément de vol du Canada (CFS) • Manuel d'exploitation de l'entreprise • Réglementation de Transport Canada • Manuel des urgences • Manuel des douanes • Manuel pour le transport de matières dangereuses |
| Logiciels | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Logiciels spécialisés pour la préparation de vols et de plans de vol : Navtech, Phoenix et de l'entreprise. • Logiciels spécialisés pour les analyses météorologiques : Navtech et de l'entreprise. • Logiciels spécialisés pour le suivi de vol : Navtech, Aircraft Situational Display, Flight Explorer, Flight Tracker, Flight Watch et de l'entreprise. • Logiciels spécialisés pour le calcul des devis de poids et centrage : Flightstar et de l'entreprise. • Logiciels de réservation : Andromeda et de l'entreprise. • Logiciels de bureau : Word, Excel, SITATEX, ARINC, etc.). | |
| Systèmes de communication | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Téléphone cellulaire • Radio HF • Radio VHF • SATCOM • ACARS • AFIS | |
| Instruments | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Calculateur de vol • Compas | |

Critères de qualité

L'évaluation du travail effectué par les répartitrices et les répartiteurs de vol repose sur plusieurs critères de qualité. Les critères généraux portent principalement sur la sécurité et sur l'optimisation des vols. Le travail doit s'effectuer dans le respect des lois et règlements de Transport Canada, ainsi que des politiques et méthodes de l'entreprise. La prise en considération juste des éléments assurant la sécurité des vols et le respect des horaires, les choix judicieux lors de la préparation des vols et des plans de vol, le travail en équipe, la qualité des communications avec les équipages et l'optimisation des vols sont autant d'éléments qui permettent d'assurer la qualité du service et la rentabilité de l'entreprise.

Les répartitrices et les répartiteurs de vol doivent rechercher, analyser et transmettre des données relatives à la météo et préparer les vols, en tenant compte des besoins des clientes ou des clients, ainsi que de la disponibilité des aéronefs et des pilotes. Elles et ils doivent également veiller au bon déroulement des vols et trouver des solutions rapides aux problèmes. Elles et ils doivent aussi prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des équipages, des clientes et des clients et du public en général.

1.4 Contexte et conditions d'exercice de la profession

Environnement de travail

Les répartitrices et les répartiteurs de vol travaillent principalement à l'intérieur, dans des bureaux en se servant de ressources et d'outils informatiques et de communication.

Le travail s'effectue la plupart du temps en position assise, à un poste de travail comportant un ordinateur et un ou des systèmes de communication. La consultation de documents de référence peut se faire au poste de travail ou dans une aire de travail attenante.

Organisation du travail

En général, le travail s'effectue sur une base individuelle. Selon la taille de l'entreprise et la nature de certaines opérations, la personne peut être secondée par une adjointe ou un adjoint.

Bien que le travail s'effectue généralement de façon individuelle, la profession de répartitrice et de répartiteur de vol nécessite des habiletés en travail d'équipe, puisque la personne est appelée à collaborer avec plusieurs autres spécialistes. En effet, l'interdépendance entre certaines activités comme les réservations, la répartition des équipages et l'entretien des aéronefs fait que le personnel doit travailler en équipe, ce qui est le cas pour les préposées et préposés aux services externes (de douanes, d'information de vol, au sol, etc.) avec lesquels la répartitrice ou le répartiteur collabore.

Relations avec d'autres spécialistes

La répartitrice ou le répartiteur de vol est surtout en relation avec les équipages. Dans la moyenne et la grande entreprise, elle ou il collabore aussi avec certains employés ou employées comme les responsables des réservations, de la répartition des équipages, de l'entretien mécanique, des services, etc. Dans les petites entreprises, le service d'entretien est souvent le seul avec lequel la répartitrice ou le répartiteur collabore.

Que ce soit pour la recherche, la transmission d'information ou l'obtention de services, d'autorisations ou de permis, la répartitrice ou le répartiteur de vol est en relation avec les services suivants : douanes, information de vol et services au sol.

Responsabilités

La répartitrice ou le répartiteur de vol jouit d'une grande autonomie à son poste de travail. Elle ou il prend toutes les décisions relatives à la répartition dans les limites des politiques et des méthodes de la compagnie. La personne doit faire des choix judicieux pour l'optimisation et la sécurité des vols. Lors de situations particulières ou hors norme, elle ou il prépare les dossiers et formule des recommandations pour la ou le responsable de la supervision, qui devra prendre les décisions.

En début d'emploi, la répartitrice ou le répartiteur de vol s'adresse à la personne responsable de la supervision pour ce qui est des méthodes et des techniques de travail. Toutefois, après deux ou trois ans, la personne assume toutes les responsabilités relatives à la répartition. Les travailleuses et les travailleurs de nuit disposent généralement d'une plus grande autonomie.

Le niveau de responsabilité des répartitrices et des répartiteurs de vol est relativement élevé, puisque les erreurs peuvent avoir des conséquences importantes en ce qui concerne la sécurité et les coûts d'exploitation.

Niveau de supervision

Les répartitrices et les répartiteurs de vol travaillent généralement sous la supervision d'une ou d'un chef de la répartition ou d'une directrice ou d'un directeur de l'exploitation.

Horaires de travail

Les répartitrices et les répartiteurs de vol travaillent généralement selon des quarts de travail pouvant varier entre 12 et 15 heures. Selon les milieux, l'horaire peut comporter 5, 6 et même 7 jours de travail dans une semaine. Un horaire de 200 heures de travail réparties sur 35 jours, assorti de 10 jours de congé, est aussi en vigueur dans certaines entreprises.

Les participantes et les participants à l'atelier d'analyse de la situation de travail ont souligné le fait que certaines personnes travaillent sur appel.

Facteurs de stress

De l'avis des participantes et des participants à l'atelier d'analyse de la situation de travail, la profession de répartitrice ou de répartiteur de vol comporte certains facteurs de stress, notamment :

- l'importance de la charge de travail;
- les événements fortuits (pannes, perturbations météorologiques imprévues, etc.) qui peuvent compromettre la sécurité des vols ou l'atteinte des objectifs de l'entreprise;
- la fatigue qu'entraîne le fait de travailler durant de longues heures;
- le volume d'information à traiter et le nombre de réponses à donner en même temps.

Risques pour la santé et la sécurité

L'exercice de la profession de répartitrice ou de répartiteur de vol comporte des risques pour la santé et la sécurité. À cet égard, les participantes et les participants ont mentionné :

- les risques liés au travail prolongé en position assise;
- les risques liés au bruit;
- les risques liés au stress inhérent aux tâches à effectuer.

1.5 Situation de l'emploi

Conditions d'entrée dans la profession

La répartitrice ou le répartiteur de vol qui commence sa carrière est souvent affecté à un poste d'ajointe ou d'adjoint à la répartition. Elle ou il se familiarise avec les méthodes de l'entreprise, les ressources employées et le matériel informatique utilisé. Après deux ou trois ans, la personne peut assumer l'ensemble des responsabilités liées à la fonction de travail.

Peuvent exercer la profession, celles et ceux qui possèdent une licence de répartitrice ou de répartiteur de vol obtenue à la suite d'un examen de Transport Canada. La candidate ou le candidat doit aussi réussir un examen portant sur le mode de fonctionnement de l'entreprise.

Après avoir acquis de l'expérience, la personne peut accéder au poste de chef de la répartition ou de directrice ou directeur de l'exploitation.

Perspectives d'emploi

De l'avis des participantes et des participants à l'atelier d'analyse de la situation de travail, les perspectives d'emploi pour les répartitrices et les répartiteurs de vol en transport aérien sont relativement limitées au Québec.

