Transports Canada Transport Canada

TP 4711-2F
(12/2020)

TP 4711

Manuel d'agrément des exploitants aériens

Volume 1 – Questions générales

Volume 2 – Opérations aérien commercial

Volume 3 – Spécifications d'exploitation

TC-1006734

Canada

Transports Canada Transport Canada

Veuillez acheminer vos commentaires, vos commandes ou vos questions à :

Bureau des commandes
Services des publications multimédias
Transports Canada (AARA-MPS)
2655, rue Lancaster
Ottawa (Ontario) K1B 4L5

Téléphone : 1-888-830-4911 (Amérique du Nord) 613-991-4071 (autres pays)
Télécopieur : 613-991-1653
Courriel : MPS@tc.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2020)

Cat. No. T52-4/109-2020F-PDF

ISBN 978-0-660-36733-0

Le ministère des Transports, Canada autorise la reproduction du contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au ministère des Transports, Canada et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, le ministère des Transports, Canada se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation de celle-ci.

L'information contenue dans cette publication ne doit servir que de guide et ne doit pas être citée à titre d'autorité légale. Elle peut devenir périmée, en tout ou en partie, à n'importe quel moment et sans préavis.

TP 4711-2F
(12/2020)

Word - SGDDI No 16298138

PDF - SGDDI No 17078390

This publication is also available in English under the title ***Air Operator Certification Manual – Volume 2 – Commercial Air Operations****.*

TC-1006734

Canada

TP 4711 VOLUME 2 – Opérations aérien commercial

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1 – INTRODUCTION 15

1.1 VOLUME 2 – CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE COMMERCIAL 15
1.1.1 Objectif 15
1.1.2 Application 16
1.1.3 Structure du volume 16
1.1.4 Conventions typographiques utilisées 18
1.1.4.1 Boîte de référence 18
1.1.4.2 Case des présentations du demandeur/de l'exploitant 19
1.1.4.3 Liste des outils de l'inspecteur 20
1.1.5 Révisions 20
1.1.5.1 Processus de révision 20

1.2 RÉFÉRENCES ET EXIGENCES 20
1.2.1 Documents de référence 20
1.2.2 Documents annulés 23
1.2.3 Définitions et abréviations 32

CHAPITRE 2 – DEMANDE DE CEA COMMERCIAL 39

2.1 GÉNÉRALITÉS 39
2.1.1 Objectif 39
2.1.2 Demande de CEA commercial 39
2.1.2.1 Exigences d'application 39
2.1.2.2 Exigences du RAC 40
2.1.2.3 Révisions des formulaires et des documents requis en vertu des NSAC 41

2.2 TYPES DE DEMANDES DE CEA 43
2.2.1 Demandes initiales 43
2.2.2 Demandes de modification 44
2.2.2.1 Exigences de modification : 44
2.2.2.2 Changement de propriétaire : 44
2.2.2.3 Changements au CEA, Partie I – GÉNÉRALITÉS 44
2.2.2.4 Changements au CEA, Partie II – SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION 45
2.2.2.5 Changements au CEA, Partie III – BASES ET POINTS RÉGULIERS 48

2.3 CAPACITÉ D'EXPLOITER UN AÉRONEF EN VERTU DE DIFFÉRENTES PARTIES OU SOUS-PARTIES 48
2.3.1 Capacité d'exploiter un aéronef en vertu de différentes sous-parties de la Partie VII 48
2.3.2 Passage d'une sous-partie à une autre à cause du type d'aéronef 50
2.3.3 Capacité d'exploiter un aéronef en vertu de la Partie VII et de la Partie VI 50

2.4 LE PROCESSUS D'AGRÉMENT – EXAMEN 51

2.5 LA FAÇON D'UTILISER CE VOLUME 51
2.5.1 Documents 51
2.5.2 Outils de travail 52
2.5.3 Liste d'outils 53

2.6 SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION 53
2.6.1 Généralités 53
2.6.2 Approbations obligatoires 53
2.6.3 Autorisations spéciales / Approbations spécifiques 53

CHAPITRE 3 – INFORMATION SUR LES PROCESSUS DE BASE 55

3.1 GÉNÉRALITÉS 55

3.2 STRUCTURE ORGANISATIONNELLE 55
3.2.1 Gestionnaire des opérations 55
3.2.2 Pilote en chef 55
3.2.3 Gestionnaire de la maintenance 56
3.2.4 Gestionnaire des agents de bord 57
3.2.5 Absence : gestionnaire des opérations, pilote en chef, gestionnaire des agents de bord ou gestionnaire de la maintenance 57
3.2.6 Pilote vérificateur de la compagnie 58
3.3 SYSTÈMES DE CONTRÔLE D'EXPLOITATION 58
3.3.1 Généralités 58
3.3.2 Systèmes de contrôle d'exploitation lorsqu'un exploitant aérien exerce ses activités en vertu de plus d'une sous-partie 60
3.3.3 Structure hiérarchique 62
3.3.4 Types de systèmes de contrôle d'exploitation 62
3.3.4.1 Système de type A 62
3.3.4.2 Système de type B 66
3.3.4.3 Système de type C 67
3.3.4.4 Système de type D 68
3.4 PLANS D'INTERVENTION D'URGENCE 68
3.5 SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ 68
CHAPITRE 4 – MANUELS ET DOCUMENTS – CONTENU ET EXAMEN 70
4.1 GÉNÉRALITÉS 70
4.1.1 Processus d'approbation des manuels 71
4.1.2 Approbation des renseignements relatifs à la sûreté 71
4.2 MANUEL D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE 71
4.2.1 Généralités 71
4.2.1.1 Titres 72
4.2.1.2 Terminologie 72
4.2.1.3 Organisation 72
4.2.2 Caractère officiel du MEC 73
4.2.3 Structure et table des matières du MEC 73
4.2.4 Modifications au MEC 74
4.2.5 Structure de gestion 74
4.2.6 Fonctions et responsabilités de la direction 74
4.2.7 Système de contrôle d'exploitation 75
4.2.7.1 Généralités 75
4.2.7.2 Autorisation de vol 76
4.2.7.3 Plans de vol exploitation 77
4.2.7.4 Connaissance par l'équipage de conduite des corrections reportées 80
4.2.7.5 Exigences en matière de surveillance des vols/suivi des vols 80
4.2.7.6 Diffusion de l'information opérationnelle 80
4.2.7.7 Exigences en matière de carburant et d'huile 81
4.2.7.8 Système de masse et de centrage 83
4.2.7.9 Compte rendu d'accident ou d'incident et signalement d'aéronef en retard 89
4.2.7.10 Utilisation des listes de vérification 89
4.2.7.11 Compte rendu d'anomalies reliées à la maintenance 90
4.2.7.12 Modèle de plan de vol exploitation, et période de conservation 90
4.2.7.13 Modèle de masse et centrage et périodes de conservation 91
4.2.8 Utilisation de l'enregistreur de données de vol et de l'enregistreur de conversations de poste de pilotage 92
4.2.9 Limites météorologiques d'exploitation 93

4.2.9.1 Exigences relatives aux vols effectués la nuit selon les règles de vol à vue (VFR de nuit) 93
4.2.10 Exigences relatives aux instruments et à l'équipement de l'aéronef 93
4.2.10.1 Instrumentation dont dispose le pilote en vol 94
4.2.10.2 Poste d'interphone 94
4.2.10.3 Protection incendie dans les toilettes 95
4.2.10.4 Approbation des postes d'agents de bord 95
4.2.11 Procédures d'approche aux instruments 96
4.2.11.1 Surface d'atterrissage et conditions du vent 96
4.2.12 Routes d'une compagnie dans l'espace aérien non contrôlé 97
4.2.13 Procédure en route 97
4.2.13.1 Limites en route – Deux moteurs inopérants 97
4.2.13.2 Aéroports/aérodromes/héliport à inscrire sur un CEA 97
4.2.14 Vols dans des conditions météorologiques dangereuses 99
4.2.15 Limites de performance de l'aéronef 99
4.2.15.1 Exploitation à partir ou à destination de surfaces non préparées – Avions 100
4.2.15.2 Exploitation à l'aide de données autres que les données de performance approuvées 100
4.2.15.3 Départs visuels – Avions – Trajectoire nette de décollage 100
4.2.15.4 Virages avec inclinaison latérale supérieure à 15 degrés – Avions 101
4.2.15.5 Limites de régulation – Atterrissage à un aérodrome de destination – Avions 101
4.2.15.6 Limites de régulation – Piste mouillée – Avions à turboréacteurs 102
4.2.15.7 Minimums de décollage – Conditions météorologiques inférieures aux limites d'atterrissage 102
4.2.15.8 Décollage – RVR 1200 – Conditions météorologiques inférieures aux minimums de décollage publiés 102
4.2.16 Arrimage sécuritaire du fret/de bagages 104
4.2.16.1 Arrimage du fret ou de bagages à des sièges de passager 104
4.2.17 Exposés sur les mesures de sécurité à l'intention des passagers 105
4.2.17.1 Contrôles visuels et sonores des passagers 105
4.2.17.2 Cartes de mesures de sécurité 106
4.2.18 Utilisation des manuel d'utilisation d'aéronef de la compagnie 107
4.2.19 Procédures à suivre en cas de contamination des surfaces critiques par la glace, le givre et la neige 107
4.2.20 Transport de marchandises dangereuses 107
4.2.21 Procédures de transfert de carburant 108
4.2.21.1 Contamination du carburant 108
4.2.21.2 Mise à la masse d'un aéronef 108
4.2.21.3 Procédures pour informer le personnel de cabine que l'avitaillement a lieu 109
4.2.21.4 Transfert de carburant pendant que les moteurs sont en marche 109
4.2.21.5 Avitaillement en carburant avec des passagers à bord 110
4.2.21.6 Matériel photographique pendant l'avitaillement 110
4.2.22 Utilisation de matériel d'urgence 110
4.2.22.1 Hache de secours 111
4.2.22.2 Extincteurs portatifs – Office isolé 111
4.2.22.3 Équipement de survie – Exigences relatives à l'eau pour les trousses de survie fixées aux radeaux de sauvetage 112
4.2.23 Procédures d'urgence 112
4.2.23.1 Utilisation de l'ELT 112
4.2.23.2 Préparation des passagers à un atterrissage ou un amerrissage d'urgence 112
4.2.23.3 Évacuation d'urgence 113
4.2.23.4 Coordination en situation d'urgence au sol 113
4.2.24 Interventions illicites 114

4.2.25 Exigences et qualifications relatives aux membres d'équipage de conduite 114
4.2.25.1 Qualifications des pilotes – Vol non payant 114
4.2.25.2 Exigences relatives aux décollages et aux atterrissages 114
4.2.25.3 Vérification de compétence 115
4.2.25.4 Personne autre qu'un pilote salarié 115
4.2.25.5 Regroupements à des fins de CCP 116
4.2.25.6 Maintien de la compétence du pilote – Exigences relatives au secteur dans les 90 jours précédents 116
4.2.26 Exigences relatives au temps de vol, aux heures en service et au repos/gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite 117
4.2.26.1 Limites de temps de vol 117
4.2.26.2 Limites de temps de service en vol et périodes de repos 119
4.2.26.3 Circonstances opérationnelles imprévues 121
4.2.26.4 Exigences relatives à la période sans service 122
4.2.26.5 Membres d'équipage de conduite de réserve 124
4.2.27 Systèmes de gestion des risques liés à la fatigue 125
4.2.28 Programmes et formulaires de formation 126
4.2.29 Utilisation d'oxygène 126
4.2.29.1 Inhalateur protecteur 127
4.2.29.2 Oxygène de premiers soins 127
4.2.30 Services et équipement de soutien opérationnel 128
4.2.31 Procédures de sécurité concernant les passagers et la cabine 128
4.2.31.1 Utilisation d'appareils électroniques portatifs 129
4.2.32 Inspection du matériel d'urgence 129
4.2.33 GPWS/ACAS/TCAS 130
4.2.34 Procédures RNAV 130
4.2.34.1 Autorisations concernant le système de navigation 130
4.2.35 ETOPS, MNPS, CMNPS, et vols réautorisés 130
4.2.36 Politique relative à l'occupation du siège d'observateur 131
4.2.37 Préparation des diagrammes d'analyse des pistes 131
4.2.37.1 Opérations sur piste étroite 131
4.2.38 Procédures relatives aux limites VFR réduites dans un espace aérien non contrôlé 132
4.2.39 Appariement des membres d'équipage de conduite 132
4.2.39.1 Restriction – Transition 132
4.2.39.2 Restriction – Technologies différentes 133
4.2.39.3 Restriction – Transition 133
4.2.39.4 Limites 134
4.2.40 Indisponibilité de l'APU 134
4.2.41 Programme de contrôle des bagages de cabine 134
4.2.42 Système de gestion de la sécurité 134
4.2.43 Formulaires de la compagnie et leur utilisation 135
4.2.44 Transport d'animaux ou de personnes à bord d'aéronefs cargo 135
4.2.45 Contrôle de l'accès au poste de pilotage 135
4.2.45.1 Occupation du siège d'observateur 136
4.2.45.2 Sièges destinés aux ISAC-Sécurité des cabines 138
4.2.45.3 Membres d'équipage de conduite aux commandes 138
4.2.46 Urgences au départ 139
4.2.47 Rapport après vol d'activité volcanique 139
4.2.48 Entrave au travail d'un membre d'équipage 140
4.2.49 Refus de transporter des personnes qui pourraient présenter un risque pour la sécurité 140
4.2.50 Autres renseignements relatifs à la sécurité 140

4.2.51 Opérations d'ambulance aérienne (MEDEVAC) 141
4.2.52 Exploitation sur flotteurs 141
4.2.52.1 Contrôle de la masse et du centrage – Lignes de charge – Avions 141
4.2.52.2 Vêtement de flottaison individuel 141
4.2.53 Transport de charges externes 142
4.2.54 Opérations de travail aérien 142
4.2.55 Opérations de saut en parachute 143
4.2.56 Manuel de contrôle d'exploitation 143
4.3 MANUEL D'UTILISATION D'AÉRONEF (AOM) 143
4.3.1 Généralités 144
4.4 PROCÉDURES D'UTILISATION NORMALISÉES (SOP) 144
4.4.1 Généralités 144
4.4.1.1 Exposés normalisés 145
4.4.2 Procédures normales 145
4.4.2.1 Procédures sur l'aire de trafic et aux portes d'embarquement et de débarquement 145
4.4.2.2 Vol de croisière 145
4.4.2.3 Procédures relatives à la descente 146
4.4.3 Procédures anormales et d'urgence 146
4.4.3.1 Alerte à la bombe et détournement illicite 147
4.5 MANUEL D'AGENTS DE BORD 147
4.6 MANUEL DE CONTRÔLE DE LA MAINTENANCE 147
4.6.1 Généralités 148
4.6.2 Documents incorporés par renvoi 148
4.6.3 Calendrier de maintenance 149
4.7 LISTE D'ÉQUIPEMENT MINIMAL (MEL) 149
4.7.1 Généralités 150
4.7.2 Modifications de la MEL à la suite de révisions de la MMEL approuvée à l'étranger 150
4.7.3 Approbation des éléments relatifs à la sécurité des cabines figurant dans la MEL 150
4.8 RENVOIS AUX MANUELS 151
4.8.1 Généralités 151
4.8.2 Liste de renvois aux manuels (MEC, SOP, MAB) 151
4.9 PROGRAMME D'OPÉRATIONS DE GIVRAGE AU SOL 154
4.10 AUTRES DOCUMENTS 155
4.10.1 Lettres des administrations aéroportuaires locales (s'il y a lieu) 155
4.10.2 Immatriculation d'un aéronef 155
4.10.3 Diagrammes d'urgence d'aéronef 155
CHAPITRE 5 – PROGRAMMES DE FORMATION – CONTENU ET EXAMEN 157
5.1 GÉNÉRALITÉS 157
5.2 APPROBATION DU PROGRAMME DE FORMATION 159
5.2.1 Le processus d'approbation du programme de formation 159
5.2.1.1 Diagramme du processus d'approbation du programme de formation 159
5.2.2 Étape 1 : Établissement d'un cadre d'examen 160
5.2.2.1 Détermination des exigences qui concernent le demandeur/l'exploitant 160
5.2.2.2 Directives fournies à le demandeur/l'exploitant 161
5.2.2.3 Importance de la participation dès le début 161
5.2.2.4 Aide supplémentaire 161
5.2.2.5 Causes possibles de retards d'approbation 161
5.2.2.6 Demandes d'approbation conditionnelle (Sous-partie 704 et 705 seulement) .. 162

5.2.2.7 Présentations à TCAC 164
5.2.3 Étape 2 : Examen préliminaire 164
5.2.3.1 Cursus soumis avec les demandes initiales de CEA 165
5.2.4 Étape 3 : Examen en profondeur 165
5.2.4.1 Bureaux des spécialistes et/ou de TCAC 165
5.2.4.2 Évaluations requises 166
5.2.4.3 Achèvement de l'étape 3 167
5.2.4.4 Approbations conditionnelles (Sous-parties 704 et 705 seulement) 167
5.2.4.5 Entreposage des dossiers 168
5.2.5 Étape 4 : Validation des cursus approuvés conditionnellement (sous-parties 704 et 705 seulement) 169
5.2.5.1 Aperçu 169
5.2.5.2 Identification et correction des lacunes du cursus 169
5.2.5.3 Évaluation de la formation 170
5.2.5.4 Révisions des cursus 172
5.2.6 Étape 5 : Approbation finale 172
5.2.6.1 Approbation accordée 173
5.2.6.2 Approbation non accordée 173
5.2.7 Retrait de l'approbation du programme de formation ou des cursus 174
5.2.7.1 Programmes de formation échus 174
5.2.7.2 Retrait de l'approbation conditionnelle du programme de formation 175
5.2.7.3 Retrait de l'approbation finale du programme de formation/cursus 175
5.2.7.4 Révisions après l'avis de retrait 176
5.2.8 Appel d'une décision de retrait d'approbation 176
5.2.9 Opérations effectuées en vertu de différentes sous-parties 177
5.2.10 Présentation et examen des programmes de formation sur les procédures de sécurité 177

5.3 FORMATION DES ÉQUIPAGES DISPENSÉE EN VERTU D'UN CONTRAT 177
5.3.1 Contrats de formation 178

5.4 INSTALLATIONS DE FORMATION 178

5.5 PERSONNEL DE FORMATION – QUALIFICATIONS ET RESPONSABILITÉS 179
5.5.1 Qualifications et responsabilités du pilote instructeur 179
5.5.1.1 Utilisation d'une autre personne qu'un pilote employé par l'exploitant pour la formation et les vérifications 179
5.5.1.2 Lorsqu'il n'y a pas de pilotes instructeurs qualifiés 180
5.5.2 Qualifications de l'animateur de LOFT 180
5.5.2.1 Compétences de CRM 181
5.5.2.2 Pilotes sans ATPL ou qualification de type applicable 181
5.5.3 Instructeurs régulateurs de vol 181

5.6 PÉRIODE DE VALIDITÉ – DATE D'EXPIRATION – FORMATION DE TOUT LE PERSONNEL 182
5.6.1 Prolongation de la période de validité 182

5.7 FORMATION PORTANT SUR LES POLITIQUES DE LA COMPAGNIE 183

5.8 FORMATION SUR LE RÉENCLENCHEMENT DES DISJONCTEURS 183

5.9 FORMATION TECHNIQUE AU SOL – ÉQUIPAGE DE CONDUITE 185
5.9.1 Autoformation des pilotes 185
5.9.2 Formation sur les travaux élémentaires et l'entretien courant 185

5.10 FORMATION SUR ENTRAÎNEUR SYNTHÉTIQUE DE VOL ET SUR AVION – FORMATION INITIALE, D'AVANCEMENT ET ANNUELLE À L'INTENTION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE 186
5.10.1 Programme de formation – Heures minimales de formation – Avions 186
5.10.2 Programme de formation – Heures de formation – Hélicoptères 186

5.10.2.1 Généralités 187
5.10.2.2 Formation périodique 187
5.10.3 Affectation des tâches de PF et PNF 187
5.10.4 Période de consolidation 187
5.10.5 Programmes de transition et d'affectation indifférenciées sur plusieurs types d'appareils 188
5.10.5.1 Programmes de transition 189
5.10.6 Formation périodique tous les six mois au lieu du CCP 190
5.11 FORMATION AUX PROCÉDURES DANS LE POSTE DE PILOTAGE DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE 191
5.12 ENTRAÎNEUR SYNTHÉTIQUE DE VOL 191
5.12.1 Utilisation de simulateurs de vol étrangers 193
5.12.2 Simulation d'illusion de piste et de conditions de surface 193
5.13 PROGRAMME DE FORMATION DE NIVEAU A POUR LES PILOTES 194
5.14 PROGRAMME DE FORMATION DE NIVEAU B POUR LES PILOTES AUTRES QUE LES PILOTES DE RELÈVE EN CROISIÈRE 194
5.15 PROGRAMME DE FORMATION DE NIVEAU C POUR LES PILOTES AUTRES QUE LES PILOTES DE RELÈVE EN CROISIÈRE 194
5.15.1 Formation supplémentaire sur simulateur au lieu de formation sur aéronef 194
5.16 PROGRAMME DE FORMATION DE NIVEAU D POUR LES PILOTES AUTRES QUE LES PILOTES DE RELÈVE EN CROISIÈRE 195
5.16.1 Formation supplémentaire sur simulateur au lieu de formation sur aéronef 195
5.17 PROGRAMME DE FORMATION DE VOL SUR AÉRONEF SEULEMENT 196
5.18 FORMATION SUR LES PROCÉDURES D'URGENCE POUR LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE 197
5.18.1 Généralités 197
5.18.2 Formation aux procédures d'urgence – Évacuation et amerrissage 200
5.19 FORMATION DE REMISE À JOUR DES COMPÉTENCES 200
5.19.1 Exigences pour expérience récente non satisfaites 200
5.19.2 Après l'expiration du CCP 200
5.20 VÉRIFICATION ET FORMATION D'AVANCEMENT 201
5.21 FORMATION POUR OCCUPER LE SIÈGE DE DROITE 201
5.22 FORMATION DES PILOTES DE RELÈVE EN CROISIÈRE (PRC) 201
5.23 ENTRAÎNEMENT TYPE VOL DE LIGNE (LOFT) 202
5.23.1 Généralités 202
5.23.2 Textes servant de guides pour les LOFT 202
5.24 FORMATION INITIALE ET PÉRIODIQUE DES MÉCANICIENS NAVIGANTS ET DES SECONDS OFFICIERS 202
5.25 FORMATION DU RÉGULATEUR DE VOL 202
5.25.1 Limites d'âge pour les régulateurs de vol 203
5.25.2 Formation initiale et périodique 203
5.25.3 Sommaire et séquence de la formation du régulateur de vol 204
5.25.4 Formation pour de multiples zones d'exploitation 205
5.25.5 Formation pour un nouvel exploitant 205
5.25.6 Services de régulation de vol et de surveillance de vol assurés par contrat 205
5.25.7 Lignes directrices relatives à la vérification de compétence des régulateurs de vol 206
5.25.8 Requalification du régulateur de vol 206
5.25.9 Instructeur régulateur de vol et inspecteur régulateur de vol 207
5.26 FORMATION DE RÉGULATEUR VÉRIFICATEUR 207

5.27 FORMATION DU PRÉPOSÉ AU SUIVI DE VOL 207
5.28 FORMATION SUR LA CONTAMINATION DES SURFACES POUR LE PERSONNEL DES OPÉRATIONS 208
5.28.1 Généralités 208
5.28.2 Programme de sensibilisation à la sécurité 208
5.29 FORMATION CONCERNANT LA LISTE D'ÉQUIPEMENT MINIMAL (MEL) 209
5.30 FORMATION SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES 209
5.31 FORMATION SUR LES MINIMUMS MÉTÉOROLOGIQUES DE DÉCOLLAGE INFÉRIEURS À LA NORME 210
5.32 FORMATION SUR LES SYSTÈMES DE NAVIGATION DE SURFACE (RNAV) 210
5.32.1 Formation au sol – Aucun récepteur intégré (récepteurs GPS installés sur le tableau de bord) 210
5.33 TRANSFERT DU CONTRÔLE OU DE LA VÉRIFICATION DE LA COMPÉTENCE DU PILOTE – FORMATION REQUISE 211
5.33.1 Exploitant commercial à exploitant commercial 211
5.33.2 Exploitant commercial/privé à exploitant privé 211
5.33.3 Exploitant privé à exploitant commercial 211
5.33.4 Combinaison exploitant privé/exploitant commercial 211
5.34 EMBAUCHE DE PILOTES QUALIFIÉS SUR TYPE – FORMATION REQUISE 212
5.35 FORMATION AU VOL À HAUTE ALTITUDE 212
5.36 FORMATION SUR L'ÉQUIPEMENT DE SURVIE 212
5.37 FORMATION SUR L'ENTRETIEN COURANT ET LE SERVICE AU SOL DES AÉRONEFS À L'INTENTION DES PILOTES 213
5.38 ENTRAÎNEMENT EN LIGNE POUR LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE 213
5.38.1 Entraînement en ligne pour l'entretien courant au sol 214
5.38.2 Éléments de l'entraînement en ligne couverts par la formation sur simulateur 214
5.38.3 Entraînement en ligne pour les procédures d'urgence 214
5.39 ENTRAÎNEMENT EN LIGNE POUR LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE – NOMBRE D'HEURES ET DE SECTEURS 215
5.40 ENTRAÎNEMENT EN LIGNE POUR LES AGENTS DE BORD 215
5.41 FORMATION DE QUALIFICATION CONCERNANT LES ROUTES ET LES AÉRODROMES 216
5.41.1 Formation de qualifications concernant les aérodromes 216
5.41.2 Qualifications concernant les routes/régions 217
5.42 FORMATION SUR L'EXPLOITATION DE BIRÉACTEURS LONG-COURRIERS (ETOPS) POUR LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE ET LES EMPLOYÉS DE MAINTENANCE 218
5.43 FORMATION SUR L'EXPLOITATION DANS DES CONDITIONS INFÉRIEURES À CELLES DE LA CATÉGORIE I 218
5.44 FORMATION RELATIVE AUX VOLS DE CONVOYAGE AVEC UN MOTEUR INOPÉRANT 219
5.45 PROGRAMME DE FORMATION SUR LA GESTION DE LA FATIGUE 219
5.46 FORMATION EN GESTION DES RESSOURCES DE L'ÉQUIPAGE (CRM) 219
5.47 FORMATION SUR LE GIVRAGE EN VOL POUR L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE 220
5.47.1 Généralités 220
5.47.2 Base de certification pour le vol dans des conditions de givrage connues 221
5.47.3 Définitions et terminologie du givrage en vol 222
5.47.4 Effets du givrage sur l'aérodynamique 222
5.47.4.1 Pontage de glace par opposition au givre résiduel 222
5.47.4.2 Effets du givre résiduel 223
5.47.5 Situations météorologiques associées au givrage en vol 223
5.47.6 Préparation du vol et renseignements sur le givrage obtenus en vol 224
5.47.7 Fonctionnement de l'équipement de dégivrage et d'antigivrage 224