Conditions salariales

Les conditions salariales des répartitrices et des répartiteurs de vol sont les suivantes, selon les personnes qui ont participé à l'atelier :

| | Salaire horaire | |
|---------------------------------------|--|------------------------------|
| | Première année de travail (adjointe ou adjoint) | Après cinq ans de travail |
| Répartitrice ou répartiteur de vol | 10 à 12 \$ | 20 à 25 \$ |

Présence des femmes dans la profession

Les femmes qui exercent la profession de répartitrice de vol sont relativement rares. On estime que leur proportion serait d'environ 10 p. 100.

L'étude préliminaire¹ effectuée par le MEQ en 1999 a fait ressortir que la profession de répartitrice ou répartiteur de vol est une profession à prédominance masculine, puisque dans les entreprises ayant participé à l'enquête, on a dénombré 58 hommes et 7 femmes (10,8 p. 100).

1.6 Syndicalisation

De l'avis des participantes et des participants à l'atelier d'analyse de la situation de travail, les personnes travaillant dans les grandes entreprises sont généralement syndiquées, alors que celles qui sont employées par les petits transporteurs ne le sont pas.

¹ MEQ. *Étude préliminaire sur la fonction de travail de répartitrice ou répartiteur de vol*, DGFPT, décembre 1999.

2 ANALYSE DES TÂCHES ET DES OPÉRATIONS

Les participantes et les participants à l'atelier d'analyse de la situation de travail ont décrit les tâches et les opérations de la profession de répartitrice ou de répartiteur de vol. On trouvera dans les pages qui suivent :

- le tableau de ces tâches et opérations (2.1);
- les opérations et sous-opérations rattachées à chaque tâche (2.2).

L'information présentée est le résultat d'un consensus de la part des participantes et des participants.

Le tableau des tâches et opérations (2.1)

L'axe vertical du tableau (à gauche) illustre les tâches de la profession numérotées de 1 à 6, tandis que l'axe horizontal (à droite) renferme les opérations faisant partie de ces tâches.

Les opérations et les sous-opérations (2.2)

Les tâches sont des actions qui correspondent aux principales activités effectuées dans la profession. Elles correspondent à des unités de travail structurées, autonomes et observables.

Les opérations correspondent à des actions accomplies pour effectuer une tâche. Elles renvoient aux méthodes et aux techniques employées et elles illustrent généralement des processus de travail.

Les sous-opérations décrivent les éléments de l'exécution d'une opération. Elles précisent les méthodes et les techniques et permettent de décrire plus en détail des éléments importants d'une opération.

2.1 Tableau des tâches et des opérations

| TÂCHES ET OPÉRATIONS | | | |
|--|---|--|--|
| 1 Analyser les conditions météorologiques. | 1.1 Consulter et interpréter des données sur les conditions météorologiques des dernières heures. | 1.2 Interpréter les conditions météorologiques en vigueur (METAR). | 1.3 Consulter et interpréter les prévisions météorologiques. |
| | 1.4 Préparer un sommaire météorologique. | | |
| 2 Préparer les vols. | 2.1 Vérifier les disponibilités et les conditions particulières (NOTAM). | 2.2 Demander des services. | 2.3 Obtenir les permis et les autorisations nécessaires. |
| | 2.4 Préparer le ou les manifestes de vol. | 2.5 S'assurer de la disponibilité des aéronefs et des équipages. | 2.6 Optimiser le rendement des vols. |
| 3 Préparer les plans de vol. | 3.1 Prendre connaissance des données du ou des manifestes de vol. | 3.2 Vérifier les limites techniques de l'appareil. | 3.3 Déterminer la route à suivre. |
| | 3.4 Déterminer l'altitude. | 3.5 Calculer la vitesse. | 3.6 Choisir un aéroport de dégagement. |
| | 3.7 Déterminer la quantité de carburant. | 3.8 Terminer le plan de vol. | 3.9 Déposer les plans de vol au centre de contrôle de la circulation aérienne. |
| 4 Calculer les devis de poids et centrage. | 4.1 Prendre connaissance des données du plan de vol. | 4.2 Répartir les charges. | 4.3 Situer le centre de gravité et l'index de compensation. |
| 5 Présenter des exposés aux équipages. | 5.1 Présenter le ou les sommaires météorologiques aux pilotes. | 5.2 Présenter le ou les plans de vol exploitation aux pilotes. | 5.3 Présenter le ou les manifestes de vol aux équipages. |
| | 5.4 Présenter le ou les devis de poids et centrage. | | |
| 6 Assurer le suivi des vols. | 6.1 Confirmer les services au sol. | 6.2 Communiquer de l'information aux équipages. | 6.3 Répondre aux demandes des équipages. |
| | 6.4 Inscrire des données de suivi des vols. | 6.5 Engager, au besoin, des mesures d'urgence. | 6.6 Confirmer l'arrivée du vol. |
| | 6.7 Évaluer les conditions de vol avec les pilotes. | 6.8 Classer les données relatives aux vols. | |

2.2 Opérations et sous-opérations

TÂCHE 1 : Analyser les conditions météorologiques

| OPERATIONS | SOUS-OPERATIONS |
|--|---|
| 1.1 Consulter et interpréter des données sur les conditions météorologiques au cours des dernières heures. | 1.1.1 Vérifier les conditions météorologiques (METAR) établies durant les dernières heures : ? animations satellites; ? animations radars; ? cartes; ? rapports des pilotes. |
| 1.2 Interpréter les conditions météorologiques en vigueur (METAR). | 1.2.1 Vérifier les : ? conditions météorologiques en vigueur (METAR); ? images radars; ? images satellites; ? alertes météorologiques (SIGMET); ? rapports des pilotes (PIREP); ? cartes météorologiques. |
| 1.3 Consulter et interpréter les prévisions météorologiques. | 1.3.1 Vérifier les : ? cartes de prévisions météorologiques; ? graphiques de prévisions régionales en altitude (GFA); ? prévisions relatives aux vents et à la température. |
| 1.4 Préparer un sommaire météorologique. | 1.4.1 Dégager une tendance. |

Note : Pour la répartitrice ou le répartiteur de vol travaillant chez un transporteur de brousse en région (pourvoyeur), l'analyse des conditions météorologiques est effectuée à partir des mêmes sources d'information. Toutefois, le recours à des informateurs clés (pilotes et personnel des camps de base au sol dispersés sur le territoire) est chose fréquente lorsqu'il s'agit de préciser et d'actualiser les conditions météorologiques.

TÂCHE 2 : PRÉPARER LES VOLS

| OPERATIONS | SOUS-OPERATIONS |
|--|---|
| 2.1 Vérifier les disponibilités et les conditions particulières (NOTAM). | 2.1.1 Vérifier les particularités suivantes : ? disponibilité des aides à la navigation; ? conditions de la piste (glace, indice de freinage, etc.); ? disponibilité des services (essence, aide aux passagers, etc.); ? disponibilité des services d'urgence (CFR); ? modifications aux manuels (CAP/CFS); ? disponibilité de la radio-télécommunication; ? restrictions concernant les pistes (construction, fermeture, etc.); ? restrictions du contrôle aérien; ? présence d'animaux ou d'oiseaux. 2.1.2 Confirmer les NOTAM applicables : ? communiquer avec l'exploitant en cause; ? communiquer avec la station d'information de vol. |
| 2.2 Demander des services. 2.3 Obtenir les permis et les autorisations nécessaires. | 2.2.1 Vérifier la disponibilité des aéronefs et de l'équipage selon le nombre des passagers ou la marchandise à transporter. 2.2.2 Réserver les services nécessaires à destination : ? ravitaillement; ? dégivrage; ? alimentation électrique; ? sanitaires; ? entretien de cabines; ? stationnement (hangar, quai ou autre aire); ? remorquage de l'appareil; ? services aéronautiques à l'aéroport. 2.2.3 Réserver les services aux passagers et à l'équipage : ? logement; ? transport; ? demandes particulières. 2.3.1 Prendre les dispositions voulues pour obtenir les permis et les autorisations : ? autorisations préalables nécessaires; ? survol de zones restreintes (zones militaires); ? survol de pays; ? créneaux d'arrivée et de départ; ? visas d'entrée (passagers, équipage et matériel); ? vaccins; ? autres. |
| 2.4 Préparer le ou les manifestes de vol. | 2.4.1 Terminer le manifeste de vol : ? aéronef assigné; ? équipage assigné; ? marchandise; ? itinéraire et horaire de vol; ? services aux passagers (repas, transport, etc.). 2.4.2 Préparer des factures, s'il y a lieu. |
| 2.5 S'assurer de la disponibilité des aéronefs et des équipages. | 2.5.1 Effectuer des vérifications auprès du service d'entretien : ? navigabilité de l'appareil; ? nombre d'heures avant la prochaine inspection; ? défauts mineurs. 2.5.2 Coordonner l'affectation des équipages : ? confirmer l'affectation des équipages selon les vols; ? informer les équipages des vols prévus; ? mettre à jour les horaires de vol. |

| | |
|--------------------------------------|--|
| 2.6 Optimiser le rendement des vols. | 2.6.1 Choisir l'aéronef approprié. 2.6.2 Choisir l'aéroport approprié. Consolider les vols en vue de leur rentabilité. |
|--------------------------------------|--|

Note : Considérant que les petits transporteurs de brousse en région (pourvoyeurs) sont généralement propriétaires de leurs bases, les opérations 2.1 et 2.3 ne sont pas effectuées par les répartitrices et les répartiteurs de vol. Pour ceux-ci, les demandes de services (2.2) se limitent à s'assurer que le prochain vol est prêt pour l'embarquement, que l'aéronef est stationné dans un endroit sécuritaire et que le carburant nécessaire est disponible. Pour la préparation du manifeste de vol (2.4), la répartitrice ou le répartiteur de vol contrôle le poids des bagages et prépare un manifeste simplifié : nombre de passagères et passagers, marchandises dangereuses, dates et heures de sorties, etc.

TÂCHE 3 : Préparer les plans de vol

| OPERATIONS | SOUS-OPERATIONS |
|---|---|
| 3.1 Prendre connaissance des données du ou des manifestes de vol. | |
| 3.2 Vérifier les limites techniques de l'appareil. | 3.2.1 Déterminer la masse maximale au décollage. 3.2.2 Déterminer la masse maximale à l'atterrissage. 3.2.3 Déterminer le poids à vide. 3.2.4 Déterminer le poids maximal avant le ravitaillement en carburant. 3.2.5 Déterminer l'altitude maximale. 3.2.6 Déterminer la vitesse maximale. 3.2.7 Déterminer la liste d'équipement minimum. 3.2.8 Déterminer l'équipement de navigation disponible. |
| 3.3 Déterminer la route à suivre. | 3.3.1 Déterminer la route de grand cercle (route la plus courte). 3.3.2 Déterminer le régime de vol approprié : ? bas niveau ou haut niveau; ? VFR ou IFR; ? radionavigation ou système de navigation de surface. 3.3.3 Prendre connaissance du sommaire météorologique. 3.3.4 Prendre connaissance des disponibilités et des conditions particulières (NOTAM). 3.2.5 Trouver le cap et la distance pour la route choisie. |
| 3.4 Déterminer l'altitude. | 3.4.1 Prendre connaissance des données de l'analyse météorologique : ? prévisions des vents en altitude; ? prévisions de la température en altitude; ? prévisions de givrage et de turbulence. 3.4.2 Prendre connaissance du sommaire météorologique. 3.4.3 Prendre connaissance des disponibilités et des conditions particulières (NOTAM). 3.4.4 Choisir l'altitude optimale. |
| 3.5 Calculer la vitesse. | 3.5.1 Déterminer la vitesse optimale pour l'altitude choisie. 3.5.2 Prendre connaissance des données de l'analyse météorologique : ? prévisions des vents en altitude; ? prévisions de la température en altitude; ? prévisions de givrage et de turbulence. 3.5.3 Minimiser le temps de vol. |
| 3.6 Choisir un aéroport de décollage. | 3.6.1 Présélectionner l'aéroport approprié le plus proche de la destination. 3.6.2 Prendre connaissance du sommaire météorologique. 3.6.3 Prendre connaissance des disponibilités et des conditions particulières (NOTAM). 3.6.4 Déterminer les minimums d'approche pour l'aéroport de décollage. |
| 3.7 Déterminer la quantité de carburant. | 3.7.1 Déterminer la consommation de carburant pour : ? la durée du vol; ? l'aéroport de décollage; ? les réserves requises selon la réglementation; ? tout autre besoin. 3.7.2 Prévoir le carburant supplémentaire (si cela est rentable économiquement). |
| 3.8 Terminer le plan de vol. | 3.8.1 Compiler les données recueillies aux étapes précédentes : ? altitude; ? vitesse; ? route; ? autres. |

| | |
|--|---|
| 3.9 Déposer les plans de vol au centre de contrôle de la circulation aérienne. | 3.9.1 Transmettre les plans de vol : ? par téléphone; ? par télécopieur; ? par ordinateur. |
|--|---|

Note : La préparation des plans de vol pour les transporteurs de brousse (pourvoires) implique sensiblement les mêmes opérations. Toutefois, les sous-opérations sont beaucoup plus simples. À 3.1, la vérification des limites techniques de l'appareil est effectuée à partir de la charte des poids, alors que la détermination de la route (3.2) tient compte des conditions météorologiques et de terrain (contour des montagnes, navigation en suivant les cours d'eau, etc.). Le calcul de la vitesse (3.3) s'effectue en procédant à une estimation de la durée du vol selon la vitesse de croisière de l'appareil dans diverses conditions météorologiques. La détermination de l'altitude (3.4) est l'affaire de la ou du pilote; le choix de l'aéroport de dégagement (3.5) est fonction des ententes avec les pourvoyeurs et de la disponibilité des services (quai, hébergement, nourriture, ravitaillement en carburant, etc.). La détermination de la quantité de carburant (3.7) est effectuée selon le temps de vol et les besoins en réserves nécessaires pour le vol à effectuer. Les opérations 3.8 (terminer le plan de vol) et 3.9 (déposer les plans de vol au centre de contrôle de la circulation aérienne) ne s'appliquent pas.

TÂCHE 4 : CALCULER LES DEVIS DE POIDS ET CENTRAGE

| OPERATIONS | SOUS-OPERATIONS |
|---|--|
| 4.1 Prendre connaissance des données du plan de vol. | 4.1.1 Consulter le plan de vol : ? carburant minimum; ? nature et poids de la charge marchande. |
| 4.2 Répartir les charges : ? carburant; ? passager; ? marchandise. | |
| 4.3 Situer le centre de gravité et l'index de compensation. | 4.3.1 Consulter la fiche technique de l'appareil : ? graphique; ? données informatiques. 4.3.2 S'assurer du respect des limites de poids et centrage. |

Note : La tâche 4 est effectuée par la ou le pilote qui travaille pour les transporteurs de brousse, en région.