5.47.7.1 Utilisation opérationnelle du dégivreur pneumatique 224
5.47.7.2 Surveillance du pilote automatique dans des conditions de givrage 224
5.47.7.3 Dégivrage ou antigivrage d'aéronefs au sol pendant que les moteurs principaux sont en marche 224

5.48 FORMATION SUR LE CONTRÔLE DES BAGAGES DE CABINE 226
5.49 DÉPLACEMENT SANS DANGER DES PASSAGERS VERS L'AVION OU À PARTIR DE CE DERNIER – FORMATION REQUISE 226
5.50 AVITAILLEMENT EN CARBURANT AVEC DES PASSAGERS À BORD – FORMATION CONCERNANT LES PROCÉDURES D'ÉVACUATION D'URGENCE 226
5.51 FORMATION DESTINÉE À ÉVITER LES IMPACTS SANS PERTE DE CONTRÔLE (CFIT) 226
5.52 FORMATION DE SENSIBILISATION AUX SITUATIONS DE BAS RÉGIME 227
5.53 FORMATION PERMETTANT DE RECONNAÎTRE UNE PANNE OU UN MAUVAIS FONCTIONNEMENT DE MOTEUR 227
5.54 FORMATION SUR LES MODALITÉS D'ACCÈS AU POSTE DE PILOTAGE 228
5.55 FORMATION SUR LA RNP-10 DU PACIFIQUE 228
5.56 FORMATION SUR LE MINIMUM D'ESPACEMENT VERTICAL RÉDUIT (RVSM) 228
5.57 FORMATION RELATIVE À UNE APPROCHE DE NON-PRÉCISION STABILISÉE AVEC ANGLE DE DESCENTE CONSTANT (CDFA) 229
5.58 FORMATION SUR LES OPÉRATIONS SIMULTANÉES SUR DES PISTES AUX INSTRUMENTS PARALLÈLES OU QUASI PARALLÈLES (ILS/PRM, LDA/PRM, SOIA) 229
5.59 PASSAGERS TURBULENTS ET ENTRAVE AU TRAVAIL D'UN MEMBRE D'ÉQUIPAGE – FORMATION REQUISE 229
5.60 FORMATION DU CHEF DE CABINE 229
5.61 FORMATION POUR LES AGENTS DE BORD AFFECTÉS À L'OUVERTURE DE PLUS D'UNE SORTIE LORS D'UNE ÉVACUATION D'URGENCE D'UN AVION 230
5.62 FORMATION POUR LE PERSONNEL TENU D'EXÉCUTER DES TÂCHES À BORD 230
5.63 AVIONS MONOMOTEURS TRANSPORTANT DES PASSAGERS EN IFR OU EN VFR DE NUIT – FORMATION DES PILOTES 230
5.64 EXPLOITATION D'HYDRAVIONS – FORMATION SUR L'ÉVACUATION SUBAQUATIQUE 231
5.65 FORMATION AU TRAVAIL AÉRIEN 231
5.66 FORMATION POUR LES PERSONNES TRANSPORTÉES À L'EXTÉRIEUR 231
5.67 FORMATION DES PILOTES POUR LES LIMITES VFR RÉDUITES DANS UN ESPACE AÉRIEN NON CONTRÔLÉ 232
5.68 FORMATION DES AGENTS DE BORD 232
5.68.1 Généralités 232
5.68.2 Formation sur le secourisme pour les agents de bord 233
5.69 FORMATION DU PERSONNEL DE MAINTENANCE 234

CHAPITRE 6 – INSPECTIONS 235

6.1 GÉNÉRALITÉS 235
6.2 STRUCTURE ORGANISATIONNELLE 235
6.2.1 Gestion 235
6.2.2 Personnel 236
6.3 SYSTÈME DE CONTRÔLE D'EXPLOITATION 236
6.3.1 Généralités 236
6.3.2 Validation d'un système de contrôle d'exploitation 237
6.3.3 Surveillance des centres de régulation de vol 237
6.3.3.1 Au début du quart 237
6.3.3.2 Pendant le quart 238

6.3.3.3 Connaissances générales du régulateur 238
6.3.3.4 Autres éléments 238
6.3.4 Pendant l'inspection en vol 239
6.3.5 Représentants de la coordination des opérations 239
6.4 TENUE DE DOSSIERS 239
6.4.1 Généralités 239
6.4.2 Dossiers de contrôle d'exploitation 240
6.4.2.1 Plans de vol exploitation 240
6.4.2.2 Documents de masse et de centrage de l'aéronef 241
6.4.2.3 Procédures de calcul du carburant 242
6.4.3 Dossiers de formation et de qualification de l'équipage 243
6.4.3.1 Dossiers des équipages de conduite 243
6.4.3.2 Dossiers personnels des équipages de conduite 244
6.4.3.3 Dossiers des agents de bord 244
6.4.4 Dossiers du personnel d'exploitation 244
6.4.4.1 Dossiers des régulateurs de vol 244
6.5 INSTALLATIONS – BASE/BASE SECONDAIRE 245
6.5.1 Installations 245
6.5.2 Services et équipement de soutien opérationnel 246
6.5.3 Aérodromes et héliports – Inspections sur place 246
6.5.3.1 Aéroports/aérodromes/héliports pour le service aérien 246
6.5.3.2 Inspections des aérodromes et des héliports pour des services réguliers 247
6.6 AÉRONEF 250
6.6.1 Généralités 250
6.6.2 Communication bilatérale avec les membres d'équipage de conduite 250
6.6.3 Inspection de la cabine 251
6.7 APPROBATION DE LA CABINE D'ENTRAÎNEMENT À L'ÉVACUATION D'URGENCE 252
CHAPITRE 7 – DÉMONSTRATIONS 254
7.1 GÉNÉRALITÉS 254
7.2 PLAN AUX FINS D'EXAMEN – DÉMONSTRATIONS (CDE) 254
7.3 VOLS DE DÉMONSTRATION 254
7.3.1 Généralités 254
7.3.2 Planification 255
7.3.3 Démonstration avant le vol 255
7.3.4 Démonstrations en vol 256
7.3.5 Démonstrations de la cabine 258
7.3.6 Démonstrations après le vol 258
7.3.7 Lacunes relatives aux démonstrations en vol 259
7.4 PROGRAMMES DE FORMATION 259
7.5 DÉMONSTRATION DE L'ÉVACUATION D'URGENCE 260
7.6 DÉMONSTRATION D'AMERRISSAGE FORCÉ 261
CHAPITRE 8 – EXIGENCES RELATIVES À LA MAINTENANCE D'AÉRONEFS 263
8.1 GÉNÉRALITÉS 263
8.2 SYSTÈME DE CONTRÔLE DE LA MAINTENANCE 263
8.2.1 Généralités 263
8.2.2 Fonctions du titulaire d'un certificat 264
8.2.3 Personnel et installations de maintenance 264
8.2.4 Méthodes de correction des défectuosités et de contrôle des mesures correctives 264

8.2.5 Procédures de remise en service technique 264
8.2.6 Programme d'assurance de la qualité 265
8.2.7 Manuel de contrôle de la maintenance 265
8.2.8 Ententes de maintenance 265
8.2.9 Travaux élémentaires 265
8.2.10 Entretien courant 266
8.2.11 Programme de formation 266
8.2.12 Dossiers du personnel 266
8.2.13 Rapport de difficultés en service 266
8.2.14 Systèmes de gestion de la sécurité 267

CHAPITRE 9 – FONCTIONS ADMINISTRATIVES 268

9.1 GÉNÉRALITÉS 268
9.2 LETTRES DE CONFIRMATION 268
9.3 LETTRES D'EXPLICATION 268
9.4 LETTRES DE FIN 268
9.5 LETTRES D'APPROBATION 268
9.5.1 Lettres d'approbation conditionnelle 268
9.5.2 Lettres d'approbation finale 269
9.6 LETTRES D'ACCEPTATION 269
9.7 LETTRES DE NON-CONFORMITÉ 270
9.8 LETTRES DE SUSPENSION/D'ANNULATION/DE REFUS DE DÉLIVRANCE/DE REFUS DE MODIFICATION 270
9.9 AUTRES LETTRES 271

CHAPITRE 10 – AUTRES LOIS APPLICABLES 272

10.1 RÈGLEMENT CANADIEN SUR LA SÛRETÉ AÉRIENNE, LOI SUR LA SÛRETÉ DES DÉPLACEMENTS AÉRIENS ET RÈGLEMENT SUR LA SÛRETÉ DES DÉPLACEMENTS AÉRIENS 272
10.1.1 Transports Canada – Direction générale de la sûreté aérienne 272
10.1.2 Exigences en matière de sûreté aérienne 272
10.1.3 Présentation et examen de la documentation du demandeur/de l'exploitant liée à la sûreté 272
10.1.4 Après la délivrance du CEA 272
10.2 LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES 273
10.2.1 Règlement sur le transport des marchandises dangereuses 273
10.3 LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA 273
10.3.1 Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada) 273
10.3.2 Exclusions des exigences de licence de l'Office des transports du Canada – Services spécialisés 275
10.3.3 Dash 8, série 100 ou 200 – Condition spéciale 275
10.3.4 Demande de délivrance de licence de l'OTC 275
10.3.5 L'état de l'évaluation par l'OTC 276
10.3.6 Avis de modifications des CEA à l'OTC 276
10.4 ACCORD CANADA–ÉTATS-UNIS–MEXIQUE (ACEUM) 276
10.4.1 Généralités 276
10.4.2 Contexte 276
10.4.3 Modifications de l'ALÉNA à l'ACÉUM 277
10.4.4 Définitions et abréviations 277
10.4.5 Opérations transfrontières de l'ACÉUM 279
10.4.5.1 Exigences générales 279

10.4.5.2 Conditions d'exploitation 280
10.4.5.3 Exigences spéciales 281
10.4.6 Exigences en matière d'équipement de survie à l'étranger 282
10.4.6.1 Opérations aux États-Unis du Mexique: 282
10.4.7 Exigences en matière d'assurances 283
10.4.7.1 États-Unis du Mexique 283
10.4.7.2 États-Unis d'Amérique 283
10.4.8 Formation au pilotage 283
10.4.8.1 Principes généraux 283
10.4.8.2 Qualifications additionnelles du pilote instructeur 284

ANNEXE A – CERTIFICAT D'EXPLOITANT INTÉRIEUR 285

A1.0 CEA PARTIE I 285
A2.0 CEA PARTIE II – SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION 289
A3.0 CEA PARTIE III – BASES ET POINTS RÉGULIERS 292

ANNEXE B – FORMULAIRES ET DOCUMENTS 294

ANNEXE C – EXEMPLE DE QUESTIONS À POSER À UN ÉVENTUEL GESTIONNAIRE DES OPÉRATIONS / PILOTE EN CHEF 297

ANNEXE D – CARTE DES ZONES D'EXPLOITATION DE L'OACI 300

ANNEXE E – CARTE DES ZONES A, B ET C POUR L'EXIGENCE DE CARBURANT DANS LES CARAÏBES 301

ANNEXE F – ARTICLES DE LA MEL TOUCHANT LA SÉCURITÉ DES CABINES . 302

1.1 Volume 2 – Certificat d'exploitation aérienne commercial

1.1.1 Objectif

(1) Le but du présent volume du manuel TP 4711 est de fournir une norme nationale, conforme aux exigences réglementaires, pour l'émission, la modification, la suspension ou l'annulation d'un certificat d'exploitation aérienne (CEA) commercial, y compris toutes les autorisations connexes.

(2) Ce volume accessible au public s'applique à tous les employés de Transports Canada, Aviation civile (TCAC), ainsi qu'aux exploitants, organismes de formation, employés de l'exploitant, de même qu'aux particuliers et aux organismes qui font usage des privilèges qui leur sont accordés en vertu d'une délégation de pouvoirs ministériels externe.

(3) Dans le domaine du transport aérien, la relation qui existe entre l'exploitant et le passager est généralement contractuelle et donc, impersonnelle. Elle requiert l'assurance que tout le personnel de l'exploitant est compétent, que l'aéronef est en état de vol, mais aussi que l'équipement utilisé par l'exploitant est apte à assurer le service proposé.

(a) Les inspecteurs de la sécurité de l'Aviation civile (ISAC), au moyen d'un examen et de l'approbation des documents soumis conjointement avec les inspections de vérification, formuleront des recommandations quant à la délivrance d'un CEA. Ces recommandations doivent être fondées sur la décision de déterminer si le demandeur/l'exploitant respecte ou non les exigences réglementaires et les normes énoncées dans le RAC en ce qui concerne le type de service proposé.

(b) L'exploitant doit prouver qu'il est en mesure d'offrir un service sûr et convenable, conformément aux normes réglementaires et aux procédures prescrites du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

(4) La protection du public est assurée par la *Loi sur l'aéronautique*, le RAC et les *Normes de service aérien commercial* (NSAC).

(a) Les exigences législatives énoncées dans ces documents représentent les principaux instruments permettant de veiller à l'exploitation sécuritaire de l'aéronef, de concert avec les certificats des exploitants et les spécifications d'exploitation, sont les documents concrets délivrés à l'exploitant pour attester que celui-ci est apte à offrir un service de transport aérien ou un service de travail aérien.

(5) Il incombe à l'ISAC de se MABiliariser avec l'ensemble des exigences réglementaires et de s'assurer, au cours de ses inspections, que l'exploitant les respecte. Aucune dérogation aux normes et aux règlements fondamentaux sur la sécurité aérienne n'est tolérée.

(a) Lorsqu'un exploitant propose un autre moyen de se conformer à un règlement ou à une norme, les critères suivants serviront à évaluer si sa proposition peut être acceptée en se posant les questions suivantes :

i. Offre-t-elle un niveau de sécurité acceptable?

ii. Est-elle plus ou moins restrictive que le moyen de conformité « normal »?

iii. Poursuit-elle le même but et aborde-t-elle les mêmes questions que le moyen « normal » de conformité?

iv. Fait-elle appel aux renseignements les plus à jour et les plus fiables qui sont disponibles?

La liste présentée ci-dessus ne sera peut-être pas pertinente dans certaines circonstances. Pour plus de conseils, veuillez consulter l'AARTF – Normes de l'aviation commerciale.

(b) Dans certains cas, des dérogations aux normes ou aux procédures établies pourront être autorisées au moyen de spécifications d'exploitation ou d'autorisations. Ces types de pouvoirs peuvent être associés directement au CEA (p. ex., spécifications d'exploitation), ou peuvent être conférés séparément (p. ex., autorisations, exemptions).

1.1.2 Application

(1) Le présent volume s'applique :

(a) à tous les demandeurs d'un nouveau CEA commerciale;

(b) à tous les exploitants commerciaux nationaux certifiés (détenant un certificat émis en vertu des sous-parties 702, 703, 704 et/ou 705 du RAC), qui demandent :

i. une modification à leur certificat existant;

ii. l'ajout d'une nouvelle sous-partie ou catégorie à leur certificat.

Remarque : L'exploitant aérien qui effectue un vol avec seulement du personnel de la compagnie à bord peut exploiter l'aéronef conformément à la sous-partie 604. Cependant, cet exploitant doit détenir un document d'enregistrement d'exploitant privé (DEEP) de la sous-partie 604.

(2) Les instructions et les directives du présent volume doivent être appliquées conjointement avec celles contenues dans les autres volumes du manuel TP4711, et les autres documents d'orientation en vigueur.

(3) Compte tenu de l'ampleur des opérations abordées dans ce manuel et des nombreuses variables mises en cause, il n'est pas possible de fournir des procédures et des instructions détaillées pour toutes les exigences.

(a) Un bon jugement doit être appliqué lors de l'utilisation du présent manuel.

(b) Les ISAC de TCAC doivent avoir une connaissance approfondie du contenu du présent manuel et ils doivent se conformer aux politiques, aux procédures et aux lignes directrices qui y sont énoncées.

(c) Si une situation est hors du champ d'application du présent manuel, et des directives supplémentaires sont nécessaires, veuillez communiquer avec AARTF – Normes de l'aviation commerciale.

1.1.3 Structure du volume

(1) Chapitre 1 – Introduction

- Fournit un aperçu du présent volume.
- Décrit les conventions typographiques utilisées.
- Explique la façon d'interpréter les directives fournies dans ce volume.

(2) Chapitre 2 - Demande de CEA commerciale

- Présente une vue d'ensemble du processus de demande de CEA intérieure.
- Énumère les types de demandes qui peuvent être présentées.
- Décrit les formulaires et les outils qui doivent accompagner un dossier de demande.
- Examine le processus général de demande, et explique la mesure dans laquelle les formulaires et les outils font partie de ce processus.

(3) Chapitre 3 – Information sur les processus de base

- Fournit des renseignements généraux sur un certain nombre de principaux sujets liés à l'agrément des exploitants.

- Couvre des sujets directement liés aux formulaires et aux documents du dossier de demande.

(4) Chapitre 4 – Manuels et documents – contenu et examen

- Traite de sujets liés à la préparation d'un Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC), d'un manuel d'utilisation d'aéronef (AOM), d'un manuel de procédures d'utilisation normalisées (SOP), d'un manuel des agents de bord (MAB), et d'une liste d'équipement minimal (MEL).

  Remarque : Bien que les programmes de formation fassent partie de l'exigence du MEC, étant donné que les programmes de formation sont considérablement détaillés, et que leur examen et leur approbation peuvent également suivre un processus légèrement différent, les programmes de formation figurent au chapitre 6.

- Place les sujets dans un ordre correspondant à la façon dont ils sont répertoriés dans la norme applicable du RAC liée à ce manuel/document.
- Fournit des références pour d'autres programmes et documents (p. ex., Programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol, lettres des administrations aéroportuaires locales, immatriculation des aéronefs).

(5) Chapitre 5 – Programmes de formation – contenu et examen

- Couvre les directives sur la préparation et la revue des programmes de formation.
- Inclut un aperçu du processus d'approbation du programme de formation qu'il faut utiliser :
  - i. dans le cadre d'une demande initiale;
  - ii. comme processus à suivre lors de l'examen d'un document autonome de l'exploitant pour modifier son programme de formation (c.-à-d. lorsqu'il dispose déjà d'un programme de formation approuvé et d'un CEA).
- Présente les sujets dans un ordre correspondant à la façon dont ils sont répertoriés dans la norme de formation applicable du RAC.

(6) Chapitre 6 - Inspections

- Couvre les directives sur les exigences en matière d'inspections préalables à l'agrément et de leur conduite.

(7) Chapitre 7 - Démonstrations

- Fournit des détails sur des sujets liés aux démonstrations qu'un demandeur/exploitant doit faire, et que les inspecteurs doivent évaluer relativement à l'efficacité à l'étape préalable à l'agrément.

(8) Chapitre 8 – Exigences relatives à la maintenance d'aéronefs

- Fournit des directives sur des questions liées aux exigences de maintenance découlant d'une demande de CEA intérieure.

(9) Chapitre 9 – Fomctions administratives

- Résume l'information liée aux fonctions administratives après l'acceptation d'une demande de CEA intérieure.

(10) Chapitre 10 – Autre lois applicable

- Fournit un sommaire des autres lois applicables liées au processus de demande de CEA.
- Comprend des détails procéduraux sur la façon dont un demandeur/exploitant peut satisfaire aux exigences dans le cadre de ces autres textes législatifs.

(11) Annexes

- Inclut un exemple représentatif de la présentation d'un CEA intérieure, ainsi qu'une brève description de tous les champs possibles où le CEA peut contenir des renseignements.
- Fournit du matériel supplémentaire pour le demandeur/l'exploitant et les membres du personnel de TCAC.

1.1.4 Conventions typographiques utilisées

1.1.4.1 Boîte de référence

(1) Des boîtes de référence apparaissent régulièrement dans tout le volume.

(2) Le boite de référence sert de résumé de :

(a) si le sujet est applicable au lecteur (basé sur la sous-partie du RAC);

(b) quelles références réglementaires sont applicables au sujet; et

(c) documents d'orientation qui existent déjà sur le sujet.

(3) **Examinez attentivement la boîte de référence et les documents de référence associés qui y sont énumérés avant de passer aux conseils fournis sous la boîte de référence**.

(a) Ce volume est conçu pour fournir une assistance au demandeur/exploitant et à l'ISAC qui va au-delà de ce qui est prévu dans les règlements, les normes et les documents d'orientation publiés.

(b) Ce volume ne retraitera ni ne contredira aucune référence réglementaire ni aucun document d'orientation publié.

1.1.4.1.1 Comment interpréter la boîte de référence:

Figure 1 - EXEMPLE DE RÉFÉRENCE

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	702.22(3)a)		S. O.	S. O.
NSAC :	722.22		S. O.	S. O.
Document(s) :	CI 702-191			

(1) Vérification de la colonne de sous-partie :

(a) Si une disposition du RAC et/ou des NSAC est indiquée sous une sous-partie, alors le sujet de cette disposition doit être abordé dans le manuel/document applicable.

i. Les demandeurs/exploitants doivent décrire la façon dont ils respectent cette exigence.

ii. Les ISAC doivent vérifier si cette exigence est respectée.

(b) Si aucune disposition du RAC et/ou des NSAC n'est indiquée sous une sous-partie, mais que la case est laissée en blanc, il serait utile d'examiner le sujet abordé dans la section.

i. Les demandeurs/exploitants peuvent trouver avantageux d'aborder ce sujet dans leurs procédures, mais ils ne sont pas tenus de le faire.

1. Cela pourrait être considéré comme un exemple d'adoption de « pratiques exemplaires ».

ii. Les ISAC qui passent en revue un document et qui constatent que ce sujet est abordé peuvent l'examiner afin d'en déterminer l'acceptabilité, mais ils ne

peuvent pas l'approuver ni le refuser (c.-à-d. qu'il ne s'agit pas d'une exigence réglementaire pour cette sous-partie).

1. Si ce qui est décrit dans la présentation du demandeur/de l'exploitant sur ce sujet n'est pas acceptable, l'inspecteur est tenu d'informer le demandeur/l'exploitant en conséquence (c.-à-d. que le sujet devra être révisé ou retiré du document).

(c) Les cases sous une sous-partie (se rapportant au RAC et/ou aux NSAC) qui sont en gris et qui portent la mention « S. O. » indiquent que ce sujet ne s'applique pas à l'exploitation relevant de cette sous-partie.

i. Le sujet ne devrait donc pas être abordé dans les documents/procédures du demandeur/de l'exploitant (c.-à-d. qu'il convient de passer à la section suivante).

ii. Les inspecteurs ne devraient pas constater que ce sujet est abordé dans les documents du demandeur/de l'exploitant.

1. Le cas échéant, le sujet devra être retiré par le demandeur/l'exploitant.

(2) Emplacement de référence NSAC:

(a) Une lettre devant un renvoi aux NSAC indique que le renvoi est propre à un type particulier d'exploitant, notamment :

A – Aéronefs

AI – Aéronef IFR et de VFR de nuit

AV – Aéronefs VFR de jour

H – Hélicoptères

H – Hélicoptères

HI – Hélicoptères IFR

HV – Hélicoptères VFR

Remarque : Comme susmentionné, il peut s'avérer utile de tenir compte des lignes directrices fournies pour un sujet, même si ce n'est pas expressément requis pour votre exploitation (p. ex., même si une disposition des NSAC est indiquée comme « AI », elle peut contenir des renseignements utiles pour les vols d'aéronefs VFR).

(3) Documents d'orientation existants:

(a) La case « Document(s) » répertorie tout document de référence actuel que le lecteur devrait examiner.

i. Ces documents fournissent de la documentation/des lignes directrices/une interprétation qui vont au-delà des dispositions du RAC ou des NSAC auxquels ils se rapportent.

1.1.4.2 Case des présentations du demandeur/de l'exploitant

(1) Le TEXT dans la petite boîte avec une bordure rayée apparaissant sous la boîte de référence listera les formulaires, les manuels ou les documents que le demandeur/l'exploitant doit inclure avec ses soumissions. P. ex. :

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
MEC
RC MEC 70X

Remarque : Les abréviations utilisées pour répertorier les formulaires et / ou les documents se trouvent à l'annexe B de ce volume.

- Lorsqu'un «X» est inclus dans le numéro de document, le demandeur / l'exploitant doit utiliser le formulaire de sous-partie approprié.
- Lorsqu'un «T» est inclus dans le numéro de document, le document s'applique à toutes les sous-parties (c'est-à-dire qu'il n'y a qu'un seul document pour toutes les sous-parties)

1.1.4.3 Liste des outils de l'inspecteur

(1) Le TEXTE inversé sous la petite boîte avec bordure rayée montre qu'il y a des outils que l'ISAC doit compléter dans son examen/inspection/évaluation. P. ex. :

TCAC doit remplir :
DP BASE 70T

Remarque : Les abréviations utilisées pour répertorier les formulaires et / ou les documents se trouvent à l'annexe B de ce volume.

- Lorsqu'un « X » est inclus dans le numéro du document, l'ISAC devrait utiliser le formulaire de la sous-partie appropriée.
- Lorsqu'un «T» est inclus dans le numéro de document, le document s'applique à toutes les sous-parties (c'est-à-dire qu'il n'y a qu'un seul document pour toutes les sous-parties)

1.1.5 Révisions

1.1.5.1 Processus de révision

(1) Le présent document, ainsi que tous les volumes dans le manuel TP 4711 doivent être révisés au besoin, en fonction de la rétroaction de l'utilisateur. Le but est d'offrir un mécanisme d'amélioration continue non seulement des lignes directrices comprises dans le manuel, mais également des outils conçus pour simplifier, améliorer et accélérer le processus de demande.

(a) Transports Canada (TC) souhaite recevoir des commentaires sur les processus, les procédures et les outils contenus dans le présent volume.