TÂCHE 5 : PRÉSENTER DES EXPOSÉS AUX ÉQUIPAGES

| OPERATIONS | SOUS-OPERATIONS |
|--|--|
| 5.1 Présenter le ou les sommaires météorologiques aux pilotes. | 5.1.1 Présenter des exposés aux pilotes sur les données de l'analyse et du ou des sommaires météorologiques produits à la tâche 1. 5.1.2 Souligner les points importants. |
| 5.2 Présenter le ou les plans de vol exploitation aux pilotes. | 5.2.1 Présenter des exposés aux pilotes sur les données du ou des plans de vol exploitation produits à la tâche 3. 5.2.2 Souligner les points importants. |
| 5.3 Présenter le ou les manifestes de vol aux équipages. | 5.3.1 Présenter des exposés aux équipages sur les données du ou des manifestes de vol produits. 5.3.2 Souligner les points importants. |
| 5.4 Présenter le ou les devis de poids et centrage. | 5.4.1 Présenter des exposés aux pilotes sur les données du ou des devis de poids et centrage produits à la tâche 4. 5.4.2 Souligner les points importants. |

Note : La répartitrice ou le répartiteur travaillant pour un transporteur de brousse en région procède sensiblement de la même façon pour ces exposés aux équipages. L'opération 5.4 n'est toutefois pas effectuée, puisque c'est la ou le pilote qui effectue elle-même ou lui-même le devis de poids et centrage.

TÂCHE 6 : ASSURER LE SUIVI DES VOLS

| OPERATIONS | SOUS-OPERATIONS |
|---|--|
| 6.1 Confirmer les services au sol. | 6.1.1 Mettre l'information à jour avec les fournisseurs, selon l'heure estimée pour l'arrivée du vol. |
| 6.2 Communiquer de l'information aux équipages. | 6.2.1 Transmettre de l'information concernant les conditions influant sur le déroulement du vol : ? météo; ? NOTAM; ? maintenance; ? route; ? aéroports; ? changements au plan de vol; ? autres. |
| 6.3 Répondre aux demandes des équipages. | 6.3.1 Fournir des réponses aux équipages concernant : ? la météo; ? les NOTAM; ? la maintenance; ? la route; ? les aéroports; ? les changements au plan de vol; ? les services au sol; ? les demandes spéciales des passagers; ? d'autres demandes. |
| 6.4 Inscrire les données de suivi des vols. | 6.4.1 Terminer le rapport ou les formulaires de suivi des vols : ? temps de départ; ? rapport de position; ? temps d'arrivée; ? carburant au départ et à l'arrivée; ? passagers (nombre et noms). |
| 6.5 Engager, au besoin, des mesures d'urgence. | 6.5.1 Consulter le manuel d'opération. 6.5.2 Mettre en application les mesures d'urgence prévues. |
| 6.6 Confirmer l'arrivée du vol. | 6.6.1 Confirmer l'arrivée du vol avec le contrôle du trafic aérien, s'il y a lieu. 6.6.2 Confirmer l'arrivée du vol avec le service d'information aérienne, s'il y a lieu. |
| 6.7 Évaluer les conditions de vol avec les pilotes. | 6.7.1 Échanger de l'information avec les pilotes sur les conditions de déroulement du vol. 6.7.2 Valider les données de l'exposé avant le vol. |
| 6.8 Classer les données relatives aux vols. | 6.8.1 Classer les données, les formulaires, les factures et autres documents. |

Note : Les répartitrices et les répartiteurs de vol travaillant pour les transporteurs de brousse en région, effectuent sensiblement les mêmes opérations à l'exclusion de la fermeture du plan de vol (6.6), qui relève de la ou du pilote, et du classement des données de vol (6.8), tâche qui est confiée à la ou au chef pilote.

3 CONDITIONS DE RÉALISATION ET CRITÈRES DE PERFORMANCE

L'analyse des tâches principales des répartitrices et des répartiteurs de vol a permis d'en établir les conditions de réalisation, de même que les performances attendues à l'entrée sur le marché du travail.

Conditions de réalisation

Les conditions de réalisation des tâches renvoient à des aspects tels :

- le milieu et le contexte de travail;
- le degré d'autonomie et de responsabilité;
- les documents de référence utilisés;
- le matériel, les instruments et l'outillage utilisés;
- les consignes particulières à respecter;
- les éléments en cause en matière d'environnement et de santé et sécurité;
- les préalables à la réalisation de la tâche.

Critères de performance

Les critères de performance renvoient aux éléments qui permettent d'évaluer si une tâche a été effectuée de façon satisfaisante. Ces éléments sont :

- le volume de travail à effectuer dans un temps déterminé;
- les critères permettant de juger de la qualité du travail accompli;
- les attitudes et les habitudes particulières à la tâche;
- les exigences en matière d'environnement et de santé et sécurité;
- les particularités.

TÂCHE 1 : ANALYSER LES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

| CONDITIONS DE REALISATION | CRITERES DE PERFORMANCE |
|--|---|
| <p>Milieu et contexte de travail</p> <p>Au poste de travail, en utilisant du matériel de référence et des outils informatiques.</p> <p>Degré d'autonomie et de responsabilité</p> <p>Cette tâche s'effectue individuellement. La répartitrice ou le répartiteur de vol prend toutes les décisions relatives à la répartition dans les limites des politiques et des exigences de la compagnie. En situation particulière ou hors normes, elle ou il prépare les dossiers et formule des recommandations pour la personne chargée de la supervision qui devra prendre les décisions.</p> <p>Ressources utilisées</p> <ul style="list-style-type: none"> • rapports météorologiques textuels et graphiques appropriés pour le vol; • information provenant du service de la circulation aérienne; • conditions météorologiques (METAR) en vigueur; • cartes de prévisions météorologiques; • alertes météorologiques (SIGMET); • rapports météorologiques de pilote (PIREP); • cartes météorologiques. <p>Matériel, instruments et outillage utilisés</p> <p>Matériel</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Ordinateur. ◆ Téléphone. ◆ Télécopieur. <p>Outils informatiques</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Logiciels spécialisés. <p>Consignes particulières</p> <p>La répartitrice ou le répartiteur de vol doit s'assurer que le plan de vol est terminé dans les délais prévus avant le départ.</p> <p>Éléments en cause en matière d'environnement et de santé-sécurité</p> <p>Ne pas être sous l'influence de l'alcool ni d'une drogue.</p> <p>Préalables à la réalisation de la tâche</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avoir consulté le rapport du quart de travail précédent. • Avoir recueilli toute l'information nécessaire à l'analyse. | <p>Volume de travail à réaliser dans un temps déterminé</p> <p>Selon la région et les conditions météorologiques, la répartitrice ou le répartiteur de vol peut consacrer jusqu'à une heure au travail d'analyse, tout en se tenant à jour pendant le reste de son quart de travail.</p> <p>Critères permettant de juger de la qualité du travail accompli</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix approprié des sources d'information. - Considération juste des éléments permettant de préciser les conditions météorologiques. - Pertinence de la tendance météorologique dégagée. - Respect des méthodes de la compagnie. - Approbation des pilotes sans corrections. - Respect de la réglementation et des normes de Transport Canada (et de pays étrangers, s'il y a lieu). <p>Attitudes et habitudes particulières à la tâche</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Se préoccuper constamment de la sécurité avant, pendant et après le vol. ◆ Faire preuve de jugement. ◆ Être proactive ou proactif. ◆ Être autonome. <p>Exigences en matière d'environnement et de santé et sécurité</p> <p>Respect des normes relatives à l'environnement, à la santé et à la sécurité (par exemple, des consignes aux fumeuses et aux fumeurs).</p> <p>Particularités</p> <ul style="list-style-type: none"> • La répartitrice ou le répartiteur de vol doit mettre à jour ses connaissances sur la réglementation et les méthodes d'exploitation de la compagnie. • La répartitrice ou le répartiteur doit mettre à jour les manuels de référence mentionnés dans les conditions de réalisation de la tâche. <p>* En brousse, lorsque la radio VHF ne fonctionne pas, les vols les plus faciles sont planifiés en début de journée. En vol, les pilotes peuvent ainsi obtenir de l'information sur la météo qu'ils transmettent ensuite à la répartition.</p> |

Note : Pour les répartitrices et les répartiteurs de vol qui travaillent pour les transporteurs de brousse en région, les conditions de réalisation de la tâche et les critères de performance sont sensiblement les mêmes.

TÂCHE 2 : PRÉPARER LES VOLS

| CONDITIONS DE REALISATION | CRITERES DE PERFORMANCE |
|---|---|
| <p>Milieu et contexte de travail</p> <p>Au poste de travail, en utilisant le matériel de référence et des outils informatiques.</p> <p>Degré d'autonomie et de responsabilité</p> <p>Cette tâche s'effectue individuellement. La répartitrice ou le répartiteur de vol prend toutes les décisions relatives à la répartition dans les limites des politiques et des méthodes de la compagnie. En situation particulière ou hors normes, elle ou il prépare les dossiers et formule des recommandations pour la personne chargée de la supervision qui devra prendre les décisions.</p> <p>La répartitrice ou le répartiteur de vol doit travailler en collaboration avec le centre des réservations, s'il y a lieu.</p> <p>Ressources utilisées</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rapport du quart de travail précédent. • Rapports météorologiques sur Internet. • Procédures et cartes d'approche. • Manuel des procédures de la compagnie. • Supplément de vol du Canada (CFS). • Lois et règlements de Transport Canada (et de pays étrangers, au besoin). • Cartes météorologiques. • Cartes de navigation aérienne. • Manuel des réservations. • Tableaux et graphiques de répartition de charge. <p>Matériel, instruments et outillage utilisés</p> <p>Matériel</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Ordinateur. ◆ Téléphone. ◆ Télécopieur. <p>Instrument</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Calculatrice <p>Outils informatiques</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Logiciels : Navtech, Phoenix, Andromeda (réservations) et système maison. <p>Consignes particulières</p> <p>La répartitrice ou le répartiteur de vol doit se conformer aux exigences de la compagnie et répondre aux demandes des passagères ou passagers et de l'équipage.</p> <p>Préalables à la réalisation de la tâche</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obtenir l'horaire de la cliente ou du client ou du centre de réservation. | <p>Volume de travail à réaliser dans un temps déterminé</p> <p>Le nombre de vols à préparer varie selon :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le type et la taille de l'entreprise; • le degré de spécialisation du poste dans l'entreprise; • la nature des vols. <p>La répartitrice ou le répartiteur de vol peut devoir préparer de deux à dix vols au début de son quart de travail. Par la suite, elle ou il consacrera environ 1,5 à 2 heures à la préparation de chaque nouveau vol.</p> <p>Critères permettant de juger de la qualité du travail accompli</p> <ul style="list-style-type: none"> - Considération juste des éléments assurant la sécurité du vol et le respect de l'horaire. - Respect des méthodes de la compagnie. - Respect de la réglementation et des normes de Transport Canada (et de pays étrangers, s'il y a lieu). - Choix judicieux des services aux aéroports choisis. - Optimisation des vols. - Qualité de l'évaluation de la préparation des vols (debriefing) avec l'équipage. <p>Attitudes et habitudes particulières à la tâche</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Se soucier constamment des répercussions de ses décisions sur le coût des opérations (optimisation des vols). ◆ Se préoccuper constamment de la sécurité avant, pendant et après le vol. ◆ Agir de façon calme et réfléchi. <p>Exigences en matière d'environnement et de santé et sécurité</p> <p>Respect des normes relatives à l'environnement à la santé et à la sécurité.</p> <p>Particularités</p> <ul style="list-style-type: none"> • La répartitrice ou le répartiteur de vol doit mettre à jour ses connaissances sur la réglementation et les méthodes d'exploitation de la compagnie. • La répartitrice ou le répartiteur de vol doit mettre à jour les manuels de référence mentionnés dans les conditions de réalisation de la tâche. |

Note : Pour les répartitrices et les répartiteurs de vol chez les transporteurs de brousse en région, les conditions de réalisation et les critères de performance sont sensiblement les mêmes. Toutefois, une partie du travail (la planification) s'effectue dans les bureaux alors que la pesée des bagages a lieu à l'extérieur au moyen d'une balance électronique et, au besoin, d'un chariot élévateur. À cette étape, la cliente ou le client est généralement présente ou présent.

TÂCHE 3 : PRÉPARER LES PLANS DE VOL

| CONDITIONS DE REALISATION | CRITERES DE PERFORMANCE |
|---|--|
| <p>Milieu et contexte de travail Au poste de travail, en utilisant le matériel de référence et des outils informatiques.</p> <p>Degré d'autonomie et de responsabilité Cette tâche s'effectue individuellement. La répartitrice ou le répartiteur de vol prend toutes les décisions relatives à la préparation des plans de vol dans les limites des politiques et des méthodes de la compagnie. La répartitrice ou le répartiteur signe le plan de vol en coresponsabilité avec la commandante ou le commandant.</p> <p>Ressources utilisées</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rapports météorologiques sur Internet. • Cartes d'approche. • Cartes météorologiques et de navigation aérienne. • Manuel de performance de l'appareil. • Manuel des procédures de la compagnie. • Supplément de vol du Canada (CFS). • Lois et règlements de Transport Canada (et de pays étrangers, au besoin). • Liste de l'équipement minimum. • Manuel des aéroports étrangers, au besoin. • Information du service de la circulation aérienne. <p>Matériel, instruments et outillage utilisés</p> <p>Matériel</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Ordinateur. ◆ Téléphone. ◆ Télécopieur. <p>Instruments</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Compas. ◆ Calculateur de vol. <p>Outils informatiques</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Logiciel(s) spécialisé(s) : Programme de planification de vol (altitude, carburant, etc.). <p>Consignes particulières La répartitrice ou le répartiteur de vol doit s'assurer que le plan de vol est terminé dans les délais prévus avant le départ.</p> <p>Éléments en cause en environnement et en santé-sécurité Ne pas être sous l'influence de l'alcool ni d'une drogue.</p> <p>Préalables à la réalisation de la tâche</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avoir consulté le rapport du quart de travail précédent. • Avoir terminé les analyses météorologiques. • Selon le cas, avoir consulté les autres services rattachés aux opérations de vol (par exemple, horaire des équipages, maintenance, etc.), s'il y a lieu. | <p>Volume de travail à réaliser dans un temps déterminé Selon la taille de l'entreprise, le matériel utilisé et le type d'opération, une répartitrice ou un répartiteur peut préparer jusqu'à 50 plans de vol dans un quart de travail. La moyenne se situe toutefois autour de cinq plans par quart de travail.</p> <p>Le travail de consultation de données représente environ la moitié du temps de préparation du plan de vol (6 heures sur 12).</p> <p>Critères permettant de juger de la qualité du travail accompli</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interprétation juste de l'analyse météorologique. - Considération juste des éléments assurant la sécurité du vol et le respect de l'horaire. - Choix judicieux de l'aéroport ou des aéroports de décollage. - Respect des méthodes de la compagnie. - Approbation de la ou du pilote sans corrections. - Respect de la réglementation et des normes de Transport Canada (et de pays étrangers, s'il y a lieu). - Optimisation de la route et de l'altitude. <p>Attitudes et habitudes particulières à la tâche</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Se préoccuper constamment de la sécurité avant, pendant et après le vol. ◆ Se soucier constamment des répercussions de ses décisions sur le coût des opérations (optimisation des vols). ◆ Faire preuve de jugement. ◆ Être proactive ou proactif. ◆ Être autonome. <p>Exigences en matière d'environnement et de santé et sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Respect des normes relatives à l'environnement (par exemple, les normes sur le bruit). ◆ Respect de la réglementation relative aux fumeuses et fumeurs. <p>Particularités</p> <ul style="list-style-type: none"> • La répartitrice ou le répartiteur de vol doit mettre à jour ses connaissances sur la réglementation et les méthodes d'exploitation de la compagnie. • La répartitrice ou le répartiteur doit mettre à jour les manuels de référence mentionnés dans les conditions de réalisation de la tâche. |