Veuillez transmettre tout commentaire à :

TP4711@tc.gc.ca

(2) Comme le présent volume (et tout le manuel) sera révisé périodiquement, veuillez vous assurer d'utiliser la version la plus récente.

(a) Vous trouverez la dernière version sur le site Web de TCAC à :

https://tc.canada.ca/fr/aviation/publications/manuel-agrement-exploitants-aeriens-tp-4711

(3) Le cycle de révision prévu pour le manuel TP 4711 sera chaque période successive de 180 jours.

1.2 Références et exigences

1.2.1 Documents de référence

(1) *Loi sur l'aéronautique* (L.R.C., ch. A-2);

(2) *Chapitre 551 du Manuel de navigabilité*;

(3) *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et normes connexes;

(4) *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* (RCSA 2012);

(5) CI 107-001 : Guide sur l'élaboration des systèmes de gestion de la sécurité;

(6) CI 107-002 : Guide sur le développement des systèmes de gestion de la sécurité à l'intention des plus petits organismes de l'aviation;

(7) CI 302-019 : Méthode d'identification du numéro du groupe d'aéronefs;

(8) CI 302-021 : Introduction de la 5e édition du TP 312;

(9) CI 500-011 : Certification dans la catégorie restreinte de petits avions et de petits hélicoptères à des fins de travaux aériens spécialisés;

(10) CI 525-014 : Certification des avions de la catégorie transport sur des pistes étroites;

(11) CI 602-005 : Ajout d'informations sur les aéroports dans les publications aéronautiques;

(12) CI 700-001 : L'autorisation spéciale pour les marchandises dangereuses;

(13) CI 700-002 : Transport de bouteilles d'oxygène thérapeutique ou de concentrateurs d'oxygène portatifs à l'usage des passagers d'aéronef;

(14) CI 700-004 : Document consultatif sur les systèmes anticollision embarqués;

(15) CI 700-005 : Utilisation d'appareils électroniques portatifs émetteurs et non émetteurs;

(16) CI 700-006 : Espace aérien – Qualité de navigation requise 4 (RNP 4) et Qualité de navigation requise 10 (RNP 10);

(17) CI 700-010 : Passagers turbulents et incidents d'entrave au travail d'un membre d'équipage;

(18) CI 700-011 : Utilisation de pistes sans revêtement en dur;

(19) CI 700-012 : Exposés sur les mesures de sécurité à l'intention des passagers;

(20) CI 700-013 : Procédures et formation pour la préservation des données enregistrées à bord d'un aéronef;

(21) CI 700-016 : Conformité à la réglementation et aux normes sur le franchissement des obstacles avec un moteur en panne;

(22) CI 700-017 : Qualifications de membre d'équipage de conduite – Articles 702.65 et 703.88 du RAC- Méthode de regroupement, à des fins de CCP périodiques, d'avions ayant une MMHD de moins de 7 000 livres et exploités en vertu des sous-parties 702 et 703 du RAC;

(23) CI 700-018 : Qualifications des membres d'équipage de conduite – Articles 702.65 et 703.88 du RAC – Liste des regroupements approuvés et annulés d'avions utilisés à des fins de CCP périodiques et utilisés en vertu des sous-parties 702 et 703 du RAC;

(24) CI 700-020 : Organisateurs électroniques de poste de pilotage;

(25) CI 700-022 : Procédures de contrôle de la masse et du centrage des exploitants aériens régis par les sous-parties 704 et 705 du *Règlement de l'aviation canadien*;

(26) CI 700-028 : Contrôle de la trajectoire verticale pendant une approche de non-précision;

(27) CI 700-030 : Applications électroniques des durées d'efficacité (eHOT);

(28) CI 700-031 : Prévention et sortie de décrochage d'un avion;

(29) CI 700-032 : Inhalateur protecteur;

(30) CI 700-039 : Exigences s'appliquant à l'obtention d'une autorisation spéciale pour le minimum réduit d'espacement vertical (RVSM);

(31) CI 700-042 : Gestion des ressources de l'équipage (CRM);

(32) CI 700-045 : Processus lié aux exemptions et aux dossiers de sécurité du système de gestion des risques liés à la fatigue;

(33) CI 700-046 : Exigences relatives au système de gestion des risques liés à la fatigue;

(34) CI 700-047 : Gestion de la fatigue des membres d'équipages de conduite - Réglementation normative

(35) CI 700-049 : Approches interrompues avec pentes de montée publiées : Autorisation spéciale et conseils;

(36) CI 703-004 : Utilisation du poids pondéré des passagers par les transporteurs aériens commerciaux relevant de la sous-partie 703 du *Règlement de l'aviation canadien*;

(37) CI 705-002 : Processus d'approbation des programmes de formation initiale d'agent de bord destinés à être utilisés par plusieurs exploitants aériens;

(38) CI 705-007 : Formation sur les rebonds à l'atterrissage destinée aux exploitants aériens relevant de la sous-partie 705;

(39) CI 705-008 : Conformité aux exigences réglementaires relatives à l'équipement de survie fixée au radeau de sauvetage;

(40) CI 705-009 : Démonstration des procédures d'évacuation d'urgence et d'amerrissage forcé – Exploitation d'une entreprise de transport aérien;

(41) Canada Air Pilot - Pages générales (CAP GEN)

(42) CIACA Nº 0102R – Rangement des déchets jetables résultant du service en vol dans les toilettes d'aéronefs;

(43) CIACA Nº 0115R2 – Processus d'approbation du gestionnaire d'agents de bord;

(44) LIGNES DIRECTRICES SUR LES DURÉES D'EFFICACITÉ (HOLDOVER TIME – HOT) – https://www.tc.gc.ca/fr/services/aviation/regles-generales-utilisation-vol/degivrage-aeronef/tableaux-durees-efficacite.html;

(45) BIP 2015-12 : Changements temporaires à la procédure d'examen d'une liste d'équipement minimal;

(46) RCN-019-2017 : Exclure la formation de premiers soins de son programme de formation de l'agent de bord et d'une section de premiers soins de son manuel de l'agent de bord;

(47) RCN-022-2017 : Autoriser un membre dûment formé du personnel d'exploitation de la compagnie à donner oralement l'exposé normalisé sur les mesures de sécurité aux passagers avant l'embarquement;

(48) RCN-039-2018 : Reporter l'entrée en vigueur du règlement relatif aux heures de travail des membres d'équipage de conduite et périodes de repos;

(49) RCN-080-2014 : Offrir un siège d'observateur dans le poste de pilotage à bord d'un vol intérieur à un pilote non-opérationnel;

(50) NFPA 407 – Standard for Aircraft Fuel Servicing (Norme pour les équipements d'avitaillement d'aéronefs);

(51) Lettre de politique Nº 173 – *Crédits relatifs aux qualifications des membres d'équipage de conduite dans le cas de programmes de transition et de programmes d'affectation indifférenciée sur plusieurs types d'appareils*;

(52) IP 700-006 : Inhalateur protecteur;

(53) IP 725-001 : Examens généraux pour régulateur de vol;

(54) IP SUR-001 : Procédures de surveillance;

(55) TP 312 : Aérodromes – Normes et pratiques recommandées – Aérodromes terrestres;

(56) TP 4711 : Manuel d'agrément des exploitants – Volumes 1 et 3;

(57) TP 6327 : Critères de sécurité pour l'approbation des opérations de bimoteurs avec distance de vol prolongée (ETOPS);

(58) TP 6533 : Manuel du pilote vérificateur agréé;

(59) TP 9155 : Manuel des politiques et procédures en matière de liste principale d'équipement minimal et de liste d'équipement minimal;

(60) TP 9685 : Manuel des simulateurs d'avions et de giravions;

(61) TP 11524 : Manuel d'agrément des exploitants aériens étrangers

(62) TP 12295 : Norme relative au manuel des agents de bord;

(63) TP 12296 : Norme de formation des agents de bord;

(64) TP 12513 : Régulateur de vols – Guide d'étude et de référence;

(65) TP 13094 : Approbation des calendriers de maintenance - Manuel de politiques et procédures;

(66) TP 14052 : Lignes directrices pour les aéronefs – lors de givrage au sol;

(67) TP 14114 : Manuel du régulateur vérificateur agréé;

(68) TP 14371 : Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (AIM de TC);

(69) TP 14408 : Lignes directrices de Transports Canada, Aviation civile : Manuels de contrôle de la maintenance;

(70) TP 14427 : Manuel de contrôle de la maintenance (MCM) de l'exploitant aérien;

(71) TP 14572 : Système de gestion des risques liés à la fatigue pour le milieu aéronautique canadien – Introduction à la gestion de la fatigue;

(72) TP 14573 : Système de gestion des risques liés à la fatigue pour le milieu aéronautique canadien – Stratégies de gestion de la fatigue pour les employés;

(73) TP 14574 : Système de gestion des risques liés à la fatigue pour le milieu aéronautique canadien – Cahier d'évaluation de l'employé;

(74) TP 14575 : Système de gestion des risques liés à la fatigue pour le milieu aéronautique canadien – Élaboration et mise en œuvre d'un système de gestion des risques liés à la fatigue;

(75) TP 14576 : Système de gestion des risques liés à la fatigue pour le milieu aéronautique canadien – Lignes directrices pour l'élaboration de politiques et de procédures;

(76) TP 14577 : Système de gestion des risques liés à la fatigue pour le milieu aéronautique canadien – Introduction aux outils de vérification de la fatigue;

(77) TP 14578 : Système de gestion des risques liés à la fatigue pour le milieu aéronautique canadien – Manuel du formateur.

1.2.2 Documents annulés

(1) CI 703-005 : Période de validité du contrôle de la compétence du pilote dans le cadre d'une exploitation d'un taxi aérien en vertu de la s ous -partie 703 du RAC

(2) CIACA N° 0072R – *Dégivrage ou antigivrage d'aéronefs au sol pendant que les moteurs principaux sont en marche;*

(3) CIACA N° 0091R – *Limites de temps de vol et de temps de service de vol et périodes de repos;*

(4) CIACA N° 0107R – *Déclaration des défectuosités et de l'équipement d'aéronef qui n'est pas en état de service;*

(5) CIACA N° 0108 – *Exigences relatives aux inhalateurs protecteurs;*

(6) CIACA N° 0116 – *Dénombrement des enfants en bas âge à bord d'un avion;*

(7) CIACA N° 0117 – *Formation en gestion des ressources du poste de pilotage;*

(8) CIACA Nº 0127 – *Liste de renvois aux manuels;*

(9) CIACA Nº 0130R – *Document de référence modifié concernant les opérations dans des conditions de givrage en vol*;

(10) CIACA Nº 0141 – *Avis aux pilotes et aux exploitants aériens sur les dangers potentiels liés à un atterrissage interrompu ou à une remise des gaz à bas régime;*

(11) CIACA Nº 0147 – *Mise à jour sur les opérations dans des conditions de givrage en vol*;

(12) CIACA Nº 0153 – *Exigences relatives aux vols effectués la nuit selon les règles de vol à vue (VFR de nuit);*

(13) CIACA Nº 0161 – *Impacts sans perte de contrôle;*

(14) CIACA Nº 0167 – *Avis aux exploitants aériens et aux pilotes régis par la sous-partie 703 du RAC effectuant des vols IFR à un seul pilote et transportant des passagers;*

(15) CIACA Nº 0169 – *Formation sur la perte de maîtrise d'un aéronef;*

(16) CIACA Nº 0204R – *Conformité aux exigences réglementaires relatives aux gilets de sauvetage pour enfants en bas âge;*

(17) CIACA Nº 0207 – *Système de contrôle du temps de vol et du temps de service de vol;*

(18) CIACA Nº 0248 – *Opérations sur piste étroite;*

(19) BIP 2015-12 – *Changements temporaires a la procedure d'examen d'une liste d'equipement minimal;*

(20) BIP 2016-10 – *Processus d'examen et d'approbation du manuel et des documents du programme de formation par les ISAC-Sécurité des cabines;*

(21) Lettre de politique Nº 121 – *Procédures d'approbation de services réguliers de transport de passagers à des aérodromes non certifiés;*

(22) Lettre de politique Nº 141 – *Utilisation d'un même aéronef dans le cadre d'activités régies par différentes sous-parties de la partie VII du Règlement de l'aviation canadien (RAC) par les exploitants titulaires de certificats d'exploitation aérienne (CEA);*

(23) Lettre de politique Nº 153 – *Formation sur les procédures d'urgence pour les pilotes – formation pratique;*

(24) Lettre de politique Nº 154 – *Approbation des programmes de formation des exploitants aériens;*

(25) Lettre de politique Nº161 – *Réenclenchement des disjoncteurs;*

(26) Lettre de politique Nº 162 – *Interprétation de l'alinéa 700.15(1)f) du Règlement de l'aviation canadien (RAC) – Vols selon les Règles de vol aux instruments (IFR) n'exigeant qu'un seul pilote – Limites de temps de vol;*

(27) Lettre de politique Nº 165R2 – *Transport de charges externes;*

(28) Lettre de politique Nº 175 – *Autoformation des pilotes au service des exploitants aériens canadiens régis par les sous-parties 702 et 703 du RAC;*

(29) Lettre de politique Nº 177 – *Revue des procédures sur la sûreté des membres d'équipage et des programmes de formation;*

(30) R740.14 – Système de contrôle;

(31) R740.15 – Limites de temps de vol;

(32) S740.15 – Limites de temps de vol;

(33) R740.16 – Limites de temps de service de vol et périodes de repos;

(34) S740.16 – Limites de temps de service de vol et périodes de repos;

(35) S740.17 – Circonstances opérationnelles imprévues;

(36) R740.19 –Exigences relatives à la période sans service;

(37) S740.19 –Exigences relatives à la période sans service;

(38) R720.21 – Membres d'équipage de conduite de réserve;

(39) S720.21 – Membres d'équipage de conduite de réserve;

(40) S740.23 – Repos aux commandes au poste de pilotage;

(41) 743.01 – Passage d'une sous-partie à une autre à cause du type d'aéronef;

(42) RS743.07 – Demande de certificat d'exploitation aérienne (CEA);

(43) R743.07(2)(b)(i) – Qualifications et responsabilités du gestionnaire des opérations;

(44) R743.07(2)(b)(ii) – Qualifications et responsabilités du pilote en chef;

(45) N743.07(2a,2b) – Absence du gestionnaire des opérations ou du pilote en chef;

(46) R743.14 – Personnel des opérations;

(47) R743.15 – Exigences relatives à un service aérien régulier;

(48) R743.17 – Autorisation de vol;

(49) R743.18(2) – Plan de vol exploitation – Endroit;

(50) R743.18(3) – Conservation des plans de vol exploitation;

(51) N743.18 – Plan de vol exploitation – Officieux;

(52) R743.20 – Planification des vols – Réserves de carburant;

(53) R743.24 – Nombre de passagers à bord d'un aéronef monomoteur;

(54) NR743.28 – Visibilité en vol minimale en vol VFR – Espace aérien non contrôlé;

(55) N743.30(2) – Décollage – RVR 1200 – Performances homologuées pour le décollage avec un moteur en panne;

(56) RN743.30(2) – Décollage – RVR 1200 – Performances non homologuées pour le décollage avec un moteur en panne;

(57) NR743.34 – Routes dans l'espace aérien non contrôlé;

(58) RN743.37 – Contrôle de la masse et du centrage;

(59) N743.37 – Contrôle de la masse et du centrage – Lignes de charge – Avions;

(60) NR743.37 – Programme de contrôle de la masse et du centrage – Avion – Mise en œuvre du système de masse et de centrage;

(61) RN743.37 – Conservation des documents de masse et de centrage;

(62) RN743.39 – Exposé donné aux passagers – Exposé normalisé sur les mesures de sécurité;

(63) R743.64 – Exigences générales – Instruments en place droite;

(64) R743.88 – Qualifications des membres d'équipage de conduite – Vol non payant;

(65) R743.88(1)b) – Qualifications des membres d'équipage de conduite – Décollages et atterrissages;

(66) S743.88(2)(b)(iv) – Vérification de compétence;

(67) R743.88(6) – Qualifications des membres d'équipage – Personne autre d'un pilote salarié;

(68) N743.88 – Regroupements à des fins de CCP – Annexe II;

(69) R743.91(3) – Période de validité – Prolongement;

(70) R743.98 – Programme de formation – Tableaux de formation minimale (Avions);

(71) N743.98(7) – Entraîneur synthétique de vol;

(72) R743.98(2)(c)(v) – Formation sur la contamination des surfaces;

(73) R743.98(3)c) – Formation sur la contamination des surfaces – Programme de sensibilisation à la sécurité;

(74) R743.98(21)(b) – Formation au sol – aucun récepteur intégré (récepteurs GPS installés sur le tableau de bord);

(75) N743.98(24) – Formation concernant le matériel de survie;

(76) R743.99(2) – Conservation des dossiers;

(77) R743.105 – Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) – Titres;

(78) R743.105 – Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) – Structure;

(79) R743.107 – Procédures d'utilisation normalisées (SOP);

(80) R744.01 – Exploitation d'un service aérien de navette – Avions;

(81) R744.01 – Exploitation d'un service aérien de navette – Hélicoptères;

(82) RN 744.07 – Demande de certificat d'exploitation aérienne (CEA);

(83) R744.07(2)b)(i) – Qualifications et responsabilités du gestionnaire des opérations;

(84) R744.07(2)b)(ii) – Qualifications et responsabilités du pilote en chef;

(85) N744.07(2)(a),(2)b) – Absence du gestionnaire des opérations ou du pilote en chef;

(86) R744.08g)(vi) – Autorisations concernant le système de navigation;

(87) R744.12 – Personnel des opérations;

(88) R744.13 – Renseignements généraux relatifs aux opérations;

(89) R744.14(2) – Exigences relatives à un service aérien régulier;

(90) RN744.15 – Suivi des vols Type C;

(91) R744.16 – Autorisation de vol;

(92) R744.17(2) – Plan de vol exploitation – Endroit;

(93) R744.17(3) – Conservation des plans de vol exploitation;

(94) N744.17(17) – Hélicoptères/N744.17(30) Avions – Planification des vols – Nombre de personnes à bord;

(95) R744.19(1),(2) – Listes de vérification;

(96) R744.20 – Planification des vols – Réserves de carburant;

(97) RN744.26(1) – Minimums de décollage – Conditions météorologiques inférieures aux limites d'atterrissage – Avions;

(98) RN744.26 – Minimums de décollage – Conditions météorologiques inférieures aux limites d'atterrissage – Hélicoptères;

(99) RNS744.26(2)a) – Décollage – Conditions météorologiques inférieures aux limites de décollage des avions avec performances homologuées pour le décollage avec un moteur en panne;

(100) RN744.26(2)b) – Décollage – Conditions météorologiques inférieures aux limites de décollage des avions sans performances homologuées pour le décollage avec un moteur en panne;

(101) RN744.32 – Programme de contrôle de la masse et du centrage – Avion – Mise en œuvre du système de masse et de centrage;

(102) RN744.32(3) – Disponibilité des documents sur la masse et le centrage;

(103) R744.33(e) – Contrôles visuels et sonores des passagers;

(104) N744.33(2)(a) – Transfert de carburant avec des passagers à bord;

(105) N744.33(2)(d)(xi) – Photographie pendant le transfert de carburant;

(106) N744.44(1)(a) – Exploitation à partir ou à destination de surfaces non préparées – Avions;

(107) R744.47(1) – Départs à vue – Avions;

(108) R744.47(2)(a)(v) – Composantes vent de travers – Avions;

(109) R744.47(3) – Virages avec inclinaison latérale supérieure à 15 degrés ou avec changement de cap de plus de 15 degrés – Avions;

(110) R744.49 – Limites de régulation – Atterrissage à un aérodrome de destination – Avions;

(111) R744.50 – Limites de régulation – Piste mouillée – Avions à turboréacteurs;

(112) R744.68 – Oxygène de premiers soins;

(113) R744.108 – Qualification des membres d'équipage de conduite;

(114) N724.108 Annexe II, 2(c)(iv) – Contrôle de compétence du pilote – Panne moteur simulée – Avion

(115) N724.108 Annexe II, 2(b) iv – Contrôle de compétence du pilote – Panne moteur simulée – Hélicoptère;

(116) N744.108, Annexe III – Regroupements à des fins de CCP – Avions;

(117) R744.109 – Qualifications du régulateur de vol;

(118) R744.110 – Autorisation de vérification;

(119) R744.111(3) – Période de validité;

(120) R744.115 – Programme de formation – Tableaux de formation minimale – Avions;

(121) R744.115(2)(a)(v)(D) – Formation en matière de contamination des surfaces;

(122) R744.115(3)(c) – Formation en matière de contamination des surfaces – Programme de sensibilisation à la sécurité;

(123) N744.115(4)(b)(i) – Qualifications et responsabilités d'un pilote instructeur;

(124) N744.115(8) – Formation sur simulateur de vol synthétique;

(125) N744.115(8) – Simulateur de vol synthétique – Utilisation de simulateurs étrangers;

(126) R744.115(22)(b) – Formation au sol – aucun récepteur intégré (récepteurs GPS installés sur le tableau de bord);

(127) N744.115(25) – Formation concernant le matériel de survie;

(128) R744.117(2) – Conservation des dossiers;

(129) R744.120 – Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) – Titres;

(130) R744.121 – Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) – Structure;

(131) RN744.121 – Manuel d'exploitation de la compagnie;

(132) Sous-partie 704 du document d'orientation, Annexe A – Exemple de questions à poser à un éventuel gestionnaire des opérations/pilote en chef;

(133) 745.01 – Application;

(134) S745.07(1) – Demande de certificat d'exploitation aérienne;

(135) S745.07(1)h) – Liste d'équipement minimal (MEL);

(136) S745.07(2)a)(i) – Gestionnaire des opérations – Qualifications;

(137) S745.07(2)b)(i) – Pilote en chef – Qualifications;

(138) R745.07(2)b)(iv) – Gestionnaire des agents de bord – Approbation;

(139) S745.07 (2)d) – Gestionnaire des agents de bord – Qualifications et responsabilités;

(140) S745.07(2) – Absence : gestionnaire des opérations, pilote en chef ou gestionnaire des agents de bord;

(141) S745.07(3) – Plan d'intervention en cas d'urgence;

(142) R745.08g)(x) – Autorisations de l'utilisation d'un entraîneur de vol synthétique;

(143) R745.16 – Exceptions;

(144) R745.16(3)c) – Communication bilatérale avec les membres de l'équipage de conduite;

(145) R745.17(1) – Définition de « tout le personnel des opérations »;

(146) S745.18 – Renseignements généraux relatifs aux opérations;

(147) R745.19(1) – Définition de « service aérien régulier »;

(148) R745.19(2) – Critère d'autorisation;

(149) S745.20 – Approbation des systèmes de contrôle d'exploitation lorsqu'un exploitant aérien exerce ses activités selon plus d'un type de système de contrôle d'exploitation;

(150) S745.20 – Hiérarchie;

(151) R745.20 – Certification et surveillance du système de contrôle d'exploitation – Tâches de l'ISAC des transporteurs aériens;

(152) R745.20 – Lignes directrices relatives à l'approbation (certification) des systèmes de contrôle d'exploitation;

(153) R745.20 – Lignes directrices relatives à l'inspection des installations, bases et stations de l'exploitant aérien;

(154) S745.20 – SYSTÈME DE TYPE A (1)a) – Responsabilité;

(155) S745.20 – SYSTÈME DE TYPE A (1)c) – Exigences relatives aux communications;

(156) S745.20 – SYSTÈME DE TYPE A (2) – Centre de régulation de vol;

(157) S745.20 – SYSTÈME DE TYPE A (2) – Renseignements supplémentaires nécessaires au vol;

(158) S745.20 – SYSTÈME DE TYPE A (5)c)(i) – Surveillance des vols;

(159) S745.20 – SYSTÈME DE TYPE B (1)a)(ii) – Généralités;

(160) R745.21 – Exploitants aériens de cargo ou emplacements sans installation de communication;

(161) R745.22(1) – Délivrance d'un plan de vol exploitation révisé pour un chargement tardif;

(162) R745.22(2) – Copie du plan de vol exploitation au point de départ;

(163) R745.22(3) – Conservation des plans de vol exploitation;

(164) S745.22(13) – Acheminement du plan de vol exploitation;

(165) S745.22(30) – Plan de vol exploitation – Personnes à bord;

(166) R745.24 – Liste de vérification;

(167) R745.25(1) – Exigences relatives au carburant vers les aérodromes de dégagement;

(168) R745.25(1)c)(i)(B) – Exigences relatives au carburant à une altitude de croisière de 10 000 pieds en cas de perte de pression;

(169) R745.25(1)b)(ii) – Description de la région des Caraïbes pour les exigences de réserve de carburant en route;

(170) R745.27(3)c) – Occupants du poste de pilotage;

(171) R745.28 – Sièges destinés aux ISAC des cabines;

(172) S745.29(2)b) – Relève du commandant de bord;

(173) S745.29(3) – Premier officier relevé par un commandant de bord;

(174) RS745.34 – Calcul de la distance vers un aérodrome de dégagement de départ;

(175) R745.34 (1) – Décollage dans des conditions météorologiques inférieures aux minimums d'atterrissage;

(176) R745.39 – Mise en œuvre du système de masse et de centrage;

(177) S745.39(8) – Disponibilité des documents sur la masse et le centrage;

(178) S745.40(2)a) – Communication bilatérale et personnel qualifié;

(179) S745.40(2)d)(xi) – Matériel photographique pendant l'avitaillement;

(180) S745.40(2)r) – Procédures pour informer le personnel de cabine que l'avitaillement a lieu;

(181) S745.40(3) – Utilisation d'appareils électroniques portatifs;

(182) R745.47 – Surface d'atterrissage et conditions du vent;

(183) R745.47 – Dérogation à la MDA;

(184) S745.54(1)a) – Pistes mouillées et contaminées;

(185) S745.54(1)b) – Exploitation à partir ou à destination de surfaces non préparées;

(186) S745.54(1)b) – Exploitation à l'aide de données autres que les données de performance approuvées;

(187) R745.57(1) – Départs visuels;

(188) R745.57(2)a)(v) – Composante vent de travers;

(189) R745.57(3) – Virages dépassant une inclinaison latérale de 15 degrés ou un changement de cap de 15 degrés;

(190) R745.59 – Limites en route – Deux moteurs inopérants;

(191) R745.60 – Limites de régulation – Atterrissage à un aérodrome de destination;

(192) R745.61(2) – Limites de régulation – Piste mouillée;

(193) R745.71 – Inhalateur protecteur;

(194) R745.72 – Oxygène de premiers soins;

(195) R745.73 – Poste d'interphone;

(196) R745.76(e) – Protection incendie dans les toilettes;

(197) R745.92 – Hache de secours;

(198) R745.93(3) – Extincteurs portatifs – Office isolé;

(199) S745.95(2)k) – Équipement de survie – Exigences relatives à l'eau;

(200) R745.106 – Qualifications des pilotes – Vol non payant;

(201) R745.106(1)b) – Qualifications des pilotes dans les 90 jours précédents;

(202) R745.106(3) – Qualifications des pilotes – Vérification de compétence en ligne;

(203) S745.106(3)a)(i)(E) – Vérifications de compétence en ligne – Entretien de l'aéronef;

(204) S745.106 (Exemption) Qualifications des pilotes – Programmes de transition et d'affectation indifférenciées sur plusieurs types d'appareils;

(205) S745.106(7) – Période de consolidation;

(206) S745.106 (Exemption) [2 éléments] – Qualifications des pilotes – Programmes de transition;

(207) RS745.106 Annexe I, 2(c)(v) – Contrôle de la compétence du pilote – Décollage interrompu;

(208) S745.106 Annexe I, 2(f)(vii) – Contrôle de compétence du pilote – Atterrissage manuel;

(209) S745.106 Annexe II, 2(c)(iv) – Contrôle de compétence du pilote – Panne moteur simulée – Avion;

(210) S745.108(2)b) – Restrictions relatives à l'appariement des membres d'équipage de conduite – Transition;

(211) S745.108(2)e) – Restrictions relatives à l'appariement des membres d'équipage de conduite – Technologies différentes;

(212) S745.108(3) – Appariement des membres d'équipage de conduite – Période de consolidation;

(213) S745.108(4) – Restriction relative à l'appariement des membres d'équipage de conduite – Transition;

(214) S745.108(5)(6) – Limites à l'appariement des membres d'équipage de conduite;

(215) R745.110 – Qualifications du régulateur de vol;

(216) R745.112 – Pouvoir de vérification;

(217) S745.113 – Formation périodique tous les six mois;

(218) R745.113 (1) – Période de validité – Date d'expiration;

(219) S745.113(2) – Formation périodique tous les six mois – LOFT;

(220) R745.113(5) – Prolongation de la période de validité;

(221) R745.124(2)d) – Formation sur la contamination des surfaces;

(222) R745.124(3)c) – Formation sur la contamination des surfaces – Programme de sensibilisation à la sécurité;

(223) S745.124(4)c)(i) – Qualifications et responsabilités du pilote instructeur;

(224) S745.124(4)c)(ii) – Responsabilités du pilote instructeur;

(225) S745.124(4)e)(ii) – Qualifications de l'animateur de LOFT – CRM;

(226) S745.124(4)e)(iv) – Qualifications de l'animateur de LOFT – ATPL;

(227) S745.124(4)f)(i) – Instructeur régulateur de vol;

(228) S745.124(4)f)(ii) – Inspecteur régulateur de vol;

(229) S745.124(8) – Entraîneur synthétique de vol;

(230) S745.124(8) – Entraîneur synthétique de vol – Utilisation de simulateurs de vol étrangers;

(231) S745.124(8) – Formation périodique;

(232) S745.124(8 à 13) Affectation des tâches de PF et PNF;

(233) S745.124(11)a) Niveau C – Exigences de formation de vol sur avion;

(234) S745.124(11)c) Niveau C – Exigences supplémentaires;

(235) S745.124(11)c)(iii) et (12)b)(i) – Illusion de piste et conditions de surface;

(236) S745.124(13) – Programme de formation de vol sur avion seulement;

(237) S745.124(14)d) – Formation aux procédures d'urgence – Évacuation et amerrissage;

(238) S745.124(17) – Formation d'avancement;

(239) S745.124(18) – Formation pour occuper le siège de droite;

(240) S745.124(21)a) – Sommaire et séquence de la formation du régulateur de vol;

(241) S745.124(21)f) – Régulateur de vol – instructeur et inspecteur régulateur de vol;

(242) S745.124(21)h) – Cours de MABiliarisation au poste de pilotage;

(243) S745.124(21)i) – Lignes directrices relatives à la vérification de compétence des régulateurs de vol;

(244) S745.124(21)n) – Services de régulation de vol et de surveillance de vol assurés par contrat;

(245) S745.124(21)q) – Limites d'âge pour les régulateurs de vol;

(246) S745.124(28A) – Embauche de pilotes qualifiés sur type;

(247) S745.124(31) – Formation sur l'entretien courant et les manœuvres au sol à l'intention des pilotes;

(248) S745.124(32)d) – Entraînement en ligne pour les pilotes, les mécaniciens navigants et les seconds officiers – Entretien au sol;

(249) S745.124(32)m à v) – Entraînement en ligne pour les pilotes, les mécaniciens navigants et les seconds officiers – Urgences;

(250) S745.124(33)b), c) et f) – Entraînement en ligne – Nombre d'heures et nombre de secteurs;

(251) S745.124(33)a), c), d) et e) – Entraînement en ligne – Manœuvres d'exploitation;

(252) S745.124 (35)a) – Formation de qualifications concernant les aérodromes;

(253) S745.124(35)b) – Qualifications concernant les routes;

(254) S745.124(39)a) – Formation en gestion des ressources du poste de pilotage;

(255) S745.124(39)b) – Formation en gestion des ressources du poste de pilotage;

(256) R745.135 – Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) – Titres;

(257) R745.135 – Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) – Structure;

(258) R745.135 – Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) – Modifications;

(259) S745.135g) – Manuel de contrôle d'exploitation;

(260) R745.135(2)a) – Manuel d'exploitation de la compagnie – Terminologie;

(261) S745.135x)(ii) – Préparation des passagers à un atterrissage ou un amerrissage d'urgence;

(262) S745.135x)(iii) – Évacuation d'urgence;

(263) S745.135x)(iv) – Procédures de coordination face à une situation d'urgence au sol;

(264) S745.135(dd) – Procédures de sécurité concernant les passagers et la cabine;

(265) S745.135(rr) – Procédures de contrôle de l'accès au poste de pilotage;

(266) S745.138 – Procédures d'utilisation normalisées de l'aéronef;

(267) S745.138(8) – Exposés normalisés;

(268) S745.138(10) – Procédures sur l'aire de trafic et aux portes d'embarquement et de débarquement;

(269) S745.138(15) – Vol de croisière;

(270) S745.138(16) – Procédures relatives à la descente;

(271) S745.138(21) – Avitaillement en carburant avec passagers à bord;

(272) S745.138(25) – Situations d'urgence;

(273) S745.138(25)d) – Alerte à la bombe et détournement illicite;

(274) Sous-partie 705 du document d'orientation, Annexe A – Gestionnaire d'exploitation – Candidature;

(275) Sous-partie 705 du document d'orientation, Annexe B – Sommaire des qualifications du pilote en chef;

(276) Sous-partie 705 du document d'orientation, Annexe C – Carte des zones A, B et C pour l'exigence de carburant dans les Caraïbes;

(277) TP 3783 - *Manuel de l'inspecteur des transporteurs aériens*;

(278) TP 8880 – *Établissement d'un service aérien commercial*;

(279) TP 14216 – *Guide de l'inspecteur de consultation rapide pour les approbations et inspections des systèmes de contrôle d'exploitation;*

(280) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes les éditions antérieures du même document;

(a) Les informations contenues dans l'édition précédente du TP 4711 ont maintenant été remplacées par le contenu des volumes 1, 2 et 3 de cette nouvelle version du manuel TP 4711.

1.2.3 Définitions et abréviations

(1) Les définitions de divers termes se trouvent dans les articles « Interprétation » du :

(a) RAC 101 à l'adresse suivante :

https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/TexteComplet.html#s-101.01

(b) RAC 700 à l'adresse suivante :

https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/TexteComplet.html#s-700.01

(2) En outre, TC a publié un glossaire des termes, des définitions et des abréviations (CI Nº 100-001) – *Glossaire à l'intention des pilotes et du personnel des services de la circulation aérienne*). Veuillez consulter ce document pour obtenir les définitions des termes utilisés couramment dans ce manuel et d'autres documents de TCAC.

(a) La CI Nº 100-001 peut être consultée à l'adresse suivante :

https://tc.canada.ca/fr/aviation/centre-reference/circulaires-information/circulaire-information-ci-no-100-001

(3) Aux fins du présent volume, pour compléter ce qui est fourni dans les sources susmentionnées, les définitions suivantes sont données :

(a) **Acceptation** : Un accusé de réception implicite par TCAC à un demandeur/exploitant d'une question soumise par ce demandeur/exploitant ou au nom de celui-ci.

L'acceptation par TCAC peut être implicite par le fait que le demandeur / l'exploitant n'a pas reçu d'avis contraire et, en fin de compte, par la délivrance du certificat pour lequel la demande a été faite.

Bien que le mécanisme d'acceptation puisse différer de l'approbation, à toutes fins utiles, l'acceptation par TCAC a la même signification (droits / obligations / responsabilités) que l'approbation.

(b) **Travail aérien** : Les opérations de travail aérien sont effectuées par avion ou par hélicoptère, dans l'une des quatre catégories suivantes (avec des sous-catégories, répertoriées dans les anciens CEA) :

i. Le transport de personnes autres que des membres d'équipage de conduite;

1. **Service d'inspection et de surveillance aérienne**
2. **Cartographie aérienne**
3. **Photographies aériennes**
4. **Levé topographique aérien**
5. **Gestion des incendies de forêt**
6. Essai en vol : essai en vol de systèmes avioniques, de systèmes de navigation et d'autres équipements d'aéronef.
7. **Parachutisme**
8. Gestion de la faune : la capture des animaux, la collecte d'échantillons prélevés sur des animaux et la mise en place d'équipement télémétrique sur des animaux.

Remarque : Les services de transport pour la récupération d'organes humains destinés à être greffés sur des humains (auparavant indiqués sous « Organes humains ») ne sont plus considérés comme un Travail Aérien.

ii. Le transport de charges externes de classes B, C ou D pour hélicoptère;

1. **Construction aérienne**
2. Récolte aérienne : la récolte d'articles, comme des pommes de pin à la cime des pins.
3. Charge externe : le transport d'une charge externe.
4. **Hélidébardage**
5. Gestion de la faune : l'élingage d'animaux pour les transporter jusqu'aux remorques en vue de leur relocalisation.

iii. Le remorquage d'objets;

1. **Publicité aérienne**
2. **Remorquage de planeur**

iv. L'épandage de produits;

1. **Publicité aérienne**
2. **Pulvérisation aérienne**
3. **Lutte contre l'incendie**
4. **Gestion des incendies de forêt**
5. Gestion de la faune : le largage d'appâts.

Remarque : Le Soutien au combat aérien n'est plus une activité de travail aérien sous les règlements de l'aviation civile.

Remarque : Les services de transport pour la récupération d'organes humains destinés à être greffés sur des humains (auparavant indiqués sous « Organes humains ») ne sont plus considérés comme un travail aérien.

Remarque : Certains anciens types de travail aérien (indiqués en caractères gras ci-dessus) sont définis sous la définition de Services aériens spécialisés (voir le point « ff » ci-dessous), comme convenu par les AAC qui étaient des parties dans l'ACEUM.

(c) **Transporteur aérien** : un titulaire d'un certificat en vertu de la Partie VII du RAC qui exploite un service aérien commercial.

(d) **Certificat d'exploitation aérienne** : certificat établi en vertu de la partie VII du RAC qui autorise son titulaire à exploiter un service aérien commercia

(e) **Techniciens d'entretien d'aéronef** : une personne qui est titulaire d'une licence de TEA laquelle lui donne le privilège de signer une fiche de maintenance concernant la maintenance effectuée sur un aéronef ou un de ses composants conformément aux exigences du RAC 571.

(f) **Approbation** : acte formel de TCAC visant à approuver une demande ou un projet de modification soumis par un demandeur/exploitant ou en son nom. L'approbation atteste du respect par le demandeur/l'exploitant de toutes les dispositions applicables.

(g) **Organisme de maintenance agréé** : un organisme qui satisfait les exigences du RAC 573 dans la prestation de services de maintenance.

(h) **Zone bâtie** : un groupe de structures qui sont érigées ou bâties par les gens, et leurs environs, particulièrement celles qui sont nécessaires pour faciliter l'usage d'une structure, comme les routes, les voies d'accès, les cours et les aires de stationnement. (La détermination d'une zone bâtie doit être faite au moyen d'un outil d'évaluation de l'aire de décollage et d'atterrissage. Consultez la circulaire d'information (CI) N° 307-001).

(i) **Administrateur du projet d'agrément** : l'ISAC mis en charge d'une équipe d'agrément chargée de mener à bien une activité d'agrément en réponse à la demande de l'exploitant

(j) **Nolisé** : un service aérien commercial non régulier qui est exploité pour transporter des personnes ou des biens – effets personnels, bagages, fret – à bord d'un aéronef entre deux points.

(k) **Rapport de conformité** : un formulaire créé pour recueillir des informations sur un manuel, une procédure ou une liste soumise avec une application; à remplir séparément par l'exploitant et TCAC.

(l) **Gestion des ressources de l'équipage** : l'utilisation efficace des ressources disponibles (p. ex., membres de l'équipage, systèmes de l'aéronef, installations et personnes de soutien) pour assurer un fonctionnement sûr et efficient. L'objectif de la gestion des ressources de l'équipage (CRM) est d'améliorer les compétences en matière de communication, de facteurs humains et de gestion des membres de l'équipage concernés. L'accent est mis sur les aspects non techniques du rendement de l'équipage.

(m) **Service intérieur** : un service aérien offert soit à l'intérieur du Canada, soit entre un point qui y est situé et un point qui lui est extérieur sans pour autant faire partie du territoire d'un autre pays, tel que défini dans l'article 55 de la *Loi sur les transports au Canada*.

(n) **Service international** : un service aérien entre le Canada et un point situé sur le territoire d'un autre pays, tel que défini dans l'article 55 de la *Loi sur les transports au Canada.*

(o) **Location** : arrangement contractuel en vertu duquel un exploitant aérien dûment autorisé acquiert le contrôle commercial de tout un aéronef sans transfert de propriété.

(p) **Garde et responsabilité légales** : le droit de possession et d'utilisation exclusives de l'aéronef. Ceci inclut les aéronefs qui appartiennent à l'exploitant et ceux qu'il loue**.**

(q) **Entité juridique** : entreprise à propriétaire unique, société en nom collectif ou société par actions.

(r) **Site de maintenance** : un type de base de maintenance.

(s) **Base de maintenance** : le lieu où la maintenance régulière et planifiée est effectuée.

(t) **Manuel de contrôle de maintenance** : le manuel établi et maintenu par un exploitant aérien et approuvé par un ISAC-Navigabilité qui décrit la façon dont les fonctions de maintenance seront exécutées pour l'exploitant.

(u) **Service international non régulier** : un service international autre qu'un service international régulier, au sens de l'article 55 de la *Loi sur les transports au Canada*.

(v) **Personnel des opérations** : désigne toute personne dont les tâches et les responsabilités concernent le travail élémentaire, le chargement, le déchargement, la régulation, le service, le calcul de la masse et du centrage et le traitement des passagers (dans le cadre de l'embarquement) et comprend les membres de l'équipage de conduite, les agents de bord, les préposés à l'affectation des équipages, les régulateurs de vol, les équipes de dégivrage, le personnel des aires de trafic et toute personne dont le poste influe sur l'opération de l'aéronef ou la sécurité du vol.

(w) **Spécifications d'exploitation** : les approbations, conditions et limites associées au certificat d'exploitant, et soumises aux conditions du manuel d'exploitation. Ceux-ci incluent les approbations obligatoires et les autorisations spéciales / approbations spécifiques (comme détaillé dans le Volume 3 - Spécifications d'exploitation, de cette série de manuels).

(x) **Poids normalisé de l'exploitant** : poids normalisé approuvé qui a été déterminé par l'exploitant au moyen d'un sondage et d'un calcul statistique approuvés, conformément aux directives que renferme le document d'orientation. Ce poids ne s'applique qu'à cet exploitant et peut être utilisé au lieu du poids normalisé publié dans des conditions semblables à celles dans lesquelles le sondage a été effectué.

(y) **Gestionnaire de la maintenance** : par souci de clarté et de brièveté dans le présent volume, le poste de gestionnaire de la maintenance fait référence à toutes les désignations de postes suivantes répertoriées dans les sous-parties pertinentes du RAC :

i. Gestionnaire de la maintenance

ii. Personne responsable de la maintenance

iii. Personne responsable du système de contrôle de la maintenance

(z) **Aide au processus** : type de liste de vérification et de lignes directrices sur les exigences pour prendre une mesure relative au certificat reflétant les renvois réglementaires, les formulaires, un registre d'achèvement, etc.

(aa) **Poids normalisé publié** : le poids publié par TCAC, soit le poids des passagers, y compris les bagages de cabine ou les bagages enregistrés, utilisés par les exploitants pour le calcul de la masse et du centrage, lorsque les poids réels ou les poids segmentés ne sont pas disponibles / utilisés.

(bb) **Service aérien régulier** : un service de transport aérien public de passagers entre des points et qui dessert ces points conformément à un horaire publié et moyennant un prix par siège.

(cc) **Service international régulier** : un service international, au sens de l'article 55 de la *Loi sur les transports au Canada*, qui est un service régulier conformément à :

i. un accord ou une entente à cet effet dont le Canada est signataire, ou

ii. une décision prise en vertu de l'article 70 de la *Loi sur les transports au Canada*.

(dd) **Point régulier** : aérodrome déterminé où un exploitant aérien arrive ou part avec des passagers ou du fret, moyennant une rémunération calculée en fonction d'un calendrier publié, ou si régulier ou si fréquent qu'il constitue une suite systématique reconnue.

(ee) **Autorisation spéciale** : type particulier de spécification d'exploitation. Aussi connue comme une approbation spécifique.

(ff) **Services aériens spécialisés** : en vue de définir les services aériens spécialisés en vertu de l'ACEUM, la liste suivante de types de services est fournie :

i. Publicité aérienne : Utilisation d'un aéronef dans le but de faire des dessins dans le ciel, de remorquer des banderoles et des panneaux, de distribuer des prospectus et de faire des annonces publiques.

ii. Construction au moyen d'aéronefs : Utilisation d'un giravion dans le but d'effectuer des opérations de transport à l'élingue dans le cadre d'une construction, du treuillage d'objets, de l'installation de lignes électriques ou de la construction de tours destinées à être utilisées à des fins spéciales.

iii. Inspection et surveillance aérienne : Utilisation d'un aéronef dans le but d'effectuer de l'observation et des patrouilles aériennes des événements en surface et des objets.

Remarque: Cette activité inclus l'inspection et la surveillance des animaux.

iv. Cartographie aérienne: Utilisation d'un aéronef dans le but de tracer des cartes à l'aide d'une caméra ou d'autres appareils de mesure ou dispositifs enregistreurs.

v. Photographie aérienne : Utilisation d'un aéronef dans le but de prendre des photographies ou d'enregistrer de l'information à l'aide d'une caméra ou d'autres appareils de mesure ou dispositifs enregistreurs.

vi. Excursion aérienne : Utilisation d'un aéronef qui décolle et atterrit au même aéroport, pour le seul plaisir des passagers.

Remarque: l'excursion aériennes ne peuvent pas être effectuées en vertu de la sous-partie 702 du RAC. Les exploitants qui souhaitent mener cette activité en vertu de l'ACEUM doivent le faire en vertu d'un CEA sous-partie 703, 704 ou 705 du RAC, ou en vertu d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage de la partie IV du RAC.

vii. Pulvérisation aérienne : Utilisation d'un aéronef dans le but d'épandre des produits.

Remarque : Cela n'inclut pas la distribution d'insectes vivants.

viii. Levé topographique aérien : Utilisation d'un aéronef dans le but d'effectuer un levé topographique à l'aide d'une caméra ou d'autres appareils de mesure ou dispositifs enregistreurs.

ix. Lutte contre l'incendie : Utilisation d'un aéronef dans le but d'épandre de l'eau, des produits chimiques et des produits ignifuges pour éteindre un incendie.

Remarque: Cela comprend le transport des pompiers du camp de base au camp de base ou au camp de base jusqu'à la zone de travail.

x. Formation au pilotage : Formation dispensée par une école de pilotage agréée conformément à un plan de cours au sol et en vol approuvé qui permet aux étudiants de satisfaire aux exigences d'agrément en vue d'obtenir un certificat ou une qualification de pilote et une formation opérationnelle dispensée par un exploitant de SAS.

Remarque: Les exploitants qui souhaitent mener cette activité en vertu de l'ACEUM doivent le faire en vertu d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage de la partie IV du RAC. Voir chapitre 10 et volume 3 du TP 4711.

xi. Gestion des incendies de forêt: Utilisation d'un aéronef dans le but de détecter et de maîtriser des incendies de forêt ainsi que dans le but de vaporiser une substance visant à éteindre et à prévenir les incendies de forêt. Ce type de travail aérien comprend le transport de pompiers, des chefs de lutte du camp principal dans les régions des incendies, des pompiers parachutistes sur les lieux même de l'incendie, ainsi qu'à l'intérieur de la zone de l'incendie.

xii. Remorquage de planeurs : Remorquage d'un planeur par un aéronef propulsé muni d'une attache de remorquage.

xiii. Hélidébardage : Utilisation d'un giravion pour le transport de bois d'œuvre suspendu au fuselage.

xiv. Sauts en parachute : Utilisation d'un aéronef dans le but de permettre à une personne d'en descendre en vol avec un parachute pendant toute la durée de la descente ou une partie de la descente.

(gg) **Approbation spécifique :** type particulier de spécification d'exploitation. Aussi connue comme une autorisation spéciale.

(hh) **Instructions visant le personnel :** document interne de TCAC, émis afin de fournir des lignes directrices au personnel sur des processus particuliers.

(ii) **Entraîneurs synthétiques de vol** : désigne les simulateurs de vol complets et les dispositifs d'entraînement au vol.

(4) Les **abréviations** suivantes sont utilisées dans le présent document :

(a) **AAL** : administration aéroportuaire locale

(b) **AARTF** : TCAC, Normes de l'aviation commerciale

(c) **ACE** : accord de commerce extérieur

(d) **ACEUM** : Accord Canada–États-Unis–Mexique

(e) **AP :** aide au processus

(f) **APA** : administrateur du projet d'agrément

(g) **AQ** : assurance de la qualité

(h) **AS** : autorisation spéciale ou approbation spécifique

(i) **ATC** : contrôle de la circulation aérienne

(j) **ATPL** : licence de pilote de ligne

(k) **ATS** : service de la circulation aérienne

(l) **AVSEC :** Direction générale de la sûreté maritime

(m) **CDL** : liste de dérogation de configuration

(n) **CEA** : certificat d'exploitation aérienne

(o) **CET** : chef d'équipe technique

(p) **CI** : circulaire d'information

(q) **CRM** : Gestion des ressources de l'équipage

(r) **CTC :** Centre de Transports Canada

(s) **DAO** : Directeur associé, Opérations

(t) **DGTMD** : Directeur général, Transport des marchandises dangereuses

(u) **EDI** : Énoncé d'intention

(v) **DIEP :** Document d'immatriculation de l'exploitant privé

(w) **IP** : Instructions visant le personnel

(x) **ISAC :** Inspecteur de la sécurité de l'aviation civile

(y) **MCM** : Manuel de contrôle de maintenance :

(z) **MEC** : Manuel d'exploitation de la compagnie

(aa) **MEDEVAC :** Ambulance aérienne

(bb) **NSAC** : Normes de service aérien commercial

(cc) **OMA :** Organisme de maintenance agréé

(dd) **OT** : Outil de travail

(ee) **OTC** : Office des transports du Canada

(ff) **PRC :** Pilote de relève en croisière

(gg) **PRM** : Surveillance de pistes de précision

(hh) **PT** : Publication technique

(ii) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*

(jj) **RC :** rapport de conformité

(kk) **SA :** *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*

(ll) **RSSTA :** *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (aéronefs)*

(mm) **SGDDI** : Système de gestion des dossiers, des documents et de l'information

(nn) **SINCA** : Système d'information national des compagnies aériennes

(oo) **SSTA** : Santé et sécurité au travail en aviation

(pp) **TCAC** : Transports Canada, Aviation civile

(qq) **TEA :** Technicien d'entretien d'aéronef

(rr) **TMD** : Transport des marchandises dangereuses

Chapitre 2 – Demande de CEA commercial

2.1 Généralités

2.1.1 Objectif

(1) Le présent chapitre comprend un aperçu du processus de demande pour l'exploitation d'un service aérien commercial intérieur, autorisée en vertu des sous-parties 702, 703, 704 et/ou 705 du RAC.

(a) Pour des opérations intérieures de transporteurs aériens étrangers, voir le document TP 11524 – *Manuel d'agrément et d'inspection des exploitants aériens étrangers*.

2.1.2 Demande de CEA commercial

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	702.07	703.07	704.07	705.07
NSAC :	722.07	723.07	724.07	725.07
Document(s) :				

2.1.2.1 Exigences d'application

(1) Tous les demandeurs ou les exploitants doivent démontrer à TCAC qu'ils sont adéquatement équipés pour l'exploitation proposée et qu'ils sont en mesure d'offrir un service sûr et convenable, conformément aux normes et aux procédures prescrites.

(a) Le processus d'agrément a pour but d'évaluer un demandeur ou un exploitant en fonction de ces exigences réglementaires.

(2) Le processus d'agrément commence en remplissant et en soumettant le formulaire de demande approprié :

(a) Pour les demandes initiales, il s'agit du formulaire Énoncé d'intention (n° 26-0380).

(b) Pour une modification à une demande, le formulaire approprié devrait être choisi selon le type de changement qui est demandé :

i. Pour des changements de nom, de coordonnées, ou de personnel, utilisez le formulaire n° 26-0047.

ii. Pour des ajouts, des changements ou des retraits d'aéronefs, utilisez le formulaire n° 26-0046.

iii. Pour des ajouts, des changements ou des retraits de bases principales, bases secondaires ou points réguliers, utilisez les formulaires n° 26-0045 et 26-0048.

iv. Pour des changements d'ententes de maintenance, utilisez le formulaire n° 26-0048.

Remarque : Si une demande de modification concerne plus d'une des options susmentionnées, ou comprend de multiples options, il faut inclure plus d'un formulaire de demande (s'il y a lieu).