Note : Pour cette tâche, la répartitrice ou le répartiteur de vol travaillant pour un transporteur de brousse en région se limite à appuyer la ou le pilote dans la préparation de son plan de vol. La connaissance du secteur géographique en cause est dans ce contexte très importante.

TÂCHE 4 : CALCULER LES DEVIS DE POIDS ET CENTRAGE

| CONDITIONS DE REALISATION | CRITERES DE PERFORMANCE |
|--|---|
| <p>Milieu et contexte de travail Au poste de travail, en utilisant le matériel de référence et des outils informatiques.</p> <p>Degré d'autonomie et de responsabilité Cette tâche s'effectue individuellement. La répartitrice ou le répartiteur de vol prend toutes les décisions relatives au poids et au centrage dans les limites des politiques et des méthodes de la compagnie. En situation particulière ou hors normes, elle ou il prépare le dossier et formule des recommandations pour la personne chargée de la supervision qui devra prendre les décisions.</p> <p>Références utilisées</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manuel de l'aéronef (performances et limitations). • AIP (poids normalisé des passagers). • Manuel de la compagnie. <p>Matériel, instruments et outillage utilisés</p> <p>Matériel</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Ordinateur. ◆ Manuel de poids et centrage. <p>Outils informatiques</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Logiciel, par exemple Fightstar. ◆ Formulaire et graphique de poids et centrage. <p>Consignes particulières</p> <p>? Respecter les limites techniques de l'aéronef. ? Respecter la réglementation relative au poids et centrage.</p> <p>Préalables à la réalisation de la tâche</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consulter le plan de vol. • Prendre connaissance du manifeste de vol. | <p>Volume de travail à réaliser dans un temps déterminé Selon la méthode et les outils employés, le calcul du devis de poids et centrage peut prendre environ 5 minutes par segment de vol.</p> <p>Critères permettant de juger de la qualité du travail accompli</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respect des limites techniques de l'aéronef. - Respect des méthodes de la compagnie. - Approbation de la ou du pilote sans corrections. - Respect de la réglementation et des normes de Transport Canada (et de pays étrangers, s'il y a lieu). <p>Attitudes et habitudes particulières à la tâche</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Avoir le souci de la précision et du détail. ◆ Procéder avec méthode. |

Note : Il faut se rappeler que la tâche 4 est effectuée par la ou le pilote pour les transporteurs de brousse en région.

TÂCHE 5 : Présenter des exposés aux équipages

| CONDITIONS DE REALISATION | CRITERES DE PERFORMANCE |
|---|--|
| <p>Milieu et contexte de travail</p> <p>Au poste de travail, en utilisant le matériel de référence, des outils informatiques et un système de communication radio.</p> <p>Degré d'autonomie et de responsabilité</p> <p>Cette tâche s'effectue individuellement.</p> <p>Elle relève de l'entière responsabilité de la répartitrice ou du répartiteur de vol pour ce qui est de la préparation des exposés.</p> <p>Ressources utilisées</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan de vol exploitation. • Rapport du quart de travail précédent. • Données de poids et centrage. • Rapports météorologiques textuels et graphiques pertinents. • Information du service de la circulation aérienne. • Cartes de navigation aérienne. • Conditions météorologiques en vigueur (METAR). • Cartes de prévisions météorologiques. • Alertes météorologiques (SIGMET). • Rapports météorologiques de pilotes (PIREP). • Cartes météorologiques. • NOTAM applicables au vol. • Liste d'équipement minimum. <p>Matériel, instruments et outillage utilisés</p> <p>Matériel</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Ordinateur. ◆ Téléphone. ◆ Télécopieur. <p>Outils informatiques</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Logiciels. <p>Consignes particulières</p> <p>La répartitrice ou le répartiteur de vol doit travailler rapidement et avec précision.</p> <p>Éléments en cause en environnement et en santé-sécurité</p> <p>Ne pas être sous l'influence de l'alcool ni d'une drogue.</p> <p>Préalables à la réalisation de la tâche</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avoir obtenu et regroupé toutes les données pertinentes. | <p>Quantité de travail à réaliser dans un temps déterminé</p> <p>Communiquer l'information à la ou au pilote peut prendre de 5 à 15 minutes par vol.</p> <p>Critères permettant de juger de la qualité du travail accompli</p> <ul style="list-style-type: none"> - Communication complète et précise de l'analyse météorologique. - Considération juste des éléments assurant la sécurité du vol et le respect de l'horaire. - Information précise et complète sur l'aéroport ou les aéroports de décollage. - Respect des méthodes de la compagnie. - Approbation de la ou du pilote sans corrections. - Respect de la réglementation et des normes de Transport Canada (et de pays étrangers, s'il y a lieu). - Renseignements pertinents et complets sur l'optimisation de la route et de l'altitude. - Pertinence et justesse de l'information transmise à la ou au pilote. <p>Attitudes et habitudes particulières à la tâche</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Être capable de bien s'exprimer. ◆ Être calme. |

Note : Pour les réparttrices et les répartiteurs de vol travaillant pour les transporteurs de brousse en région, les conditions de réalisation de la tâche et les critères de performance sont sensiblement les mêmes. Les données de poids et centrage ne font toutefois pas partie des exposés, puisque cette activité est réalisée par la ou le pilote.