(3) L'agrément des exploitants par TCAC se traduit par un programme exhaustif d'examen, d'inspection et d'évaluation qui peut prendre un temps considérable (au moins 60 jours) à partir de la présentation de la demande officielle.

(a) Une demande officielle est considérée comme ayant été faite lorsque toute la documentation requise a été présentée à TCAC, et qu'elle est complète et exacte.

(4) Les demandeurs/exploitants pour un CEA en vertu des sous-parties 703, 704 et/ou 705 doivent aussi demander une licence auprès de l'Office des transports du Canada (OTC).

(a) De plus amples renseignements figurent à l'article 10.3 du présent volume.

Remarque : Cette exigence ne s'applique pas aux demandes en vertu de la sous-partie 702 (travail aérien).

2.1.2.2 Exigences du RAC

Sous-partie:	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC:	702.07(2)	703.07(2)	704.07(2)	705.07(2)
NSAC:				
Document(s):				

(1) Le tableau suivant résume ce qu'un demandeur ou un exploitant doit avoir mis en place, conformément aux exigences du RAC :

Point / Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
Structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation	√	√	√	√
Personnel de gestion approprié :	√	√	√	√
Gestionnaire des opérations	√	√	√	√
Pilote(s) en chef	√	√	√	√
Gestionnaire de la maintenance/personne responsable de la maintenance/personne responsable du système de contrôle de la maintenance	√	√	√	√
Gestionnaire des agents de bord				√
Système de gestion de la sécurité				√
Services et équipement de soutien opérationnel	√	√	√	√
Aéronefs qui sont munis d'équipement approprié	√	√	√	√
MEL pour chaque type d'aéronef exploité (s'il y a lieu)			√	√
Membres d'équipage de conduite qualifiés	√	√	√	√
Système de contrôle d'exploitation.	√	√	√	√
Programme de formation	√	√	√	√

Garde et responsabilité légales d'au moins un aéronef de chaque catégorie d'aéronefs qu'il prévoit utiliser/exploiter	√	√	√	√
Manuel d'exploitation de la compagnie	√	√	√	√
Système de contrôle de la maintenance	√	√	√	√
Plan d'intervention d'urgence				√

2.1.2.3 Révisions des formulaires et des documents requis en vertu des NSAC

(1) Dans le cadre de la révision du manuel TP4711, les formulaires et les documents répertoriés dans les NSAC ont aussi été révisés. Voici un sommaire des changements les plus importants :

(a) Le formulaire 26-0380 – *SERVICE AÉRIEN COMMERCIAL ÉNONCÉ D'INTENTION* a été mis à jour :

i. Le formulaire est maintenant intitulé *ÉNONCÉ D'INTENTION – SERVICES COMMERCIAUX*

ii. Le formulaire devrait être utilisé pour :

1. toutes les demandes initiales, ou
2. toutes les demandes d'un exploitant existant où celui-ci souhaite demander des privilèges en vertu d'une nouvelle partie et/ou sous-partie du RAC (c.-à-d. qui ne figure pas sur son certificat actuel).

(b) Le formulaire 26-0440 *DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE TRAVAIL AÉRIEN* n'est plus requis.

i. Les dispositions comprises dans ce formulaire ont été incorporées dans d'autres formulaires et documents.

(c) Le formulaire 26-0045 – *DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE – AÉROPORT – AÉRODROME* a été mis à jour :

i. Le formulaire est maintenant intitulé *DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE – BASES POINTS RÉGULIERS (CEA, PARTIE III)*

ii. Le formulaire couvre toutes les demandes en vertu des sous-parties 702, 703, 704 et 705.

iii. Le formulaire devrait être utilisé pour :

1. toutes les demandes initiales, afin de fournir des renseignements sur tous les endroits que le demandeur souhaite utiliser, ou
2. toutes les demandes de modification lorsqu'un exploitant demande l'ajout, le changement ou le retrait d'une base, d'une base secondaire ou d'un point régulier.

(d) Le formulaire 26-0046 – *DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE – AÉRONEF* a été mis à jour :

i. Le formulaire est maintenant intitulé *DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE – AÉRONEF (CEA, PARTIE III)*

ii. Le formulaire couvre toutes les demandes en vertu des sous-parties 702, 703, 704 et 705.

iii. Le formulaire devrait être utilisé pour :

1. toutes les demandes initiales, afin de fournir des renseignements sur les aéronefs particuliers que le demandeur souhaite exploiter, ou
2. toutes les demandes de modification où :
    a. l'exploitant demande l'ajout ou le retrait d'un aéronef sur son CEA, et/ou
    b. l'exploitant demande un changement aux conditions d'exploitation connexes ou des autorisations spéciales/approbations spécifiques pour un aéronef qui est immatriculé à son nom.

iv. La partie des « signatures » de TCAC, utilisée pour confirmer que l'aéronef respectait les exigences relatives aux calendriers de maintenance acceptables et qu'il était équipé adéquatement pour son utilisation prévue, a été retirée et déplacée vers les documents d'outils de travail applicables.

(e) Le formulaire 26-0047 – *DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE – PERSONNEL* a été mis à jour :

i. Le formulaire est maintenant intitulé *DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE – COORDONNÉES ET PERSONNEL (CEA, PARTIE III)*

ii. Le formulaire couvre maintenant toutes les demandes en vertu des sous-parties 702, 703, 704 et 705.

iii. Le formulaire devrait être utilisé pour :

1. toutes les demandes initiales, afin de préciser leurs coordonnées, et pour confirmer le personnel de gestion nommé.
2. toutes les demandes de modification où :
    a. l'exploitant demande un changement à ses coordonnées; ou
    b. l'exploitant nomme une nouvelle personne à un poste de gestion.

iv. De l'espace est fourni pour la désignation d'un gestionnaire supérieur responsable (GSR). Un énoncé d'acceptation, ainsi qu'une case de signature ont été fournis pour que le GSR accepte la désignation.

v. La zone prévue pour la désignation d'un pilote vérificateur de la compagnie sur le formulaire a été supprimée.

(f) Le formulaire 26-0048 – *DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE – MAINTENANCE* a été mis à jour :

i. Le formulaire couvre maintenant toutes les demandes en vertu des sous-parties 702, 703, 704 et 705.

ii. Le formulaire devrait être utilisé pour :

1. toutes les demandes initiales.
2. toutes les demandes de modification où :
    a. l'exploitant demande un changement à ses ententes de maintenance; ou
    b. s'il n'y avait pas d'entente de maintenance, et/ou
    c. l'exploitant ajoute une base/base secondaire/point régulier dont les installations/capacités de maintenance doivent être confirmées pour ce point.

(g) Le formulaire 26-0049 *CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE SOMMAIRE ET RECOMMANDATIONS* n'est plus requis.

i. Les dispositions comprises dans ce formulaire ont été incluses dans les outils de travail applicables.

(h) La désignation d'un pilote vérificateur de la compagnie n'est plus requise.

i. Cette exigence est couverte dans le cadre du programme de PVA.

1. Les désignations sont coordonnées de concert avec l'exploitant qui fournit une demande de statut du PVA directement à TCAC, en dehors du processus d'agrément de l'exploitant.

(i) Le formulaire 26-0448 *DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE – AUTORISATION DE TRANSPORT DE PASSAGERS – SÉCURITÉ DES CABINES* n'est plus requis.

i. Les dispositions comprises dans ce formulaire ont été incluses dans d'autres formulaires et documents.

(j) Le formulaire 26-0462 – *DEMANDE/COÛTS D'INSPECTION – CONFIRMATION DE L'AVIATION CIVILE* a été mis à jour.

i. Le formulaire est maintenant intitulé *ESTIMATION DES COÛTS DE DEMANDE DE CERTIFICAT*

ii. Le formulaire devrait être utilisé pour :

1. toutes les demandes initiales, ou

2. toutes les demandes de modification où TCAC juge que des frais connexes seront engagés pour le traitement de la demande.

iii. Le formulaire est rempli initialement par le gestionnaire responsable de TCAC, et il est ensuite confirmé/accepté par le demandeur/l'exploitant.

(k) Les diagrammes d'urgence d'aéronef ne sont plus requis.

2.2 Types de demandes de CEA

2.2.1 Demandes initiales

(1) Voici une liste non exhaustive des formulaires, des documents et des manuels qui devraient être fournis par le demandeur/l'exploitant (s'il y a lieu) et qui sont évalués par TCAC durant le processus de demande initiale :

- Formulaire 26-0380 – Énoncé d'intention;
- Formulaire 26-0047 – Coordonnées et personnel;
- Formulaire 26-0046 – Aéronef;
- Formulaire 26-0045 – Bases, bases secondaires et points réguliers;
- Formulaire 26-0048 – Maintenance;
- Formulaire 26-0055x – Calendrier de maintenance;
- Curriculum vitæ du personnel de gestion fournissant l'historique des qualifications, de l'expérience en aviation et de la conformité;
- Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC), et Rapport de Conformité connexes
- Manuels de vol (AFM);
- Manuel de chargement et de manutention de l'aéronef ou manuel de manutention au sol (considéré comme faisant partie du MEC)
- Manuel des marchandises dangereuses et programme de formation (considéré comme faisant partie du MEC)
- Programme de formation, et Rapport de Conformité connexes

- Manuel de contrôle de la maintenance (MCM)
- Calendriers d'entretien
- Procédures d'utilisation normalisées (SOP), et Rapport de Conformité connexes
- Manuel d'utilisation d'aéronef (AOM), et Rapport de Conformité connexes
- Liste(s) d'équipement minimal (MEL), et Rapport de Conformité connexes
- Liste de dérogation de configuration (CDL);
- Cartes de mesures de sécurité à l'intention des passagers;
- Partie du manuel du système de gestion de la sécurité (SGS), y compris le système de documentation de sécurité des vols;
- Plan d'intervention d'urgence.

(2) La liste exacte des documents qu'un demandeur/exploitant doit fournir sera examinée et convenue d'un commun accord entre TCAC et le demandeur/l'exploitant durant la rencontre préalable à la demande.

2.2.2 Demandes de modification

2.2.2.1 Exigences de modification :

(1) Voici une liste des types de demandes de modification auxquelles on peut s'attendre, ainsi que les formulaires, les documents et les manuels prévus qui devront être soumis pour appuyer le processus :

(a) Les exploitants doivent prévoir que leur dossier de demande devra contenir au moins les points suivants répertoriés sous chaque type de modification.

(b) La liste exacte des documents qu'un exploitant doit fournir sera examinée et fera l'objet d'un accord entre TCAC et l'exploitant durant la rencontre préalable à la demande.

2.2.2.2 Changement de propriétaire :

(1) Des lignes directrices sur les changements de propriétaire se trouvent dans le volume I du présent manuel.

(2) Les documents soumis par l'exploitant devront comprendre ce qui suit :

- Formulaire 26-0380 – Énoncé d'intention
- Certificat de constitution
- Inclusion de l'avis à l'OTC
- Frais connexes

2.2.2.3 <u>Changements au CEA, Partie I – GÉNÉRALITÉS</u>

2.2.2.3.1 Changement de nom

2.2.2.3.1.1 Changement de nom légal :

- Formulaire 26-0047 – Coordonnées et personnel
- Certificat de constitution
- Manuels, et Rapport de Conformité connexes
- Immatriculation des aéronefs
- Inclusion de l'avis à l'OTC
- Frais connexes

2.2.2.3.1.2 Changement de nom commercial :

- Formulaire 26-0047 – Coordonnées et personnel
- Documentation officielle justifiant l'utilisation du nom commercial (par exemple: certificat de constitution, certificat d'enregistrement, etc.)
- Manuels, et Rapport de Conformité connexes
- Inclusion de l'avis à l'OTC
- Frais connexes

2.2.2.3.2 Changement d'adresse ou de coordonnées :

- Formulaire 26-0047 – Coordonnées et personnel
- MEC (et autres manuels applicables), et Rapport de Conformité connexes
- Frais connexes

2.2.2.3.3 Changement de personnel :

2.2.2.3.3.1 Gestionnaire supérieur responsable :

- Formulaire 26-0047 – Coordonnées et personnel
- Curriculum vitæ
- Formulaires dans les annexes du volume I
- MEC, et Rapport de Conformité connexes

2.2.2.3.3.2 Gestionnaire des opérations/pilote en chef/gestionnaire des agents de bord :

- Formulaire 26-0047 – Coordonnées et personnel
- Curriculum vitæ
- MEC, et Rapport de Conformité connexes

2.2.2.3.3.3 Responsable maintenance / Personne responsable de la maintenance / Personne responsable du système de contrôle de la maintenance :

- Formulaire 26-0047 – Coordonnées et personnel
- Curriculum vitæ
- MEC (et autres manuels applicables), et Rapport de Conformité connexes
- MCM

2.2.2.4 Changements au CEA, Partie II – SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

2.2.2.4.1 Ajout d'un nouveau type d'aéronef – Marque/modèle (OACI/CAST) :

2.2.2.4.1.1 Identification :

- Formulaire 26-0046 – Aéronef
- Formulaire 26-0045 – Bases, bases secondaires et points réguliers (pour indiquer sur quelles bases l'avion va opérer / partir)
- Formulaire 26-0048 – Maintenance
- Documents d'immatriculation
- MEC, et Rapport de Conformité connexes
- Programme de formation, et Rapport de Conformité connexes
- AFM, le cas échéant
- MEL(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- SOP(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- Manuel des agents de bord (MAB), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- Programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MCM
- Calendrier de maintenance
- Frais connexes
- Avis à l'OTC

2.2.2.4.1.2 Spécifications d'exploitation obligatoires :

- Formulaire 26-0046 – Aéronef
- MEC, et Rapport de Conformité connexes
- Programme de formation, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- AFM, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes

- MEL(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- SOP(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MAB, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- Programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MCM
- Calendrier de maintenance
- Frais connexes
- Avis à l'OTC

2.2.2.4.1.3 AS :

- Formulaire 26-0046 – Aéronef
- MEC, et Rapport de Conformité connexes
- Programme de formation, s'il y a lieu
- AFM, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MEL(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- SOP(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MAB, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MCM, le cas échéant
- Calendrier de maintenance, le cas échéant
- Frais connexes

2.2.2.4.2 Ajout d'un autre aéronef du même type :

2.2.2.4.2.1 Identification :

- Formulaire 26-0046 – Aéronef
- Documents d'immatriculation
- MEC, et Rapport de Conformité connexes
- MCM
- Calendrier de maintenance
- Frais connexes

2.2.2.4.2.2 Spécifications d'exploitation obligatoires :

- Formulaire 26-0046 – Aéronef
- MEC, et Rapport de Conformité connexes
- Programme de formation, et Rapport de Conformité connexes
- AFM, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MEL(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- SOP(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MCM
- Calendrier de maintenance
- Frais connexes

2.2.2.4.2.3 AS :

- Formulaire 26-0046 – Aéronef
- MEC, et Rapport de Conformité connexes
- Programme de formation, et Rapport de Conformité connexes
- AFM, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MEL(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- SOP(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MCM, le cas échéant
- Calendrier de maintenance, le cas échéant
- Frais connexes

2.2.2.4.3 Ajouter/Changement aux spécifications d'exploitation de l'aéronef :

2.2.2.4.3.1 Spécifications d'exploitation obligatoires :

- Formulaire 26-0046 – Aéronef
- MEC, et Rapport de Conformité connexes
- Programme de formation, et Rapport de Conformité connexes
- AFM, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MEL(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- SOP(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- Programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MCM, le cas échéant
- Calendrier de maintenance, le cas échéant
- Frais connexes

2.2.2.4.3.2 AS :

- Formulaire 26-0046 – Aéronef
- MEC, et Rapport de Conformité connexes
- Programme de formation, et Rapport de Conformité connexes
- AFM, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MEL(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- SOP(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- Programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MCM, le cas échéant
- Calendrier de maintenance, le cas échéant
- Frais connexes

2.2.2.4.4 Retrait d'un aéronef :

2.2.2.4.4.1 Identification :

- Formulaire 26-0046 – Aéronef
- MEC, et Rapport de Conformité connexes
- Programme de formation, et Rapport de Conformité connexes
- AFM, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MEL(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- SOP(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MAB, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- Programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MCM, le cas échéant
- Calendrier de maintenance, le cas échéant
- Frais connexes

2.2.2.4.4.2 Spécifications d'exploitation obligatoires :

- Formulaire 26-0046 – Aéronef
- MEC, et Rapport de Conformité connexes
- Programme de formation, et Rapport de Conformité connexes
- AFM, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MEL(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- SOP(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MCM, le cas échéant
- Calendrier de maintenance, le cas échéant
- Frais connexes

2.2.2.4.4.3 AS :

- Formulaire 26-0046 – Aéronef
- MEC, et Rapport de Conformité connexes
- Programme de formation, et Rapport de Conformité connexes
- AFM, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MEL(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- SOP(s), le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MCM, le cas échéant
- Calendrier de maintenance, le cas échéant
- Frais connexes

2.2.2.5 Changements au CEA, Partie III – BASES ET POINTS RÉGULIERS

2.2.2.5.1 Ajout d'une base/d'une base secondaire/d'un point régulier :

- Formulaire 26-0045 – Bases, bases secondaires et points réguliers
- Formulaire 26-0048 – Maintenance
- MEC, et Rapport de Conformité connexes
- Programme de formation, et Rapport de Conformité connexes
- MAB, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- Programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MCM, le cas échéant
- Lettre(s) de l'administration aéroportuaire locale (AAL)
- Autorisation de l'autorité étrangère de l'aviation civile, s'il y a lieu
- Frais connexes

2.2.2.5.2 Changement à l'exploitation de la marque/du modèle d'aéronef à la base/à la base secondaire/au point régulier :

- Formulaire 26-0045 – Bases, bases secondaires et points réguliers
- Formulaire 26-0048 – Maintenance
- MEC, et Rapport de Conformité connexes
- Programme de formation, et Rapport de Conformité connexes
- MAB, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- Programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MCM, le cas échéant
- Frais connexes

2.2.2.5.3 Retrait d'une base/d'une base secondaire/d'un point régulier :

- Formulaire 26-0045 – Bases, bases secondaires et points réguliers
- MEC, et Rapport de Conformité connexes
- Programme de formation, et Rapport de Conformité connexes
- MAB, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- Programme sur les opérations dans des conditions de givrage au sol, le cas échéant, et Rapport de Conformité connexes
- MCM, le cas échéant
- Frais connexes

2.3 Capacité d'exploiter un aéronef en vertu de différentes parties ou sous-parties

2.3.1 Capacité d'exploiter un aéronef en vertu de différentes sous-parties de la Partie VII

(1) Les exploitants peuvent effectuer des opérations aériennes avec le même aéronef en vertu de différentes sous-parties de la Partie VII du RAC.

(a) Le type d'aéronef doit être autorisé sur le CEA pour chaque sous-partie.

(b) L'aéronef devrait être utilisé de manière à ce que toutes les exigences de chaque sous-partie soient satisfaites.

(2) Il doit y avoir un processus de gestion de la sécurité qui :

(a) détermine la sous-partie en vertu de laquelle l'aéronef est utilisé sur tout vol particulier;

(b) confirme que les membres de l'équipage de conduite sont adéquatement formés et qualifiés pour la sous-partie particulière en vertu de laquelle ils volent;

(c) confirme que l'équipage peut satisfaire les exigences applicables en matière de limites de temps de vol et d'heures en service pour cette sous-partie.

(3) Le processus pour l'exploitation d'un aéronef en vertu de différentes sous-parties doit être inclus dans le MEC, lequel doit également contenir des directives claires à l'intention des membres d'équipage de conduite sur la façon d'assurer le contrôle de l'utilisation de l'aéronef en vertu des différentes sous-parties.

(4) Le plan de vol exploitation pour chaque vol doit indiquer clairement la sous-partie qui régit le vol.

(5) Si un aéronef normalement régi par la sous-partie 704 doit être utilisé en vertu de la sous-partie 703, sa configuration doit être de neuf sièges ou moins, sans compter les sièges pilotes.

(a) Dans le cas des exploitants qui ajoutent ou enlèvent régulièrement des sièges pour assurer une meilleure répartition de la charge, ils devront continuer à se conformer à la procédure relative à l'enlèvement des sièges.

Remarque : Lorsque des sièges sont enlevés ou installés, une entrée doit être inscrite au carnet de route de l'aéronef, lequel doit être signé par une personne autorisée.

(b) Les exploitants qui utilisent des aéronefs dont la configuration ne peut être facilement modifiée peuvent en guise de solution de rechange réduire le nombre de sièges disponibles pour les passagers,

i. en ayant recours par exemple à un filet de sécurité fret ou en plaçant une affiche sur chacun des sièges.

ii. L'ISAC déterminera quelle procédure doit être suivie pour assurer la conformité en tenant compte du type d'activités effectuées et verra à donner ou non son approbation, selon le cas.

(6) Les pilotes ayant réussi un contrôle de la compétence du pilote (CCP) sur type seront considérés comme étant qualifiés pour occuper le même poste d'équipage pour les activités régies par les sous-parties 702, 703 ou 704, pourvu que, dans le cas de la sous-partie 704, ils aient reçu l'entraînement en ligne requis.

(7) Les pilotes qui sont seulement titulaires d'une vérification de la compétence du pilote (VCP) peuvent occuper le même poste d'équipage pour les activités régies par les sous-parties 702 et 703, mais ne sont pas autorisés à occuper un poste d'équipage pour les activités régies par la sous-partie 704.

(8) Les pilotes qui effectuent des vols IFR avec un seul pilote en vertu de la sous-partie 703 doivent avoir réussi un CCP pour le vol IFR effectué par un seul pilote, même s'ils possèdent un CCP sur type valide effectué à bord d'un aéronef ayant plus d'un membre d'équipage de conduite.

(9) Le temps de service de vol et la période de repos associés à un vol ou à une série de vols ne doivent pas excéder les limites permises à la sous-partie qui régit le vol en question.

(a) Lorsque les limites de temps de vol et de temps de service de vol de la sous-partie la plus restrictive ont été atteintes, les activités peuvent se poursuivre en vertu d'une sous-partie moins restrictive.

(10) Les exigences pertinentes à la période sans service visées par la sous-partie 704 ou les sous-parties 702 ou 703 du RAC doivent être satisfaites avant de commencer l'exploitation d'un aéronef conformément à une autre sous-partie.

2.3.2 Passage d'une sous-partie à une autre à cause du type d'aéronef

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	703.01		S. O.
NSAC :	S. O.	723.01	724.46-47	S. O.
Document(s) :				

(1) Si un exploitant régi par la sous-partie 703 souhaite utiliser un aéronef qui est configuré pour accueillir plus de neuf passagers, il doit devenir un exploitant régi par la sous-partie 704.

(a) Toutes les exigences visant les exploitants régis par la sous-partie 704 doivent être satisfaites et un certificat d'exploitant qui reflète l'ajout de cette nouvelle sous-partie doit être en vigueur avant que l'utilisation de cet aéronef soit autorisée.

(2) Un exploitant assujetti à la sous-partie 704 peut se prévaloir de critères de performances allégés s'il utilise des avions ayant moins de 10 sièges passagers.

(a) Pour en savoir plus, consultez les NSAC 724.46 et 724.47.

2.3.3 Capacité d'exploiter un aéronef en vertu de la Partie VII et de la Partie VI

(1) Les exploitants peuvent effectuer des opérations aériennes avec le même aéronef en vertu de la Partie VII et de la Partie VI du RAC; cependant, ils doivent détenir le certificat ou le document d'immatriculation applicable en vertu de la sous-partie pour utiliser l'aéronef, et ils doivent le faire conformément à ces règlements.

(a) Si l'exploitant souhaite utiliser un aéronef en vertu des règles de la sous-partie 604, il doit détenir un document d'enregistrement d'exploitant privé (DEEP).

i. Ce document précisera les conditions selon lesquelles il doit utiliser l'aéronef.

(b) Si l'exploitant souhaite utiliser un aéronef en vertu de tout règlement de sous-partie de la Partie VII du RAC, il doit détenir le certificat pour la sous-partie en question.

i. Le certificat contiendra des conditions détaillées selon lesquelles l'exploitant peut utiliser son aéronef.

(c) Les conditions ou les privilèges précisés dans un document ne permettent pas une utilisation similaire en vertu d'un autre document.

i. Un exploitant doit prendre soin de n'utiliser l'aéronef qu'en vertu des conditions qui sont précisées dans le document qu'il utilise au moment du vol.

(2) Afin d'obtenir des certificats distincts, l'exploitant doit faire une demande par des processus distincts de demande :

(a) Les demandes seront traitées au moyen des pratiques d'affaires actuelles suivies par TCAC.

i. L'exploitant devra satisfaire toutes les exigences connexes avant que le certificat soit délivré.

ii. Des lignes directrices sur les demandes de DEEP en vertu de la sous-partie 604 se trouvent dans la CI 604-004.

(b) L'exploitant devra payer les frais connexes pour toutes les demandes de certificat, conformément à la sous-partie 104.

2.4 Le processus d'agrément – Examen

(1) La procédure pour la demande, l'examen et la délivrance d'un CEA intérieure suit les mêmes cinq phases décrites au volume I du présent manuel :

(a) Phase 1 – Processus préalable à la demande;

(b) Phase 2 – Demande officielle;

(c) Phase 3 – Évaluation de la conception;

(d) Phase 4 – Évaluation du rendement;

(e) Phase 5 – Fonctions administratives.

(2) Pour de plus amples renseignements au sujet du processus complet, veuillez consulter le volume I avant d'utiliser le présent volume.

2.5 La façon d'utiliser ce volume

2.5.1 Documents

(1) Le demandeur/l'exploitant doit élaborer un dossier complet de demande dont le contenu variera selon le type de demande soumise.

(a) Une liste des documents attendus existe pour les demandes initiales ainsi que pour les demandes de modification à l'article 2.2 ci-dessus.

(b) Des lignes directrices sur le contenu des formulaires sont fournies sur les feuilles d'instruction qui accompagnent ces formulaires.

i. Les formulaires se trouvent dans le catalogue de formulaires de TCAC, ou sur le Web en consultant la page suivante :

https://wwwapps.tc.gc.ca/Corp-Serv-Gen/5/Forms-Formulaires

(c) Des lignes directrices sur les sujets à couvrir dans les manuels d'un demandeur/exploitant sont fournies dans le présent volume.

i. Des détails sur la façon d'interpréter la matière présentée dans le présent volume sont fournis à la section 1.1.4 *Conventions typographiques utilisées*.

ii. Il est EXTRÊMEMENT important que le demandeur/l'exploitant ainsi que l'ISAC comprennent que ce manuel est conçu pour offrir de l'orientation au lecteur, mais NON pour répéter des lignes directrices disponibles dans tout autre document réglementaire ou publication actuelle.

1. La matière fournie dans le présent volume complète toutes les autres directives actuellement disponibles.

2. Comme il est indiqué à la section 1.1.4, on conseille fortement au lecteur de lire ce qui suit, dans l'ordre présenté :

a. Le renvoi à la réglementation (RAC) (s'il est fourni);

b. Les NSAC qui expliquent la façon dont le renvoi à la réglementation devrait être respecté;

c. Tout document répertorié pour l'article; et ensuite

d. La documentation fournie sous la case « Renvois ».

i. Cette documentation est fournie pour clarifier toute information donnée dans les documents figurant aux alinéas a), b) et/ou c).

ii. Si rien ne figure aux alinéas a), b) ou c), alors cette documentation est de nature consultative, et elle devrait être prise en considération, mais elle n'a pas besoin d'être suivie/satisfaite.

(d) Des rapports de conformité doivent être préparés pour tous les manuels requis par le règlement. Ces rapports de conformité (RC) :

i. contiennent une liste des normes applicables qui correspond à la liste du règlement pour laquelle le demandeur/l'exploitant doit fournir un manuel.

ii. contiennent une partie qui doit être remplie par :

1. le demandeur/l'exploitant

a. de l'espace est fourni pour que le demandeur/l'exploitant identifie la façon dont il a satisfait chaque point d'une norme.

2. l'ISAC

a. de l'espace est fourni pour que l'ISAC confirme que le demandeur/l'exploitant a satisfait les exigences décrites dans chaque point d'une norme.

iii. sont produits sous forme de fichiers Excel; ils doivent être demandés par le demandeur/l'exploitant et seront fournis par TCAC.

1. Les RC contiennent un contenu interactif qui est révisé en fonction des options sélectionnées par le demandeur/l'exploitant.

a. Ces types de documents ne peuvent pas être hébergés sur les pages Web de TC ou dans le catalogue du CDBC.

(e) Une liste de tous les formulaires et documents associés aux demandes de certificat de la sous-partie 7 se trouve à l'annexe B.

i. Le tableau contient également les abréviations de formulaire et de document mentionnées dans ce volume, où la liste.

2.5.2 Outils de travail

(1) Les outils de travail sont une forme de « liste de vérification ».

(a) Ils sont structurés de manière à suivre, par ordre chronologique, le processus d'agrément du début à la fin.

(b) Ils contiennent une liste des étapes qui doivent être :

i. accomplies par le demandeur/l'exploitant;

ii. confirmées par l'ISAC.

(c) Ils contiennent également des étapes critiques du processus où des décisions doivent être prises, et des approbations ou des acceptations doivent être confirmées et documentées.

(d) Ils donnent de l'orientation au sein du processus concernant les parties tenues d'accomplir des étapes en particulier.

(2) Lorsqu'un outil de travail est rempli, le document est mis au point comme dernière étape du processus d'agrément.

(a) L'outil de travail sert d'outil de suivi pour le processus d'agrément.

(3) Le demandeur/l'exploitant peut recevoir une copie de l'outil de travail, pour l'aider à suivre le processus.

2.5.3 Liste d'outils

(1) Une liste de tous les documents associés au processus de certification est contenue dans une feuille de calcul « TP 4711 - Liste d'outils - Tous les volumes »

(a) Cette liste d'outils n'est disponible que pour le personnel de TCAC et se trouve dans le SGDDI no 16392869

(b) La feuille de calcul contient des «liens dynamiques» vers tous les documents actuels.

2.6 Spécifications d'exploitation

2.6.1 Généralités

(1) Les spécifications d'exploitation représentent l'instrument de réglementation qui est joint à un CEA et qui autorise l'exploitant à assurer la prestation de divers types de services.

(2) Les spécifications d'exploitation comprennent :

(a) des approbations obligatoires

(b) des autorisations spéciales ou des approbations spécifiques

(3) Des détails sur les spécifications d'exploitation sont contenus dans le Volume 3 du présent manuel.

2.6.2 Approbations obligatoires

(1) Les approbations obligatoires définissent les principales autorisations comprises dans le CEA.

(a) Elles sont requises pour chaque CEA délivré.

(2) Elles comprennent :

(a) Règle du RAC – la sous-partie réglementaire en vertu de laquelle l'exploitant est autorisé à exécuter son service;

(b) Aéronef – la catégorie d'aéronefs que l'exploitant utilisera pour le service;

(c) Types d'exploitation – si le service comprendra le travail aérien, le transport de passagers, ou le fret;

(d) Types de service – si le service sera régulier ou non, ou s'il concernera du travail aérien;

(e) Types de travail aérien – pour définir le genre de travail aérien qui sera accompli;

(f) Zone d'exploitation – où l'exploitation aura lieu, en fonction des régions du monde de l'OACI;

(g) Limites spéciales – les restrictions à l'égard des conditions atmosphériques dans lesquelles l'exploitant doit voler.

(3) Pour obtenir des détails sur les options relatives aux approbations obligatoires, et sur la façon dont un exploitant peut les obtenir, veuillez consulter les articles appropriés dans le Volume 3 du présent manuel.

2.6.3 Autorisations spéciales / Approbations spécifiques

(1) Les autorisations spéciales/approbations spécifiques (AS) font partie du CEA.

(a) Une liste des AS actuellement disponibles se trouve à l'annexe B du présent volume.

(2) Sauf pour l'AS concernant les marchandises dangereuses, les AS sont facultatives et elles peuvent être ajoutées à un CEA pour accroître les capacités d'exploitation du demandeur/de l'exploitant.

(a) Pour une description complète des AS disponibles, et les exigences qui doivent être satisfaites pour les obtenir, veuillez consulter le Volume 3 du présent manuel.

(3) Il faudra joindre toute la documentation requise pour les AS à une demande initiale de CEA, et à une demande de modification pour ajouter une AS; le demandeur/l'exploitant et l'ISAC doivent bien comprendre ce qui est attendu lorsqu'on cherche à obtenir une AS pour un CEA.

(4) Le demandeur/l'exploitant devrait discuter avec l'ISAC afin de déterminer quelles AS le demandeur/l'exploitant aurait avantage à obtenir.

(a) Avant la rencontre préalable à la demande, une liste provisoire des AS demandées devrait être préparée par le demandeur/l'exploitant.

(b) Durant la rencontre préalable à la demande, ce document provisoire sera révisé par l'exploitant et l'équipe d'agrément de TCAC afin de mettre au point les autorisations, les conditions et les limites nécessaires.

i. Le demandeur/l'exploitant doit utiliser cette liste définitive pour l'aider à préparer un dossier de demande complet.

Chapitre 3 – Information sur les processus de base

3.1 Généralités

(1) Les articles suivants de ce chapitre couvrent des renseignements généraux sur les principaux processus concernant les exploitants intérieurs.

(2) La matière dans ce chapitre couvre certains des sujets qui peuvent aussi figurer à l'article 4.2 (Manuel d'exploitation de la compagnie).

(a) L'information du chapitre 3 est fournie afin d'établir un niveau commun de connaissances à l'aide desquelles un demandeur/exploitant peut élaborer des documents connexes, et les ISAC peuvent examiner et évaluer ces documents pour en déterminer la conformité.

(b) La section 4.2 énumère les sujets du contenu qui doivent faire partie du MEC, ainsi que le matériel d'orientation qui complète directement les exigences énoncées dans le RAC, les normes, et les documents d'orientation diffusés pertinents.

3.2 Structure organisationnelle

3.2.1 Gestionnaire des opérations

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	702.07(2)b)(i)	703.07(2)b)(i)	704.07(2)b)(i)	705.07(2)b)(i)
NSAC :	722.07(2)	723.07(2)	724.07(2)	725.07(2)
Document(s) :				

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
Formulaire 26-0047 – Coordonnées et personnel
Curriculum vitæ du candidat

(1) Un demandeur/exploitant doit désigner une personne pour occuper le poste dont les qualifications, les responsabilités et les fonctions opérationnelles correspondent à celles prévues à l'alinéa applicable des NSAC.

(2) Un demandeur/exploitant peut utiliser une nomenclature différente pour ce poste, mais pour TCAC, le poste doit être identifié comme celui de gestionnaire des opérations.

(3) Un demandeur/exploitant peut avoir une seule personne exerçant les rôles de gestionnaire des opérations et de pilote en chef pourvu que toutes les fonctions et les responsabilités requises pour les deux postes soient assumées par la personne désignée.

(4) Pour les opérateurs des sous-parties 703, 704 et 705 :

(a) Le niveau de connaissances du candidat sera évalué au cours d'une entrevue orale par TCAC.

i. Des exemples de questions utilisées durant cette entrevue figurent à l'annexe C du présent volume.

(b) Une fois convaincu que le candidat satisfait à toutes les exigences réglementaires, TCAC émettra une lettre d'approbation.

i. Voir le chapitre 9 de ce volume.

3.2.2 Pilote en chef

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.07(2)b)(ii)	703.07(2)b)(ii)	704.07(2)b)(ii)	705.07(2)b)(ii)
NSAC :	722.07(2)b)	723.07(2)b)	724.07(2)b)	725.07(2)b)
Document(s) :				

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
Formulaire 26-0047 – Coordonnées et personnel
Curriculum vitæ du candidat

(1) Un demandeur/exploitant doit désigner une personne comme pilote en chef dont les responsabilités et les fonctions opérationnelles correspondent à celles prévues dans les NSAC.

(2) Un demandeur/exploitant peut utiliser un titre différent pour ce poste, mais pour TCAC, le poste doit être celui de pilote en chef.

(3) Un demandeur/exploitant peut avoir plus d'un pilote en chef à condition que les tâches et les responsabilités obligatoires soient assumées en totalité par chaque personne désignée.

   (a) S'il y a plus d'un pilote en chef, les responsabilités doivent être clairement définies (c'est-à-dire que le pilote en chef doit être responsable d'une région géographique, d'un type d'aéronef, etc.).

(4) Pour les opérateurs des sous-parties 703, 704 et 705 :

   (a) Le niveau de connaissances du candidat sera évalué au cours d'une entrevue orale par TCAC.

      i. Des exemples de questions utilisées durant cette entrevue figurent à l'annexe C du présent volume.

   (b) Une fois convaincu que le candidat satisfait à toutes les exigences réglementaires, TCAC émettra une lettre d'approbation.

      i. Voir le chapitre 9 de ce volume.

(5) Au moment d'évaluer l'expérience d'un candidat au poste de pilote en chef pour une exploitation régie par la sous-partie 703, TCAC s'attend normalement à ce qu'« une année d'expérience acquise au cours des trois années précédentes à titre de commandant de bord (CdB) d'un avion utilisé pour des opérations de taxi aérien » se traduise, pour ce qui est de la personne intéressée, par une expérience de 500 à 800 heures de vol à titre de CdB sur des aéronefs similaires à ceux devant être utilisés.

3.2.3 Gestionnaire de la maintenance

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.07(2)b)(iii), 706.03	703.07(2)b)(iii), 706.03	704.07(2)b)(iii), 706.03	705.07(2)b)(iii), 706.03
NSAC :	722.07(2)c), 726.03	723.07(2)c), 726.03	724.07(2)c), 726.03	725.07(2)c), 726.03
Document(s) :				

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
Formulaire 26-0047 – Coordonnées et personnel
Curriculum vitæ du candidat

(1) Selon la sous-partie du RAC qui est examinée, le lecteur trouvera ce poste dans la liste sous l'un des trois titres suivants :

(a) Gestionnaire de la maintenance (RAC 705)

(b) Personne responsable de la maintenance (RAC 703, RAC 704)

(c) Personne responsable du système de contrôle de la maintenance (RAC 702, 706)

Tous ces noms font référence à la même personne qui sera désignée dans le présent volume comme le « gestionnaire de la maintenance ».

(2) Un demandeur/exploitant doit désigner une personne comme gestionnaire de la maintenance dont les responsabilités et les fonctions opérationnelles correspondent à celles prévues dans les RAC et les NSAC susmentionnés.

(3) La nomination d'un gestionnaire de la maintenance par le demandeur/l'exploitant ne dégage pas le demandeur/l'exploitant de la responsabilité ultime du système de contrôle de la maintenance et de la sécurité de l'exploitation.

(4) Si le gestionnaire de la maintenance prévu ne détient pas une licence de technicien d'entretien d'aéronef (TEA), ses connaissances réglementaires doivent être évaluées au moyen d'un examen écrit administré par TCAC.

(a) Le gestionnaire de la maintenance prévu passera une entrevue avec TCAC pour démontrer sa connaissance des sujets présentés dans la norme 726.03(1).

3.2.4 Gestionnaire des agents de bord

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				705.07(2)b)(iv)
NSAC :				725.07(2)d)
Document(s) :	CIACA N° 0115R2, TP 12295, TP 12296			

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
Formulaire 26-0047 – Coordonnées et personnel
Curriculum vitæ du candidat

(1) Un demandeur/exploitant doit, dans le cas où l'exploitation exige des agents de bord, désigner une personne comme gestionnaire des agents de bord dont les responsabilités et les fonctions opérationnelles correspondent à celles prévues dans les NSAC.

(2) Un demandeur/exploitant peut donner un nom différent à ce poste, mais pour TCAC, le poste doit être identifié comme celui de gestionnaire des agents de bord.

(3) Le niveau de connaissances du candidat sera évalué au cours d'un examen écrit et d'une entrevue orale.

3.2.5 Absence : gestionnaire des opérations, pilote en chef, gestionnaire des agents de bord ou gestionnaire de la maintenance

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.07(2)	723.07(2)	724.07(2)	725.07(2)
Document(s) :				

(1) L'exploitant doit se doter d'un mécanisme permettant la délégation de pouvoirs pour le poste lorsque le gestionnaire des opérations, le pilote en chef, le gestionnaire des agents de bord, ou le gestionnaire de la maintenance n'est pas en service ou ne peut exercer ses responsabilités.

(a) Cela s'appliquerait pour les absences à court et à long terme.

(2) La personne qui assume la fonction doit être compétente et capable d'assumer les responsabilités inhérentes au poste. La personne doit également être qualifiée conformément aux normes applicables.

(3) Il s'agit de faire en sorte qu'une personne capable soit responsable pendant toute la durée des opérations de vol.

(4) Le gestionnaire des opérations, le pilote en chef, le gestionnaire des agents de bord, ou le gestionnaire de la maintenance n'ont pas besoin d'être physiquement présents à la compagnie, mais doivent pouvoir exercer pleinement leur autorité au besoin.

3.2.6 Pilote vérificateur de la compagnie

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.07(1)e)	723.07(1)h)	724.07(1)i)	725.07(1)i)
Document(s) :	TP 6533			

(1) Ce poste est facultatif, et il est contrôlé au moyen du Programme de pilotes vérificateurs agréés.

(a) Le terme courant pour cette fonction est pilote vérificateur agréé (PVA).

(b) Les compagnies peuvent parrainer un candidat au poste de PVA, et elles peuvent appuyer, sur le plan administratif, les fonctions d'un PVA associé à une compagnie, mais le PVA demeure un délégué externe du ministre.

(2) Consultez le TP 6533 *Manuel du pilote vérificateur agréé* pour la procédure à suivre pour qu'une personne obtienne le statut de PVA.

3.3 Systèmes de contrôle d'exploitation

3.3.1 Généralités

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.12	703.16	704.15	705.20
NSAC :	722.12	723.16	724.15	725.20

Document(s) :	

(1) Pour référence, la figure 3-1 fournit un exemple représentatif de système de contrôle opérationnel complexe

(a) Les demandeurs / exploitants devraient examiner ce chiffre lorsqu'ils examinent quels éléments d'un système de contrôle opérationnel sont pertinents pour leur fonctionnement et comment ils devraient décrire ces éléments dans leurs manuels.

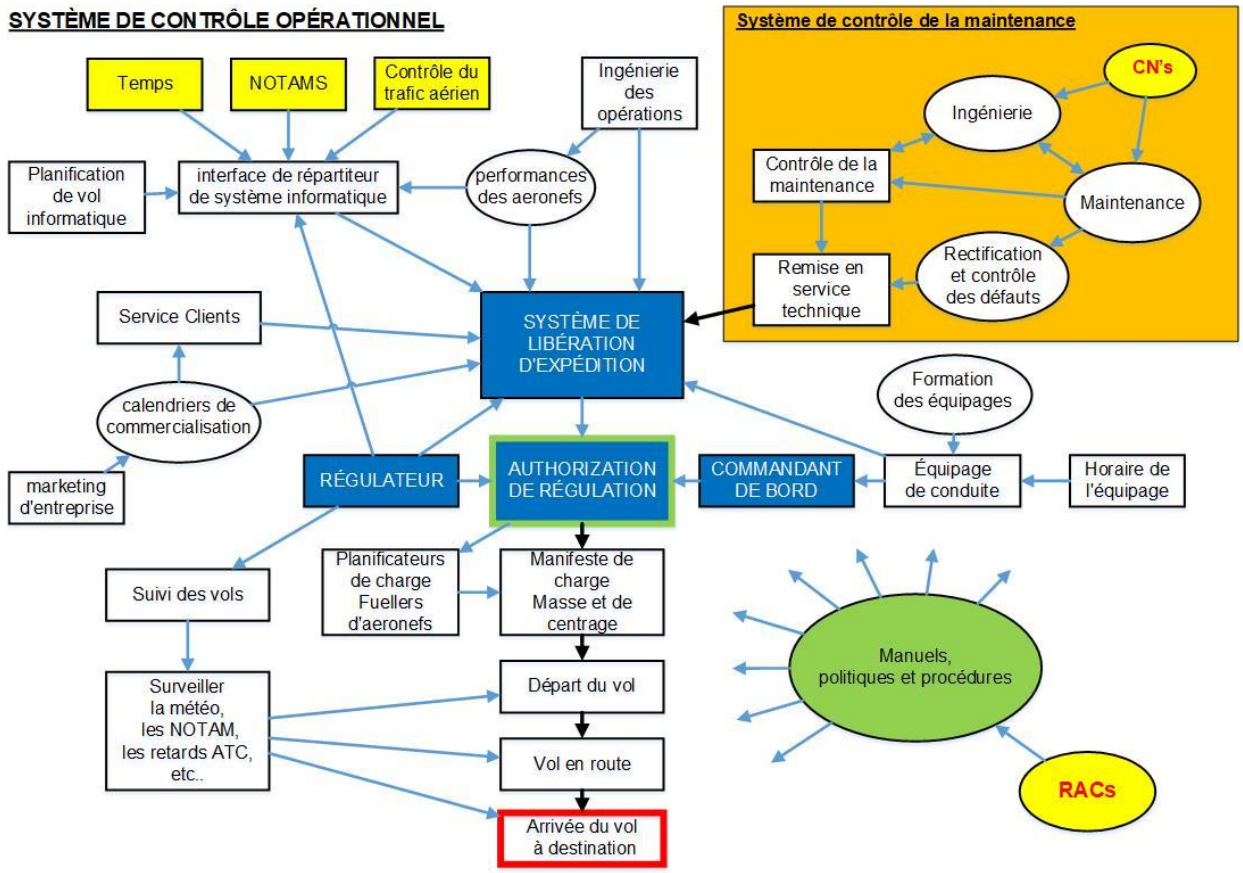
(2) En tant qu'élément obligatoire à inclure dans le manuel d'exploitation de la compagnie, le système de contrôle opérationnel doit être approuvé dans le processus de certification.

(a) Lorsqu'un nouveau demandeur n'a pas été en mesure de fournir une formation sur le tas aux répartiteurs avant de recevoir leur CEA, le CASS 725.124 (21) g) (ii) donne à TCAC la possibilité d'émettre un approbation temporaire de leur système de contrôle opérationnel, pour leur permettre de mener des opérations jusqu'à 6 mois après la délivrance de le CEA.

i. On s'attend à ce que les exploitants demandent à leurs répartiteurs de suivre toutes les formations sur le tas et les vérifications de compétences requises pendant cette période.

ii. Si la formation et les vérifications des répartiteurs ne sont pas terminées dans le délai de 6 mois, TCAC devrait prendre des mesures de suspension / annulation sur le CEA d'exploitant.

Figure 3-1 - Système de contrôle opérationnel



3.3.2 Systèmes de contrôle d'exploitation lorsqu'un exploitant aérien exerce ses activités en vertu de plus d'une sous-partie

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.12	703.16	704.15	705.20
NSAC :	722.12	723.16	724.15	725.20
Document(s) :				

(1) Bien qu'un demandeur/exploitant puisse détenir des autorités en vertu de différentes sous-parties sur son CEA, TCAC recommande qu'un demandeur/exploitant utilise uniquement un type de système de contrôle d'exploitation.

(a) Si cela n'est pas possible pour un demandeur/exploitant, TCAC approuvera également « différents » systèmes de contrôle d'exploitation, en fonction des détails suivants fournis par le demandeur/exploitant :

i. Le demandeur/l'exploitant doit définir clairement le type de système de contrôle d'exploitation qui s'applique à chaque sous-partie (702, 703, 704 ou 705) de l'exploitation dans le MEC.

ii. Le MEC doit contenir une partie qui donne un aperçu du système de contrôle d'exploitation et des parties distinctes pour chaque type de système de contrôle d'exploitation.

1. Chaque partie distincte doit souligner les responsabilités et l'obligation de rendre compte du personnel qui travaille dans le cadre de ce système;

Par exemple : les opérations en régulation de coresponsabilité (types A et/ou B) doivent être expliquées clairement dans une partie du manuel et les opérations régulées par le pilote (types C et/ou D) doivent figurer dans une partie distincte.

iii. Le programme de formation du demandeur/de l'exploitant doit préciser les responsabilités des pilotes et des régulateurs et surveillants de vol selon chaque type de système de contrôle d'exploitation précisé dans le MEC.

1. Cette formation doit faire partie du programme de formation portant sur la politique de la compagnie.

(2) Lorsqu'un aéronef est utilisé en vertu de différentes sous-parties, il doit être utilisé de manière à ce que toutes les exigences de chaque sous-partie soient satisfaites.

(a) Il doit y avoir un processus de gestion de la sécurité qui :

i. détermine la sous-partie en vertu de laquelle l'aéronef doit être utilisé sur tout vol particulier;

ii. confirme que les membres de l'équipage de conduite sont adéquatement formés et qualifiés;

iii. confirme que l'équipage satisfait les exigences applicables en matière de limites de temps de vol et de temps de service.

(b) Le processus doit être inclus dans le MEC, lequel doit également contenir des directives claires à l'intention des membres d'équipage de conduite sur la façon d'assurer le contrôle de l'utilisation de l'aéronef en vertu des différentes sous-parties.

(c) Le plan de vol exploitation pour chaque vol doit indiquer clairement la sous-partie qui régit le vol.

(d) Si un aéronef normalement régi par la sous-partie 704 doit être utilisé en vertu de la sous-partie 703, sa configuration doit être de neuf sièges ou moins, sans compter les sièges pilotes.

i. Dans le cas des exploitants qui ajoutent ou enlèvent régulièrement des sièges pour assurer une meilleure répartition de la charge, ils devront continuer à se conformer à la procédure relative à l'enlèvement des sièges.

1. Lorsque des sièges sont enlevés ou installés, une entrée doit être inscrite au carnet de route de l'aéronef, lequel doit être signé par une personne autorisée.

ii. Les exploitants qui utilisent des aéronefs dont la configuration ne peut être facilement modifiée peuvent en guise de solution de rechange réduire le nombre de sièges disponibles pour les passagers,

1. en ayant recours par exemple à un filet de sécurité fret ou en plaçant une affiche sur chacun des sièges.

iii. L'ISAC déterminera quelle procédure doit être suivie pour assurer la conformité en tenant compte du type d'activités effectuées et verra à donner ou non son approbation, selon le cas.

(3) Les pilotes qui :

(a) ont réussi un contrôle de la compétence du pilote (CCP) sur type seront considérés comme étant qualifiés pour occuper le même poste d'équipage pour les activités régies par les sous-parties 702, 703, 704 ou 705.

i. La période de validité du CCP varie en fonction de la sous-partie dans laquelle un pilote mène des opérations.

Par exemple: 16 mois après avoir passé le CCP, un pilote est valide pour les opérations de la sous-partie 702, mais pas pour les opérations de la sous-partie 704.

ii. Dans le cas de l'exploitation en vertu de la sous-partie 704 ou 705, l'entraînement en ligne requis doit avoir été donné.

(b) sont seulement titulaires d'une VCP sur type peuvent occuper le même poste d'équipage pour les activités régies par les sous-parties 702 et 703, mais ne sont pas autorisés à occuper un poste d'équipage pour les activités régies par la sous-partie 704.

(c) effectuent des vols IFR avec un seul pilote en vertu de la sous-partie 703 doivent avoir réussi un CCP pour le vol IFR effectué par un seul pilote, même s'ils possèdent un CCP sur type valide effectué à bord d'un aéronef ayant plus d'un membre d'équipage de conduite.

(4) Les exploitants doivent élaborer et utiliser des procédures d'utilisation normalisées (SOP) pour chaque aéronef utilisé avec plus d'un membre d'équipage de conduite à bord.

(5) Lorsque les limites de temps de vol et de temps de service de vol de la sous-partie la plus restrictive ont été atteintes, les activités peuvent se poursuivre en vertu d'une sous-partie moins restrictive.

(a) Le temps de service de vol et la période de repos associés à un vol ou à une série de vols ne doivent pas excéder les limites permises à la sous-partie qui régit le vol en question.

(6) Les exigences pertinentes à la période sans service prévues par les sous-parties applicables doivent être satisfaites avant de commencer l'exploitation d'un aéronef en vertu d'une autre sous-partie.

3.3.3 Structure hiérarchique

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				725.20
Document(s) :				

(1) Il est important que la structure hiérarchique de l'exploitant précise les liens hiérarchiques qui touchent le contrôle d'exploitation.

(a) Le contrôle d'exploitation doit relever directement du gestionnaire des opérations.

(b) Si un exploitant compte une division de coordination des opérations, celle-ci ne fait pas obstacle au contrôle d'exploitation.

i. La coordination des opérations appartient à la composante commerciale et marketing de l'exploitant. Cette division :

1. exerce l'autorité de l'exploitant sur ses activités à l'exclusion du contrôle d'exploitation;

2. prend des décisions qui répondront au mieux aux besoins commerciaux de l'exploitant.