TÂCHE 6 : ASSURER LE SUIVI DES VOLS

| CONDITIONS DE REALISATION | CRITERES DE PERFORMANCE |
|---|---|
| <p>Milieu et contexte de travail Au poste de travail, en utilisant le matériel de référence et des outils informatiques.</p> <p>Degré d'autonomie et de responsabilité Cette tâche s'effectue individuellement.</p> <p>La répartitrice ou le répartiteur prend toutes les décisions relatives au suivi des vols dans les limites des politiques et des méthodes de la compagnie.</p> <p>Ressources utilisées</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rapport du quart de travail précédent. • Rapports météorologiques sur Internet. • Procédures et cartes d'approche. • Cartes de navigation aérienne. • Manuel des procédures de la compagnie. • Supplément de vol du Canada (CFS). • Lois et règlements de Transport Canada (et de pays étrangers, au besoin). • Cartes de navigation. • NavCanada - Contrôle aérien. <p>Matériel, instruments et outillage utilisés</p> <p>Matériel</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Radio VHF/HF (accord téléphonique). ◆ AFIS-ACARS. ◆ SATCOM. ◆ Téléphone cellulaire. <p>Instrument</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Calculateur de vol. <p>Outils informatiques</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Logiciels spécialisés : par exemple, Flight Explorer, Flight Watch et Flight Tracker. <p>Consignes particulières La répartitrice ou le répartiteur de vol doit connaître l'emplacement des aéronefs sous sa responsabilité, et ce, en tout temps.</p> <p>Préalables à la réalisation de la tâche</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disposer de toutes les données relatives au vol (plan de vol et météo) ainsi qu'à l'aéronef en cause. | <p>Volume de travail à réaliser dans un temps déterminé Selon la nature et le nombre d'opérations, la répartitrice ou le répartiteur passe environ le quart de son temps (4 heures sur 12) à assurer le suivi des vols.</p> <p>Critères permettant de juger de la qualité du travail accompli</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivi approprié de la météo (mise à jour). - Choix judicieux de l'aéroport ou des aéroports de déga-gement. - Respect des méthodes de la compagnie. - Approbation de la ou du pilote sans corrections. - Respect de la réglementation et des normes de Transport Canada (et de pays étrangers, s'il y a lieu). <p>Attitudes et habitudes particulières à la tâche</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Se soucier constamment de la sécurité pendant le vol. ◆ Avoir le souci de la précision et du détail. ◆ Faire preuve de jugement. ◆ Être proactive et proactif. ◆ Être autonome. <p>Particularités</p> <ul style="list-style-type: none"> • La répartitrice ou le répartiteur de vol doit mettre à jour ses connaissances sur la réglementation et les méthodes d'exploitation de la compagnie. • La répartitrice ou le répartiteur de vol doit mettre à jour les manuels de référence mentionnés dans les conditions de réalisation de la tâche. |

Note : Pour les répartitrices et les répartiteurs de vol travaillant pour les transporteurs de brousse en région, les conditions de réalisation de la tâche et les critères de performance sont sensiblement les mêmes.

4 POURCENTAGE DU TEMPS DE TRAVAIL CONSACRÉ À CHAQUE TÂCHE ET INDICES DE COMPLEXITÉ ET D'IMPORTANCE DES TÂCHES

Les participantes et les participants à l'atelier d'analyse de la situation de travail ont procédé de façon individuelle à l'évaluation du pourcentage du temps de travail et des indices de complexité et d'importance des tâches.

Pour les tâches de la profession, les tableaux qui suivent présentent :

- le pourcentage moyen du temps de travail;
- les valeurs moyennes attribuées aux critères de complexité;
- les valeurs moyennes attribuées aux critères d'importance.

4.1 Pourcentage du temps de travail

| Tâches | | Pourcentage du temps de travail |
|--------|---|---------------------------------|
| N° | Intitulé | |
| 1 | Analyser les conditions météorologiques | 19,4 |
| 2 | Préparer les vols | 20,2 |
| 3 | Préparer les plans de vol | 20,4 |
| 4 | Calculer les devis de poids et centrage | 2,5 |
| 5 | Présenter des exposés aux équipages | 7,5 |
| 6 | Assurer le suivi des vols | 30,0 |
| | | 100 % |

4.2 Indices de complexité des tâches

De façon individuelle, les participantes et les participants ont évalué le degré de complexité des tâches à partir des définitions suivantes :

| Cote | Indices de complexité | Définitions |
|------|-----------------------------|---|
| 1 | <i>Très facile</i> | Le niveau de difficulté associé à l'exécution de cette tâche est faible, puisque la travailleuse ou le travailleur court très peu de risques de commettre des erreurs. |
| 2 | <i>Facile</i> | Le niveau de difficulté associé à l'exécution de cette tâche est peu élevé, puisque la travailleuse ou le travailleur court peu de risques de commettre des erreurs. |
| 3 | <i>Plus ou moins facile</i> | Le niveau de difficulté associé à l'exécution de cette tâche est moyennement élevé, puisque la travailleuse ou le travailleur court certains risques de commettre des erreurs. |
| 4 | <i>Difficile</i> | Le niveau de difficulté associé à l'exécution de cette tâche est très élevé, puisque la travailleuse ou le travailleur court beaucoup de risques de commettre des erreurs. |
| 5 | <i>Très difficile</i> | Le niveau de difficulté associé à l'exécution de cette tâche est considérablement élevé, puisque la travailleuse ou le travailleur court énormément de risques de commettre des erreurs. |

| N° | Tâches | |
|----|---|----------------------|
| | Intitulé | Indice de complexité |
| 1 | Analyser les conditions météorologiques | 4,1 |
| 2 | Préparer les vols | 3,0 |
| 3 | Préparer les plans de vol | 4,1 |
| 4 | Calculer les devis de poids et centrage | 3,1 |
| 5 | Présenter des exposés aux équipages | 2,1 |
| 6 | Assurer le suivi des vols | 3,2 |

4.3 Indices d'importance des tâches

De façon individuelle, les participantes et les participants ont évalué le degré d'importance des tâches à partir des définitions suivantes :

| Cote | Indices d'importance | Définitions |
|------|----------------------------|---|
| 1 | <i>Très peu élevé</i> | Le coût associé à l'exécution incorrecte de cette tâche est faible, puisque cela n'a pas de conséquences fâcheuses pour l'entreprise, pour la clientèle ou pour les travailleuses et les travailleurs. |
| 2 | <i>Peu élevé</i> | Le coût associé à l'exécution incorrecte de cette tâche est peu élevé, même s'il y a des conséquences fâcheuses pour l'entreprise, pour la clientèle ou pour les travailleuses et les travailleurs. |
| 3 | <i>Plus ou moins élevé</i> | Le coût associé à l'exécution incorrecte de cette tâche est moyennement élevé, puisqu'il y a des conséquences fâcheuses pour l'entreprise, pour la clientèle ou pour les travailleuses et les travailleurs. |
| 4 | <i>Élevé</i> | Le coût associé à l'exécution incorrecte de cette tâche est élevé, puisqu'il y a des conséquences importantes pour l'entreprise, pour la clientèle ou pour les travailleuses et les travailleurs. |
| 5 | <i>Très élevé</i> | Le coût associé à l'exécution incorrecte de cette tâche est considérablement élevé, puisqu'il y a des conséquences extrêmement importantes pour l'entreprise, pour la clientèle ou pour les travailleuses et les travailleurs. |

| Tâches | | Indice d'importance |
|--------|---|---------------------|
| N° | Intitulé | |
| 1 | Analyser les conditions météorologiques | 4,6 |
| 2 | Préparer les vols | 4,3 |
| 3 | Préparer les plans de vol | 4,5 |
| 4 | Calculer les devis de poids et centrage | 4,2 |
| 5 | Présenter des exposés aux équipages | 3,7 |
| 6 | Assurer le suivi des vols | 3,8 |

5 CONNAISSANCES, HABILITÉS ET COMPORTEMENTS SOCIOAFFECTIFS

5.1 Habiletés cognitives

Pour exercer leur profession, les répartitrices et les répartiteurs de vol doivent posséder certaines connaissances.

Langues

- La maîtrise de la langue française est requise pour les communications verbales et écrites.
- La connaissance de la langue seconde (l'anglais) est très importante, notamment pour l'interprétation de documents de référence et de documents techniques relatifs aux appareils, pour la recherche et les analyses météorologiques et pour les communications radio avec les équipages, les services d'information de vol, etc.

Aéronautique

Les participantes et les participants à l'atelier d'analyse de la situation de travail ont souligné l'importance de connaissances de base en aéronautique. La personne doit notamment avoir une connaissance de base de la théorie des vols, des caractéristiques des aéronefs, des performances des appareils et des normes et des exigences relatives à la qualité des pièces et à l'utilisation du matériel. De plus, elle doit connaître et appliquer la réglementation pertinente dans le domaine de l'aéronautique.