3.3.4 Types de systèmes de contrôle d'exploitation

3.3.4.1 Système de type A

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :			A724.15 (seulement pour les *vols IFR sans aérodrome de dégagement*)	725.20 Application (2) Description du système – Système de type A
Document(s) :				

3.3.4.1.1 Responsabilité – Concept de régulation en coresponsabilité

(1) Le contrôle d'exploitation commence avec la formulation d'un plan de vol exploitation (au début de la planification du vol, normalement deux à trois heures avant l'arrivée de l'équipage de conduite au centre de régulation de vol) et se poursuit jusqu'à la fin du vol.

(2) La responsabilité pour les changements au contrôle d'exploitation en fonction de la phase du vol est comme suit :

(a) Avant le vol :

i. la responsabilité du contrôle d'exploitation est partagée entre le régulateur de vol et le CdB;

1. les tâches du régulateur de vol comprennent tout ce qui est nécessaire pour la planification préparatoire d'un vol.

    a. Le régulateur de vol doit tenir compte de la masse et du centrage, de la performance de l'aéronef, des articles de la MEL, de la météorologie, des NOTAM ou de toute autre restriction pouvant influer sur la sécurité du vol;

2. même si le plan de vol exploitation est préparé par le régulateur de vol, celui-ci et le CdB partagent la même responsabilité de la planification.

    a. Les deux doivent convenir du plan de vol exploitation avant que l'avion ne quitte l'aire de trafic.

    b. Tout désaccord doit être résolu avant le début du vol.

ii. La responsabilité partagée s'applique jusqu'à ce que le pilote lâche les freins en vue du décollage au début de la course au décollage.

1. Avant de point, le régulateur de vol et le CdB doivent être d'accord sur les décisions qui touchent la sécurité du vol;

iii. le MEC doit contenir une procédure sur la résolution des désaccords entre le CdB et le régulateur de vol pendant la phase de planification du vol.

(b) En vol :

i. La responsabilité pour le contrôle d'exploitation revient au CdB.

1. Le régulateur de vol est chargé de surveiller la progression du vol et de transmettre toute information sur la sécurité du vol au CdB.

    a. Les événements comme de la turbulence en vol, des orages, la météo en région terminale, des modifications aux prévisions météorologiques ou des NOTAM pertinents doivent être transmis au CdB;

2. Le CdB est également tenu de transmettre au régulateur de vol toute modification du plan de vol, des conditions de vol ou d'autres renseignements liés à la sécurité.

    a. Cette information doit être transmise rapidement, selon que le temps et la charge de travail le permettent.

(3) Si les régulateurs et les pilotes planifient des étapes de vol multiples dans le cadre d'un plan de vol exploitation, l'exploitant doit préciser dans son MEC les procédures requises pour le transit dans chaque escale de raccordement.

i. Une simple procédure de station avec confirmation verbale du plan de vol original est acceptable.

1. La station confirme au pilote que le plan de vol original reste valide.

ii. Si le régulateur émet un nouveau plan de vol, le pilote confirme l'acceptation ou le rejet de ce plan.

1. Le rejet d'un plan nécessitera de nouvelles discussions entre le CdB et le régulateur et les deux doivent à nouveau convenir du plan de vol exploitation suivant.

(4) La planification et la surveillance des vols peuvent être séparées en deux fonctions :

(a) Chaque fonction nécessite des régulateurs qualifiés.

(b) L'exploitant doit préciser dans le MEC les procédures prévues pour effectuer la transition de la planification à la surveillance des vols.

(c) Le régulateur qui planifie le vol doit communiquer avec le planificateur qui effectue la surveillance des vols pour que les aérodromes de dégagement et les routes soient mutuellement acceptables.

(d) Les régulateurs doivent se mettre d'accord avant de présenter le plan de vol au CdB.

(e) L'exploitant doit désigner le régulateur et les responsabilités. Le régulateur autorisé est chargé de toutes les révisions au plan de vol exploitation.

3.3.4.1.2 Exigences en matière de communication

(1) Les exigences relatives aux communications pour les systèmes de contrôle d'exploitation de type A sont très complexes. Les NSAC ont été conçues afin qu'une communication directe entre le régulateur de vol et le CdB puisse être maintenue. Il n'est pas toujours possible de maintenir une communication directe. Les exploitants qui effectuent des opérations où les communications directes ne sont pas possibles doivent définir clairement dans le MEC la façon dont l'information nécessaire pourra être échangée entre le régulateur de vol et le CdB.

(2) Si la communication au sol à une destination éloignée n'est pas disponible, même avec un téléphone cellulaire, le MEC doit préciser les méthodes qui seront utilisées à la dernière installation de communication disponible. Les procédures spécifiques peuvent être simples, du genre : « Le régulateur de vol et le CdB doivent établir un contact à la dernière installation radio disponible et dans les trois heures, il faut recevoir l'information sur le départ. » Après la période de temps stipulée, certaines procédures seront entamées par le régulateur de vol.

(3) Voici un exemple qui illustre les options possibles :

(a) L'exploitant effectue des vols en fin de semaine, pendant les mois d'hiver, dans une région éloignée d'Amérique du Sud :

i. le coût des communications radio directes serait prohibitif pour ce genre d'opération;

ii. l'exploitant peut sous-traiter à un tiers les communications en route et dans la région éloignée, mais doit s'assurer que le personnel de la région éloignée a la capacité de communiquer dans la langue de l'exploitant;

iii. l'exploitant doit indiquer dans le MEC comment les communications aux destinations éloignées seront effectuées et préciser qu'un document d'exploitation sera remis au CdB et au régulateur de vol pour ces destinations;

iv. la procédure figurant dans le MEC et le contenu du document d'exploitation peuvent indiquer des fréquences radio d'aéroport (au sol et pour la tour), des fréquences radio et des numéros de téléphone des organismes responsables et, si on utilise un organisme radio contractuel, comment et quand il sera utilisé;

v. exemple d'un document d'exploitation délivré pour des opérations en région éloignée :

a. vol 123 Ottawa – Barranquilla, le 16 novembre;

b. utilisera la fréquence Radio Houston XXX.XX pour assurer la régulation avec un rapport d'étape sur les positions suivantes…;

c. à l'arrivée à Barranquilla, le CdB s'assurera que l'agent responsable a transmis les heures d'arrivée au régulateur de vol (ou le commandant appellera le régulateur de vol pour lui donner l'heure d'arrivée);

d. les heures de départ sont transmises au régulateur par l'agent responsable dès que l'équipage de conduite les lui a remises;

e. l'équipage de conduite envoie également les heures de départ au régulateur par Radio Houston pas plus d'une heure après le décollage.

3.3.4.1.3 Centre de régulation de vol – Installation physique

(1) Voici une liste des articles qui devraient être centralisés et auxquels peuvent accéder facilement les régulateurs de vol :

(a) équipement de communication et électronique (téléphone, radios, télécopieurs, télétypes, ordinateurs, etc.);

(b) système de classement pour l'information sur les différents vols (PIREPS, information sur les autorisations de régulation, plans de vol exploitation, feuilles de calcul du carburant, messages envoyés au CdB pour l'informer des modifications de vol, etc.);

(c) système d'affichage pour l'information météo et les NOTAM;

(d) mobilier de bureau pour entreposer toute la documentation, les publications et l'équipement requis.

3.3.4.1.4 Renseignements supplémentaires nécessaires au vol – Planification et surveillance des vols

(1) La documentation d'information ou l'équipement supplémentaire du centre de régulation des vols varie selon la taille et la complexité de l'exploitation. Voici un exemple de liste d'articles que l'on peut ajouter aux exigences de base des NSAC (des données électroniques peuvent être utilisées, s'il y a lieu) :

(a) un système de diffusion rapide des renseignements généraux d'exploitation ou des changements de politique de l'exploitant ou de TCAC incluant un moyen d'accuser réception de ces renseignements par le régulateur de vol;

(b) plans de vol informatisés qui respectent les exigences du RAC à l'égard de l'information nécessaire;

(c) un ordinateur portable pour faciliter les calculs de carburant, les conversions, les calculs de vent de travers, etc.;

(d) des feuilles de travail ou des registres d'exploitation. La feuille de travail ou le registre doit comporter un espace pour enregistrer la MMHD, le carburant minimal, les aéroports de dégagement, le nom du commandant de bord, les retards, les articles de la MEL sur l'aéronef prévu pour le vol, une zone pour les observations, etc.;

(e) un registre ou un dossier énumérant les articles de la MEL à bord de l'aéronef avec les dates de réparation proposées;

(f) une procédure de vérification des articles de la MEL;

(g) les procédures d'urgence de l'exploitant avec des listes d'appel et d'autres articles comme des feuilles sur les appels de menace à l'exploitant (exemple : homme, femme, accent, niveaux de stress, etc. On peut obtenir ces feuilles facilement auprès des agences de sécurité et on peut les modifier selon les besoins de l'exploitant);

(h) numéro de téléphone de CANUTEC, des services de sécurité et de sauvetage.

(2) Pour que le régulateur de vol s'acquitte de ses tâches, il doit avoir accès à la documentation. Voici un guide de ce que TCAC s'attend à voir dans un centre de régulation de vol (des données électroniques peuvent être utilisées) :

(a) Manuels dont peut disposer facilement le régulateur de vol :

i. manuels de route;

ii. cartes de calcul du carburant;

iii. cartes d'aéroport.

(b) Manuels qui doivent être placés dans un lieu central du centre de régulation de vol :

i. MEL;

ii. AOM;

iii. MEC;

iv. RAC et NSAC appropriés à l'exploitation;

v. les manuels qui sont utilisés occasionnellement doivent être rapidement obtenus d'une bibliothèque de la compagnie.

(c) Autres manuels qui doivent être disponibles, selon la complexité de l'exploitation :

i. AIP canadien;

ii. AIP étranger (s'il y a lieu);

iii. Canada Air Pilot;

iv. copie des FAR (s'il y a lieu);

v. manuel des procédures d'urgence de l'exploitant;

vi. manuel sur les marchandises dangereuses de l'IATA;

vii. manuels d'urgence de l'aéroport.

viii. manuels radio et de communications;

3.3.4.1.5 Surveillance des vols – « Départ » et « arrivée »

(1) À des fins de surveillance de vol, le régulateur doit savoir quand l'aéronef décolle et atterrit.

(2) Les moments du « départ » et de « l'arrivée » sont transmis au régulateur de vol afin que la surveillance du vol puisse commencer et se terminer. De plus, tout phénomène mécanique ou météorologique inattendu doit être communiqué à ce moment-là. Ce rapport ne doit jamais remplacer les SOP et la surveillance appropriée du trafic.

(3) Les moments de « départ » et de « l'arrivée » peuvent être transmis à la compagnie par radio, liaison de données ou tout autre moyen qui réponde à l'exigence. Dans certains cas, il peut être nécessaire de retransmettre cette information par un organisme gouvernemental ou autre. Ce rapport doit être fait le plus rapidement possible sans compromettre la sécurité, mais jamais plus d'une heure après le décollage.

3.3.4.2 Système de type B

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :			A724.15 (seulement pour les *vols IFR sans aérodrome de dégagement*)	725.20 Application (3), Description du système – Système de type B
Document(s) :				

3.3.4.2.1 Installations de communication manquantes

(1) Si un aéronef doit partir lorsque le pilote assure la régulation du vol faute d'installations de communication, le vol doit faire l'objet d'une planification détaillée :

(a) les plans de vol exploitation devraient être calculés et consignés sur un formulaire fourni par l'exploitant, selon le même niveau de détail que si le vol était régulé en coresponsabilité;

(b) l'équipage de conduite doit évaluer les données météorologiques, en route et en région terminale, les NOTAM et la MEL et toute autre donnée pertinente;

(c) le plan de vol exploitation ou un formulaire fourni par l'exploitant devrait contenir l'information sur la masse et le centrage;

(d) une copie de l'ensemble de la planification du vol doit être laissée au point de départ ou communiquée à un responsable de la compagnie à des fins de conservation ou de suivi au besoin;

(e) le CdB doit attester de l'approbation du plan de vol exploitation en signant le formulaire utilisé pour la planification du vol.

3.3.4.3 Système de type C

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :			704.15	
NSAC :			724.15	725.20 Application (4) Description du système – Système de type C (3)
Document(s) :				

3.3.4.3.1 Suivi des vols

(1) La norme pour un système de contrôle d'exploitation de type C stipule qu'une personne doit être « en service » et être en mesure, notamment, de fournir au CdB des renseignements météorologiques sans analyse ni interprétation.

(a) Pour certains types d'exploitation, comme les services d'affrètement dont les opérations peuvent comprendre plusieurs escales réparties sur plusieurs jours, il est nécessaire d'interpréter l'expression « en service » avec une certaine souplesse.

i. Lorsqu'un vol se déroule selon un système de régulation des vols par les pilotes, le responsable du suivi des vols n'est pas tenu d'être physiquement présent dans les locaux de la compagnie pour être considéré « en service ». On peut utiliser une des méthodes suivantes pour assurer un suivi efficace des vols :

1. Le suivi est assuré par un tiers en vertu d'un contrat (p. ex., ARINC) qui prévoit la possibilité de joindre des responsables de la compagnie en cas d'urgence;

2. Un suivi des vols limité ou à distance est assuré par le personnel de la compagnie, en permettant par exemple au responsable du suivi de ne noter que les détails du vol, et en demandant à l'équipage de consulter les stations d'information de vol et les NOTAM pour connaître l'information météorologique.

Remarque : Lorsqu'on utilise un système de suivi des vols limité, le responsable du suivi demeure le premier point de contact pour transmettre l'information entre l'équipage et la compagnie. Dans de telles circonstances, il est essentiel que l'équipage puisse joindre le responsable du suivi en une seule opération. Les téléavertisseurs et les systèmes de messagerie vocale sont inacceptables, et ce pour deux raisons :

i. Dans une situation d'urgence, il peut s'avérer impossible pour le responsable du suivi de rétablir le contact avec l'équipage ou avec l'appelant initial;

ii. Les téléavertisseurs et les messageries vocales ne fournissent pas de confirmation absolue que le message a été bien reçu.

3.3.4.4 Système de type D

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.12	703.16	704.15	
NSAC :	722.12	723.16	724.15	
Document(s) :				

(1) Les systèmes de contrôle d'exploitation de type D existent en 702 à 704 en option (pas en 705) et sont essentiellement un système d'auto-régulation des pilotes avec la nécessité pour les suiveurs de vol.

3.4 Plans d'intervention d'urgence

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				705.07(2)l)
NSAC :				725.07(3)
Document(s) :				

(1) Le plan d'intervention d'urgence est un plan interne de la compagnie ou de l'organisme utilisé conjointement avec les plans d'intervention d'urgence des aéroports ou les plans en cas de catastrophe régionaux ou municipaux.

(a) Le plan d'intervention d'urgence est conçu pour être utilisé par la direction de la compagnie en cas d'urgence.

(2) Il n'est pas nécessaire que le plan fasse partie du MEC, mais le personnel des opérations devrait être suffisamment informé pour savoir à qui s'adresser en cas d'urgence.

(3) Tous les exploitants régis par la sous-partie 705 doivent présenter un plan d'intervention d'urgence qui comporte les éléments prévus au paragraphe 725.07(3) de la norme 725.

3.5 Systèmes de gestion de la sécurité

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				107.01(1)b), 107.02-04, 705.07(2)c), 705.151-154, 706.15
NSAC :				725.135oo)
Document(s) :	CI 107-001, CI 107-002, IP SUR-001			

(1) Tout nouveau demandeur/exploitant régi par la sous-partie 705 doit avoir un système de gestion de la sécurité (SGS) complet en place avant la délivrance du CEA.

(a) Les ISAC des opérations aériennes et de la navigabilité, en collaboration, seront responsable de l'évaluation des documents, des politiques et des processus du SGS du demandeur/de l'exploitant.

i. L'agrément et la validation du SGS d'un exploitant seront exécutés uniquement par un examen des documents, des processus et des politiques, car la compagnie ne peut pas démontrer l'utilisation efficace des processus avant le début des activités d'exploitation.

(2) Le demandeur/l'exploitant dispose d'une année pour appliquer, réviser, et modifier son SGS avant une évaluation complète du SGS par TC. Cette période permettra à l'exploitant de s'assurer que sa collecte de données, sa documentation, sa tenue des dossiers, sa formation, et les autres divers processus requis dans un SGS sont efficaces.

(a) L'évaluation complète du SGS déterminera l'efficacité de son SGS et sera notée en fonction de l'IP SUR-001.

(3) Pour les exploitants actuels régis par la sous-partie 705, une copie du dossier de sécurité/de l'analyse des risques de la compagnie pour l'ajout d'un nouveau type d'aéronef ou d'une nouvelle destination, ou pour un changement du personnel de gestion devra être fournie à TCAC.

(4) Des lignes directrices se trouvent dans la CI 107-001 *Guide sur l'élaboration des systèmes de gestion de la sécurité*, et dans la CI 107-002 *Guide sur le développement des systèmes de gestion de la sécurité à l'intention des plus petits organismes de l'aviation*.

https://tc.canada.ca/fr/aviation/centre-reference/circulaires-information/circulaire-information-ci-no-107-001

https://tc.canada.ca/fr/aviation/centre-reference/circulaires-information/circulaire-information-ci-no-107-002

(5) D'autres lignes directrices se trouvent sur le site Web de TC à l'adresse suivante :

https://tc.canada.ca/fr/aviation/regles-generales-utilisation-vol-aeronefs/gestion-securite-aerienne/systemes-gestion-securite-aviation

(6) Les organismes de maintenance agréés (OMA) en vertu du RAC 573 autorisés à effectuer de la maintenance sur des aéronefs dont l'exploitation est régie par la sous-partie 705, et conformément à la sous-partie 107, doivent établir et maintenir un système de gestion de la sécurité.

(7) Si le titulaire d'un CEA est également titulaire d'un certificat d'OMA, le SGS pour les deux organismes doit relever du gestionnaire de la maintenance du CEA.

Chapitre 4 – Manuels et documents – Contenu et examen

4.1 Généralités

(1) Le demandeur/l'exploitant est tenu d'élaborer des manuels pour décrire les processus et les procédures qu'il utilisera dans l'exploitation de son entreprise.

(a) Ces manuels devront comprendre certains sujets qui figurent dans les exigences réglementaires applicables.

(b) Des rapports de conformité ont été créés pour aider le demandeur/l'exploitant à satisfaire ces exigences réglementaires. Ces rapports de conformité :

i. doivent être utilisés pour aider le demandeur/l'exploitant à produire des manuels;

ii. doivent accompagner les manuels lorsque le demandeur/l'exploitant soumet de nouveaux manuels ou des modifications aux manuels.

(2) Il peut transmettre plusieurs publications ou documents sur les procédures ou l'équipement, comme le MEC, l'AOM, le MAB, les SOP, la MEL et le MCM.

(a) Les procédures énoncées dans les diverses publications doivent être cohérentes et non contradictoires. Le demandeur/l'exploitant a la responsabilité de s'assurer que toutes les parties des manuels pertinents sont cohérentes et compatibles avec les exigences réglementaires.

(3) Le demandeur/l'exploitant est autorisé à avoir un manuel de contrôle d'exploitation distinct, mais ce manuel doit faire partie du MEC.

(a) L'exploitant doit faire en sorte que l'information contenue dans les articles appropriés des manuels de contrôle d'exploitation nouveaux ou révisés renvoie à d'autres parties applicables du MEC.

(4) Lors de l'examen des manuels soumis, les ISAC devraient utiliser les rapports de conformité qui ont été joints pour les guider dans la confirmation que les exigences réglementaires ont été satisfaites par le demandeur/l'exploitant.

(5) Les ISAC doivent cesser le processus d'examen ou d'approbation s'ils trouvent des erreurs graves dans un manuel ou un document soumis et retourner le manuel ou le document à l'auteur pour la suite à donner.

(a) Les erreurs graves doivent être signifiées à l'auteur du manuel ou du document avec la citation de l'exigence réglementaire et du manquement (p. ex., « *L'article XX du manuel soumis ne respecte pas l'exigence de l'alinéa c) de la Norme 725.135, c'est-à-dire qu'elle ne contient pas une liste des pages valides* »).

(b) Si l'auteur soumet de nouveau le manuel ou le document par la suite et que des erreurs graves sont trouvées, le manuel ou le document doit être renvoyé à l'auteur pour la suite à donner.

Remarque : Des erreurs graves que comportent les manuels ou les documents sont considérées comme des erreurs relativement à la conformité au RAC et aux normes connexes. Les erreurs graves ne sont pas des fautes d'orthographe, de grammaire ou de mise en page. Toutefois, une organisation ou une présentation médiocre du document est une erreur grave.

(6) Durant l'examen des manuels ou des documents, les ISAC doivent s'abstenir de faire des corrections importantes au nom du demandeur/de l'exploitant. Les ISAC ne doivent à aucun moment réécrire ou compléter un manuel ou un document soumis.

(7) Dans le cas d'erreurs persistantes, ou de situations où les erreurs sont si nombreuses qu'il est impossible de toutes les noter, l'APA aura le pouvoir final de décision pour mettre fin à la procédure d'examen et retourner le document au client.

(8) Durant le processus d'examen du manuel, l'ISAC devrait évaluer la correspondance entre le contenu et les exigences du RAC et de toute norme connexe, et non évaluer l'efficacité et l'efficience des procédures ou des processus établis par le demandeur/l'exploitant.

(a) L'efficacité des procédures établies par l'exploitant peut être évaluée durant les activités de surveillance continue.

(9) L'approbation ministérielle d'un MEC ou d'un MCM comprend toutes les parties liées aux opérations aériennes qui tiennent compte des exigences réglementaires.

(a) S'il y a du contenu qui s'avère plus strict que ce qui est demandé par le règlement, cette matière doit être examinée et acceptée, selon le cas.

(10) TCAC ne peut pas indiquer aux exploitants :

(a) d'ajouter des éléments qui ne sont pas requis par le règlement, ou

(b) d'interdire des points qui ne sont pas requis par le règlement.

4.1.1 Processus d'approbation des manuels

(1) Des lignes directrices générales concernant le processus d'approbation des manuels se trouvent au chapitre 5 du volume I du présent manuel.

4.1.2 Approbation des renseignements relatifs à la sûreté

(1) Les lignes directrices pour la présentation, l'examen et l'approbation de la partie concernant la sûreté de la documentation de l'exploitant sont précisées à l'article 10.1 du présent volume.

4.2 Manuel d'exploitation de la compagnie

4.2.1 Généralités

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.81, 702.82, 702.83	703.104, 703.105, 703.106	704.120, 704.121, 704.122	705.134, 705.135, 705.136
NSAC :	722.82	723.105	724.121	725.134
Document(s) :				

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
MEC
RC MEC 70X

TCAC doit remplir :
RC MEC 70X

(1) Le MEC doit refléter exactement les modalités d'exploitation de la compagnie.

(2) Le MEC doit être revu par TCAC et son contenu doit s'avérer acceptable ou être approuvé, selon le cas, avant d'être mis à la disposition du personnel de l'exploitant pour leur utilisation.

(3) L'examen du MEC par TCAC a pour but de s'assurer que les politiques et les procédures comprises dans le manuel :

(a) mettent en application la réglementation du Canada;

(b) couvrir tous les éléments requis énumérés dans les Normes de service aérien commercial (NSAC) applicables;

i. Décrit en détail ces éléments, comme spécifiques aux procédures opérationnelles des entreprises.

ii. N'est pas un « copier-coller » du contenu de les NSAC applicables.

(c) donnent des instructions d'exploitation claires, complètes et détaillées afin que le personnel d'exploitation soit pleinement informé de ce que l'on attend d'eux;

(d) qu'elles s'inspirent d'une philosophie axée sur la sécurité et qu'elles peuvent être mises en application;

(e) prévoient des dispositions pour la révision afin de s'assurer que l'information qu'elles contiennent est tenue à jour;

(f) présentent au personnel les lignes directrices et les instructions nécessaires sous une forme convenable et pratique;

(g) décrivent les procédures normalisées pour toutes les fonctions des membres d'équipage.

4.2.1.1 Titres

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.82(1)	703.105(1)	704.121(1)	705.135(1)
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Le demandeur/l'exploitant peut donner à son manuel le titre qui lui convient. Si le titre est différent, la préface ou l'introduction doit comprendre une note indiquant que le manuel est le MEC.

(2) Si le contenu du MEC est réparti dans plusieurs manuels, chacun d'eux doit indiquer les endroits auxquels il renvoie et où on peut les trouver dans les autres MEC.

4.2.1.2 Terminologie

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.82(2)a)	703.105(2)a)	704.121(2)a)	705.135(2)a)
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Le MEC facilitera la normalisation entre les membres de l'équipage de conduite, les agents de bord, les régulateurs de vol, le personnel affecté à la maintenance et le personnel au sol afin qu'ils utilisent une même terminologie lorsqu'ils parlent de situations ou de procédures qui exigent ou peuvent exiger des mesures coordonnées (p. ex., l'emploi des termes « évacuation » et « débarquement »). Ceci, afin d'empêcher toute possibilité de malentendu.

4.2.1.3 Organisation

(1) Le système global du manuel peut être organisé de n'importe quelle manière, pourvu qu'il présente de façon adéquate les directives concernant tous les aspects importants de l'exploitation.

(2) Afin de satisfaire les exigences réglementaires et d'organiser la politique et les instructions de façon efficace, la partie d'un système global du manuel d'un demandeur/exploitant qui s'applique particulièrement au personnel des opérations est souvent divisée en volumes distincts (p. ex., MEC, AOM, SOP, etc.).

(3) La taille, ainsi que le nombre de volumes du MEC dépendront de l'envergure et de la complexité de l'exploitation proposée.

4.2.2 Caractère officiel du MEC

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.09a)	703.09a)	704.09a)	705.09a)
NSAC :	722.82(1)a), (2) et (4)a)	723.105(1)a) et (2)a)	724.121a)	725.135a)
Document(s) :				

(1) Les exploitants doivent se conformer à toutes les parties de leur MEC qui traitent des opérations aériennes.

(a) Par opération aérienne, on entend toute activité se déroulant dans le cadre du vol d'un aéronef, y compris la formation.

(b) Les opérations aériennes ne s'appliquent pas à ce qui, dans le MEC, touche aux politiques ou aux directives de la compagnie en matière de tenue vestimentaire, de conduite, d'horaire des équipages, etc.