Pilotage d'aéronefs

La connaissance des principes de base du pilotage (incluant la connaissance des instruments de navigation aérienne) et du poids et centrage est notamment utile pour préparer les vols et les plans de vol et pour comprendre l'information transmise par les pilotes lors du suivi des vols. Le pilotage n'est toutefois pas requis pour l'exercice de la profession.

Géographie

De l'avis des participantes et des participants à l'atelier d'analyse de la situation de travail, les connaissances en géographie et en topographie sont nécessaires pour la préparation des vols et des plans de vol. La répartitrice ou le répartiteur doit savoir utiliser des cartes géographiques locales et internationales et des atlas. On a aussi mentionné que la personne doit pouvoir interpréter des cartes de navigation aérienne (à vue ou au moyen d'instruments).

Mathématiques

L'exercice de la profession fait appel à des connaissances en mathématiques, notamment pour les calculs expliquant :

- l'utilisation de la règle de trois;
- des divisions et des multiplications;
- des volumes;
- des poids de chargement;
- la préparation des devis de poids et centrage;
- la vitesse et le temps de vol.

Physique

Des connaissances en physique liées à l'aéronautique, à la théorie des vols et à l'explication des phénomènes météorologiques sont requises pour l'exercice de la profession. De plus, les notions propres aux poids, aux volumes, à la température, à la pression atmosphérique, aux précipitations, à la densité, etc., sont fréquemment appliquées.

Chimie appliquée

Des connaissances minimales concernant les matières dangereuses sont utiles pour l'exercice de la profession.

Mécanique

Les répartitrices et les répartiteurs de vol utilisent des connaissances de base en mécanique d'aéronef, qui peuvent notamment permettre de :

- comprendre le fonctionnement de certains systèmes et composants pneumatiques et hydrauliques que l'on trouve dans les aéronefs;
- reconnaître la nature et l'importance des bris de machine signalés par la ou le pilote ou le service d'entretien;
- transmettre de l'information sur les bris mécaniques.

Systèmes de communication radio et aides à la navigation

On souligne que les connaissances en matière de systèmes de communication radio et d'aides à la navigation sont nécessaires pour l'exercice de la profession. La personne doit en effet bien connaître les différents systèmes de communication et les principaux aides à la navigation que l'on trouve dans le transport aérien, soit :

Systèmes de communication

Téléphone cellulaire
Radio HF
Radio VHF
SATCOM
ACARS
AFIS

Aides à la navigation

NDB
VOR
ILS
GPS
DME
LOC
GP

L'utilisation de systèmes de communication radio nécessite d'être titulaire d'un permis décerné par Transport Canada.

5.2 Habiletés psychomotrices

Les répartitrices et les répartiteurs de vol travaillent dans des bureaux où il y a parfois du bruit. Elles et ils doivent avoir une bonne résistance physique pour pouvoir demeurer en position assise à un poste de travail durant de longues heures. Chez certains petits transporteurs, la personne peut devoir manipuler des objets lourds (plus de 25 kg et parfois plus) pour la pesée, par exemple.

Le travail sur ordinateur, la documentation de référence et les systèmes de communication, souvent en simultané, exigent de la coordination et une bonne habileté psychomotrice. La dextérité manuelle est également nécessaire pour le travail au moyen d'outils informatiques (clavier).

5.3 Habiletés perceptives

Pour l'exercice de la profession, les habiletés perceptives nécessaires sont les suivantes :

Vue

L'exécution du travail nécessite une bonne acuité visuelle, notamment pour :

- percevoir les formes et les couleurs;
- lire et interpréter des cartes géographiques;
- consulter et interpréter des documents visuels (animations satellites) relatifs à la météo.

Perception auditive

La personne doit avoir une capacité auditive au-dessus de la moyenne pour tout ce qui concerne les communications radio. Les participantes et les participants à l'atelier d'analyse de la situation de travail ont souligné l'importance de pouvoir comprendre l'information malgré les interférences et les difficultés de transmission par radio.

5.4 Habiletés et comportements socioaffectifs

Le travail des répartitrices et des répartiteurs de vol nécessite des habiletés et il fait appel à certains comportements et attitudes.

Relations interpersonnelles

Les participantes et les participants à l'atelier d'analyse de la situation de travail ont souligné l'importance des habiletés en communication interpersonnelle. Celles-ci sont utiles pour les travaux en équipe (personnes qui travaillent à l'entretien ou dans d'autres services et superviseuses ou superviseurs) et pour les nombreuses communications avec les équipages, les fournisseurs d'information et de services, ainsi que la clientèle.

Santé et sécurité

Dans l'exercice de leur profession, les répartitrices et répartiteurs de vol doivent maîtriser les connaissances relatives aux risques pour la santé et la sécurité :

- travail prolongé devant un écran;
- travail en position assise durant de longues heures;
- stress causé par le rendement exigé en situation d'urgence et par la somme et la diversité des résultats à obtenir dans un temps déterminé;
- bruit;
- efforts physiques à déployer (manipulation d'objets lourds) pour certaines personnes.

Pour prévenir les risques cités précédemment, les répartitrices et les répartiteurs de vol doivent adopter les comportements suivants :

- installer des postes de travail ergonomiques;
- adopter des positions de travail appropriées aux tâches à effectuer;
- utiliser du matériel de bureau approprié (chaise ergonomique, filtre pour écran informatique, etc.);
- favoriser l'alternance entre le travail debout et le travail assis;
- utiliser les machines appropriées pour le levage et le déplacement de charges trop lourdes;
- alterner les périodes de travail et de repos.

6 SUGGESTIONS RELATIVES À LA FORMATION

Les participantes et les participants à l'atelier d'analyse de la situation de travail ont formulé des suggestions relativement à l'organisation de la formation.

Sélection des candidates et des candidats

De l'avis des participantes et des participants, on devrait, avant le début de la formation, s'assurer que les élèves savent vraiment en quoi consiste la profession de répartitrice ou de répartiteur de vol.

Au début de la formation, des visites d'entreprises devraient être organisées pour familiariser les élèves avec les conditions d'exercice de la profession.

Liens entre le milieu de travail et la formation

De l'avis de certaines des personnes présentes, la formation devrait comporter des activités pratiques d'observation météorologique de façon à développer chez l'élève l'habileté à reconnaître et à décrire de visu différentes conditions météorologiques (nuages, précipitations, vitesse et direction des vents, visibilité au sol à une certaine distance, etc.).

Les participantes et les participants soulignent l'importance de familiariser les élèves sur les différentes activités qui ont cours dans un aéroport ou dans une base aérienne. On devrait mettre l'accent sur les principales opérations, les principaux responsables et le matériel employé. La terminologie appropriée (en français et en anglais) devrait être enseignée par la même occasion.

Bien que la formation ne vise pas la réussite de l'examen de qualification pour la licence de répartitrice ou de répartiteur de vol, on souligne l'importance de bien préparer l'élève en ce qui concerne la réglementation et l'analyse de la météo.

Stages en entreprise

Interrogés sur leur utilité, les participantes et les participants conviennent de la nécessité de stages en milieu de travail. Elles et ils ont suggéré que les élèves soient vraiment initiés au travail à faire, et ce, dans un milieu où s'effectue la répartition de vol. On fait remarquer que l'organisation des stages et l'encadrement des stagiaires présentent des difficultés rattachées à la disponibilité des entreprises.

Les participantes et les participants ont mentionné que les stagiaires devraient s'adapter aux horaires de l'industrie.

Éducation

Québec 

17-1703-06