(2) L'approbation ministérielle d'un MEC comprend toutes les parties liées aux opérations aériennes prescrites par les exigences réglementaires pertinentes.

(a) Les parties du MEC qui vont au-delà de ce qu'exige la réglementation sont acceptées par le ministre (mais elles ne sont pas approuvées).

(b) Dès qu'un manuel a été soumis par l'exploitant, et approuvé par TCAC, un exploitant est tenu par les dispositions du RAC de se conformer à ce qui est prévu dans le manuel.

(3) Une mesure peut être prise contre un exploitant ou son personnel pour cause de non-conformité aux directives fournies dans le MEC, même si elles dépassent les dispositions requises en vertu du règlement.

(a) Cette mesure serait prise en vertu de la condition générale relative au CEA qui stipule que « l'exploitant aérien doit exercer des opérations aériennes conformément à son manuel d'exploitation de la compagnie ».

4.2.3 Structure et table des matières du MEC

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.82	703.105	704.121	705.135
NSAC :	722.82(1)b), (3)a) et (4)b)	723.105(1)b) et (3)a)	724.121b)	725.135b)
Document(s) :				

(1) Il existe de nombreux moyens de structurer le MEC. Bien qu'il revienne en fin de compte à l'exploitant de décider du contenu, de l'ordre, et du volume d'information, les NSAC

fournissent les exigences minimales qui doivent être satisfaites pour respecter la réglementation.

(2) Des rapports de conformité ont été fournis pour aider le demandeur/l'exploitant à créer un MEC acceptable, et l'ISAC à examiner le document présenté aux fins d'acceptabilité à l'égard de la réglementation et des normes.

(3) Comme le demandeur/l'exploitant est tenu de soumettre un rapport de conformité à joindre à toute présentation d'un MEC (initial ou modifié), il serait plus pratique de suivre l'ordre établi dans les NSAC et le rapport de conformité lorsqu'on structure le MEC.

(4) Afin de repérer facilement les sujets dans le MEC, une table des matières détaillée s'avèrera très efficace. Cette table des matières est requise en vertu du règlement.

4.2.4 Modifications au MEC

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :		703.07(2)b)	704.122	
NSAC :	722.82(1)c), (2), (3)b) et (4)c)	723.105(1)c), (2)c) et (3)b)	724.121c)	725.135c)
Document(s) :				

(1) Lorsqu'il faut modifier une procédure particulière au sein de l'exploitation, il est essentiel que la modification au manuel ait été soumise et approuvée avant la mise en œuvre du changement réel de procédure.

(2) Afin d'être en mesure d'assurer un contrôle efficace de la modification à la procédure, le MEC doit décrire adéquatement la façon dont les modifications seront traitées, et la façon dont le personnel sera informé des changements.

4.2.5 Structure de gestion

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.82(1)e) et (2)	A723.105(1)e) et (2)e), H723.105(1)f) et (2)	724.121e)	725.135e)
Document(s) :				

(1) Une structure de gestion adéquate doit être définie dans le MEC. Cette structure de gestion doit comprendre :

(a) des voies hiérarchiques claires;

(b) des tâches et responsabilités précises;

(c) des mécanismes bien définis pour la délégation de tâches à des subordonnés.

4.2.6 Fonctions et responsabilités de la direction

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	106.02, 706.03	106.02, 706.03	106.02, 706.03	106.02, 706.03
NSAC :	722.07(2)a), b) et c) 722.82(1)f) et (2) 726.03	723.07(2)a), b) et c), A723.105(1)f) et (2)f), H723.105(1)g) et (2), 726.03	724.07(2)a), b) et c), 724.121f) 726.03	725.07(2), 725.135f) 726.03
Document(s) :				

Réservé

4.2.7 Système de contrôle d'exploitation

4.2.7.1 Généralités

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.07(2)e), 702.12	703.07(2)e), 703.16	704.07(2)f), 704.15	705.07(2)g), 705.20
NSAC :	722.12, 722.14, 722.82(1)g)	723.16, A723.105(1)g) et (2)g), H723.105(1)h) et (2)	724.15, 724.121g)	725.20, 725.135g)
Document(s) :				

(1) Des renseignements généraux sur le contrôle d'exploitation se trouvent à l'article 3.3 du présent volume.

(2) Lors de l'évaluation d'un système de contrôle d'exploitation, l'ISAC doit confirmer que le demandeur/l'exploitant :

(a) a clairement défini la responsabilité du contrôle d'exploitation dans le MEC, y compris une déclaration selon laquelle le demandeur/l'exploitant (l'entité nommée sur le certificat d'exploitation) est responsable en dernier lieu du contrôle d'exploitation;

(b) a précisé les tâches et les responsabilités de chaque membre du personnel dans l'organisation du contrôle d'exploitation;

(c) a intégré les politiques sur le contrôle d'exploitation dans le MEC;

(d) a défini les liens de coresponsabilité entre le CdB et le régulateur et s'est doté d'une procédure en cas de désaccord;

(e) a établi les capacités de communication exigées par les NSAC;

(f) a formulé et publié des procédures d'urgence et des plans d'intervention d'urgence dans le MEC et dispose de procédures de compte rendu d'événements pour les rapports internes et au BST;

(g) a décrit un programme de formation tel qu'il est exigé dans les NSAC précisant le programme et les cours pour la formation spécifique périodique, initiale et annuelle sur le contrôle d'exploitation;

(h) a désigné un système permettant de vérifier si des marchandises dangereuses sont à bord d'un aéronef et si les régulateurs peuvent disposer de cette information pendant les situations d'urgence;

(i) s'est doté de procédures pour traiter le transport de déportés, de prisonniers, d'armes à feu, etc. Le fait que le régulateur doit pouvoir accéder facilement à cette information doit être indiqué dans les parties sur le contrôle d'exploitation du MEC;

(j) a décrit un processus, précisé dans le MEC, indiquant comment l'information sur les opérations quotidiennes est transmise par la compagnie au régulateur de vol, et un système permettant de vérifier que l'information a été reçue par le régulateur de vol;

(k) s'est doté de procédures sur la façon dont les articles de la MEL doivent être traités par le centre de régulation de vol, y compris la tenue des dossiers et la transmission de l'information aux membres d'équipage de conduite.

i. Par exemple, le répartiteur technique devrait informer le régulateur de vol suffisamment à l'avance qu'un radar météorologique n'est pas en état de fonctionnement plutôt que le personnel de maintenance informant les membres de l'équipage de conduite lorsque les passagers montent à bord;

(l) a décrit la façon dont les communications directes avec l'ATC (en route et tour de contrôle) seront établies, y compris les procédures spéciales au besoin (mots de code utilisés pour parler avec un contrôleur);

(m) a incorporé un système pour que les défectuosités mécaniques soient signalées au régulateur de vol.

i. Cette fonction de maintenance (communément appelée le répartiteur technique) doit être documentée dans le système de contrôle opérationnel détaillé dans le MEC.

(3) Pour l'évaluation d'un système de contrôle de la maintenance d'un exploitant ou des lignes directrices relatives à son approbation, conformément au RAC 706.06, à la base principale et aux postes éloignés, voir le chapitre 8 du présent volume.

4.2.7.2 Autorisation de vol

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	702.13	703.17	704.16	705.21
NSAC :	722.82(1)g)(i) et (2)g)	A723.105(1)g)(i) et (2)g)(i), H723.105(1)h)(i) et (2)	724.121g)(i)	725.135g)(i)
Document(s) :				

(1) Pour les transporteurs aériens de fret, et pour toutes les opérations aux emplacements où l'absence d'installations de communication empêche la régulation en coresponsabilité, l'autorisation peut venir du gestionnaire des opérations, du pilote en chef ou du CdB.

(a) Pour que le CdB soit désigné pour autoriser un vol, les procédures du MEC doivent inclure, à tout le moins :

i. la délivrance d'une délégation de pouvoirs par écrit du gestionnaire des opérations au CdB pour cette tâche, y compris les conditions et les limites de l'autorité;

ii. le gestionnaire des opérations, le pilote en chef ou son délégué ne sont pas disponibles pour autoriser le vol.

4.2.7.2.1 Remise en service technique

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	706.06	706.06	706.06	706.06
NSAC :	726.06	726.06	726.06	726.06
Document(s) :				

(1) Le MEC devrait contenir des procédures qui décrivent la façon dont le personnel des opérations assurera la liaison avec les personnes responsables de la remise en service technique (c.-à-d. la maintenance), afin de vérifier que l'aéronef est prêt pour le vol.

(2) Les procédures de remise en service technique comprennent les procédures faisant en sorte que les données exactes relatives à la masse à vide et au centrage sont à la disposition de l'équipage de conduite de l'aéronef avant chaque vol.

4.2.7.3 Plans de vol exploitation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.14		704.17	705.22
NSAC :	722.82i)(ii) et (2)b)	723.18, A723.105(1)ii) et (2)ii)	724.17, 724.121g)(ii)	725.22, 725.135g)(ii)
Document(s) :				

Réservé

4.2.7.3.1 Délivrance d'un plan de vol exploitation révisé pour un chargement tardif

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				705.22(1)
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Un vol peut commencer lorsque la masse au décollage de l'avion est supérieure à la masse de décollage prévue à condition que la procédure suivante soit respectée :

(a) la différence de la masse n'est pas supérieure au montant déjà approuvé par TCAC pour un type d'avion spécifique;

i. L'industrie utilise, à titre de guide, un montant près de 1,25 % de la masse maximale brute au décollage.

(b) l'exploitant prépare une carte indiquant le carburant supplémentaire nécessaire pour les augmentations importantes de poids de l'avion;

(c) le CdB, conformément à cette carte, veille à ce que le carburant supplémentaire requis se trouve à bord et que les données de décollage aient été corrigées en conséquence;

(d) étant informé de la masse au décollage révisée après le décollage, le régulateur de vol complète un plan de vol opérationnel révisé pour s'assurer que le vol peut se poursuivre en toute sécurité vers la destination; et

(e) le MEC précise cette procédure, y compris le changement maximum acceptable de charge ainsi que la carte indiquée au point (b) pour chaque type d'avion exploité.

(2) Il faut remettre à l'équipage de conduite un plan de vol exploitation révisé lorsque les valeurs énoncées en (1)(a) ci-dessus sont dépassées.

4.2.7.3.2 Copie du plan de vol exploitation au point de départ

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :		703.18(2)	704.17(2)	705.22(2)
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Le responsable au sol doit disposer des détails pertinents de chaque vol et y avoir accès.

(2) Ce plan de vol exploitation peut être :

(a) électronique ou une copie imprimée;

(b) laissé à l'aérodrome de départ ou gardé dans un endroit central.

(3) Le plan de vol exploitation doit être immédiatement disponible à des fins de référence, au cas où toute personne chargée de la surveillance du vol, du contrôle d'exploitation ou intervention d'urgence en relation avec le vol en a besoin.

4.2.7.3.3 Acheminement du plan de vol exploitation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :			A724.17(13)	725.22(13)
Document(s) :				

(1) Le CdB et le régulateur de vol doivent retracer :

(a) les points de cheminement successifs;

(b) l'IAS nécessaire pour rétablir la TAS déposée;

(c) la vitesse au sol prévue.

(2) L'information ci-dessus doit être disponible et utilisée pendant la planification du vol et en vol.

(a) Lorsque cette information est intégrée et utilisée dans les calculs de planification de vol informatisée et disponible pendant le vol, TCAC peut approuver d'autres méthodes de présentation de cette information.

4.2.7.3.4 Registre du nombre de personnes à bord

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				

NSAC :			A724.17(30), H724.17(2)q)	725.22(30)
Document(s) :				

(1) Le CdB et le régulateur de vol ou une personne responsable au point de départ (ou tout autre responsable au sol) doivent avoir en leur possession un dossier sur le nombre de personnes à bord de l'aéronef, y compris les passagers et les membres d'équipage.

(a) Le dossier doit être facilement accessible pour être transmis à une agence appropriée en cas d'accident, d'incident ou sur demande, et doit comprendre le nom des passagers;

(2) Le CdB doit connaître le nombre de membres d'équipage et la fonction de chacun d'eux à bord.

(3) L'équipage de conduite doit avoir à sa disposition les données de charge réelle avant le départ, dont une partie représente le nombre réel des personnes à bord. Le compte des personnes à bord peut ou non inclure les membres d'équipage.

(a) Si ces derniers ne sont pas inclus dans le compte des personnes à bord, le régulateur de vol ou une autre personne responsable au sol doit connaître le nombre des membres d'équipage à bord.

(4) Le dossier doit indiquer le nombre d'enfants en bas âge transportés à bord et indiquer s'ils voyagent par eux-mêmes ou sont accompagnés par un parent ou un gardien.

(5) Afin d'assurer l'uniformité de la procédure de dénombrement des passagers pour les enfants en bas âge, l'inclusion des enfants en bas âge dans le dénombrement des passagers effectué à bord des avions commerciaux du Canada sont les suivantes :

(a) Un enfant en bas âge tenu fermement dans les bras d'un passager parent ou gardien n'est pas compté comme un passager aux fins de la détermination du nombre minimal d'agents de bord requis à bord d'un avion et du nombre maximum d'occupants autorisés à être à bord de l'avion.

Remarque : L'enfant en bas âge est compté comme un passager aux fins de l'application des exigences réglementaires comme celles qui concernent l'oxygène, les gilets de sauvetage et l'équipement de survie.

(b) Un enfant en bas âge attaché dans un système de retenue d'enfant est compté comme un passager aux fins de la détermination du nombre minimum d'agents de vol à bord de l'avion, de la détermination du nombre maximum d'occupants autorisés à être à bord de l'avion et de l'application des exigences réglementaires comme celles qui concernent l'oxygène, les gilets de sauvetage et l'équipement de survie.

4.2.7.3.4.1 Exploitation d'un service aérien de navette

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	S. O.	S. O.	704.01	S. O.
NSAC :	S. O.	S. O.		S. O.
Document(s) :				

4.2.7.3.4.1.1 Avions

(1) Les avions comme le DHC-6 Twin Otter qui pèsent moins de 19 000 livres et qui sont certifiés pour le transport de plus de 19 passagers, mais dont la configuration n'est pas prévue pour 20 sièges ou plus en service commercial canadien.

(a) Pourvu que l'exploitant aérien configure son appareil pour avoir un maximum de 19 sièges (sans compter les sièges pilotes), les opérations du DHC-6 peuvent tomber sous le régime des règles de navette. (La limite de 19 000 livres provient des critères d'homologation pour les opérations de navette de la 14 CFR, partie 23/article 523 du RAC.)

(b) Il peut arriver qu'un exploitant désire restreindre le nombre de sièges passager à neuf ou moins. Cette mesure peut permettre de réduire les critères de performances dans certaines circonstances.

i. Pour tirer pleinement parti de cet avantage de performance, l'exploitant devrait également envisager de modifier son CEA pour tenir compte des opérations de cet aéronef en vertu de la sous-partie 703.

4.2.7.3.4.1.2 Hélicoptères

(1) Tous les hélicoptères monomoteurs doivent être exploités en vertu de la sous-partie 703, sans égard au nombre de sièges passager.

(2) Si un exploitant restreint le nombre de sièges passager à neuf ou moins dans un hélicoptère multimoteur, l'exploitant peut utiliser cet aéronef en vertu d'un certificat régi par la sous-partie 703.

4.2.7.4 Connaissance par l'équipage de conduite des corrections reportées

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	605.06-10, 706.05-06	605.06-10, 706.05-06	605.06-10, 706.05-06	605.06-10, 705.23, 706.05-06
NSAC :	625.07-10, 722.82(1)g)(iii)	625.07-10, A723.105(1)g)(iii)	625.07-10, 724.121g)(iii)	625.07-10, 725.124(25), 725.135g)(iii)
Document(s) :				

Réservé

4.2.7.5 Exigences en matière de surveillance des vols/suivi des vols

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.13			705.20
NSAC :	722.82(1)g)(iv) et (2)a)	723.16(1)d) et (2), A723.105(1)g)(iv) et (2)g)(iii), H723.105(1)h)(iii) et (iii) et (2)	724.15(1)d), 724.121g)(iv)	725.20, 725.135g)(iv)
Document(s) :				

(1) Le suivi des vols est requis pour les opérations IFR de même que pour les opérations VFR de nuit.

4.2.7.6 Diffusion de l'information opérationnelle

Sous-partie :	702	703	704	705

RAC :		703.07(2)c)	704.13	705.18
NSAC :	722.82(1)g)(v) et (2) d)	A723.105(1)g)(v) et (2)g)(v), H723.105(1)h)(iv) et (2)	724.121g)(v)	725.135g)(v)
Document(s) :				

(1) La diffusion de l'information peut être assurée d'une manière qui permet aux équipages de les recevoir en temps opportun.

(a) Si l'information est nécessaire à la sécurité du vol, elle doit être reçue avant le départ.

(2) La distribution de l'information peut se faire par ordinateur, modifications du manuel, régulation de vol, avis sur le babillard, appels téléphoniques, etc.

(a) La méthode doit être indiquée dans le MEC et, lorsque des agents de bord sont présents, dans le MAB.

(3) Le MEC doit préciser également la méthode par laquelle on accuse réception de l'information.

(a) Cela peut se faire par écrit ou verbalement en s'adressant à une personne responsable de la compagnie qui consigne l'accusé de réception, ou au moyen d'autres méthodes approuvées.

(b) Cela pourrait également être la signature du pilote sur un plan de vol opérationnel, si les SOP exigent que le pilote vérifie certaines sources d'information avant le vol.

4.2.7.7 Exigences en matière de carburant et d'huile

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	602.88	602.88, 703.20	602.88, 704.20	602.88, 705.25
NSAC :	722.82(1)g)(vi) et (2)e)	723.18(3) A723.105(1)g)(vi) et (2)g)(vi), H723.105(1)h)(v) et (2)h)(v)	724.17(27), 724.121g)(vi)	725.25, 725.135g)(vi)
Document(s) :				

Réservé

4.2.7.7.1 Planification des vols – Éventualités

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :		703.20	704.20	705.25
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Parmi les éventualités, les exploitants d'aéronefs pressurisés doivent tenir compte d'une dépressurisation à n'importe quel endroit le long de la route.

(a) L'aéronef doit être en mesure d'atteindre son point de départ, sa destination ou un terrain de déroutement sur sa route après une descente d'urgence à 13 000 pieds, un vol de 30 minutes en croisière à 13 000 pieds et à 10 000 pieds par la suite.

(b) Si le plafond opérationnel sur un seul moteur est inférieur soit à 13 000 pieds soit à 10 000 pieds, ce plafond doit servir d'altitude prévue en cas de déroutement.

i. À la fin de la croisière à basse altitude, l'aéronef doit avoir encore suffisamment de carburant pour faire une approche avec remise des gaz tout en disposant des réserves nécessaires à l'attente.

(2) Si un exploitant souhaite utiliser une altitude supérieure en cas de déroutement et s'il peut prouver que les performances de l'aéronef le permettent sans que cela nuise à la sécurité des passagers, une dérogation l'autorisant à utiliser une altitude supérieure en cas de déroutement peut lui être accordée.

4.2.7.7.2 Exigences relatives au carburant vers les aérodromes de dégagement

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	602.88	602.88, 703.20	602.88, 704.20	602.88, 705.25(1)
NSAC :				725.25(1)
Document(s) :				

(1) Les exigences relatives au carburant énoncées dans la partie VII du RAC et les NSAC applicables s'ajoutent à celles de l'article 602.88 du RAC.

(2) Lorsque le carburant est requis pour « effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de dégagement et y atterrir », sans préciser les exigences d'approche, le carburant à bord doit permettre au vol de se poursuivre jusqu'à l'aérodrome de dégagement compte tenu des conditions connues au moment du refoulement.

(a) Si l'aérodrome de dégagement est prévu pour des conditions VFR au moment de l'arrivée, il n'est pas nécessaire d'avoir du carburant pour une approche à l'aérodrome de dégagement.

(b) Si les prévisions météorologiques prévoient des conditions IFR et que l'on prévoit une procédure d'approche complète, il faut que le carburant nécessaire pour effectuer une approche à l'aérodrome de dégagement soit à bord au moment du décollage.

(3) Les régions des Caraïbes décrites à l'alinéa 725.25(1)b) des NSAC ont été illustrées à l'annexe E du présent volume.

4.2.7.7.3 Exigences relatives au carburant à une altitude de croisière de 10 000 pieds en cas de perte de pression

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :		703.20a)(i)(B)	704.20a)(i)(B)	705.25(1)c)(i)(B)
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Les exigences relatives au transport du carburant nécessaire à un déroutement en cas de perte de pression dans la cabine doivent s'appuyer sur des calculs à 10 000 pieds d'altitude;

(2) Lorsqu'un exploitant souhaite dérouter un vol à une altitude supérieure à 10 000 pieds, les exigences relatives au carburant doivent être fondées sur cette altitude à condition que l'on ait démontré à TCAC que :

(a) l'altitude choisie n'est pas supérieure au plafond pratique du monomoteur;

(b) la cabine peut assurer un approvisionnement suffisant en chaleur et oxygène à tous les occupants pendant la durée du déroutement;

(c) Le fait de savoir si les systèmes de distribution d'oxygène sont suffisants doit être coordonné avec la Direction de la navigabilité de TCAC.

4.2.7.7.4 Calcul de la distance vers un aérodrome de dégagement de départ

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :		703.30	704.26	705.34
NSAC :		723.30	724.26	725.34
Document(s) :				

(1) Tous les calculs de distance vers un aérodrome de dégagement de départ mentionnés dans le RAC et les NSAC doivent être effectués dans des conditions de vent calme en ne tenant pas compte des effets du vent.

4.2.7.8 Système de masse et de centrage

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :		703.37	704.32	705.39
NSAC :	722.82(1)g)(vii), (2)f), (3)e), et (4)f)	723.37, A723.105(1)g)(vii), (2)g)(vii) et (3)e) H723.105(1)h)(vi), (2) et (3)e)	724.32, 724.121g)(vii)	725.39, 725.135g)(vii)
Document(s) :	CI 700-022, CI 703-004 (Poids pondéré), TP 14371 (RAC 3.5),			

Réservé

4.2.7.8.1 Généralités

(1) La masse et le centrage peuvent être calculés manuellement ou automatiquement.

(a) Lorsque l'exploitant choisit de mettre en œuvre un système automatique de masse et de centrage, il doit le faire selon ce qui est précisé dans le MEC et dans une partie représentative de l'exploitation.

i. La méthode précédente de masse et de centrage doit être utilisée en parallèle jusqu'à ce que l'exploitant soit convaincu que le nouveau système est sûr et qu'il répond aux exigences applicables du RAC.

(2) L'exploitant peut satisfaire les exigences du règlement et de la norme au moyen de différentes options. Certaines des méthodes suggérées sont :

(a) un calcul complet de la masse et du centrage;

(b) l'établissement de tableaux qui couvrent les diverses possibilités de chargement (passagers, carburant et fret);

(c) les calculs préétablis de masse et centrage pour diverses configurations;

(3) « l'emplacement » du centre de gravité peut faire référence à une échelle de valeurs prudentes figurant dans les tableaux préétablis de masse et centrage.

(a) L'échelle de valeurs devrait inclure le centre de gravité avec :

i. la masse maximale de carburant;

ii. la masse minimale de carburant.

4.2.7.8.2 Fonctions et responsabilités

(1) L'exploitant doit établir et décrire dans son MEC la chaîne de responsabilité pour le chargement et l'établissement de la masse et du centrage de l'avion, et ce, pour chaque vol;

(2) L'exploitant doit inclure des procédures de remise en service technique conformément à son MEC approuvé pour satisfaire les exigences du programme de masse et centrage;

(a) Consultez le chapitre 8 du présent volume pour de plus amples renseignements.

(3) Des personnes, qu'il s'agisse du personnel de l'exploitant ou d'autres personnes autorisées par l'exploitant à agir en son nom, doivent être responsables et identifiables, soit par une signature, soit par une identification informatisée, en ce qui concerne les données de chargement ou les services offerts conformément à leurs tâches et responsabilités, tel qu'elles sont détaillées dans le système.

4.2.7.8.3 Exigences opérationnelles

(1) Le système de masse et de centrage doit indiquer ce qui suit :

(a) Comment, avant chaque vol, l'exploitant établira l'exactitude des éléments énumérés dans les paragraphes applicables des NSAC;

(b) La méthode de préparation et la disposition de toute la documentation requise, effectuées par l'exploitant ou d'autres personnes qualifiées autorisées par lui à agir en son nom;

(c) Le cas échéant, l'utilisation d'un manifeste de charge:

i. contenant au minimum ce qui suit :

1. l'enregistrement et le type d'avion;
2. le numéro et la date du vol;
3. le nom du CdB;
4. le nom de la personne qui a préparé le document;
5. la masse opérationnelle à vide de l'avion et le centre de gravité;
6. le poids du carburant;
7. le poids des produits consommables autres que le carburant;
8. les éléments du chargement y compris les passagers, les bagages, le fret et le lest;
9. la masse sans carburant de l'avion, la masse au décollage et la masse à l'atterrissage;
10. la répartition de la charge et la position du centre de gravité;
11. le nom des passagers;

Remarque : Il n'est pas nécessaire que tous les renseignements du manifeste apparaissent sur un document unique lorsque l'exploitant consigne ces renseignements par d'autres moyens. Tous les renseignements pertinents doivent être conservés pendant une période précisée dans le MEC;

(d) Lla procédure visant à établir la charge maximale admissible pour le vol, qui ne doit pas être supérieure au poids le bailleur de suivant :

i. la masse au décollage maximale autorisée pour respecter les exigences de performance du RAC;

ii. la masse au décollage de conception maximale précisée dans le manuel de vol de l'aéronef;

(e) La procédure suivante relative à la publication de la masse et du centrage révisés en cas de «retard de chargement» (même procédure que celle du plan de vol exploitation du RAC) :

i. un avion peut partir lorsque sa masse au décollage est supérieure à la masse au décollage prévue à condition que l'on respecte les conditions suivante :

1. la différence de la masse n'est pas supérieure au montant déjà approuvé par TCAC pour un type d'avion précis (l'industrie utilise comme critère un montant proche de 1,25 % de la masse maximale brute au décollage, mais le montant prescrit dans tous les cas doit être approuvé par TC);

2. le CdB vérifie que le carburant supplémentaire requis est à bord et que les données de décollage sont corrigées en conséquence;

3. le régulateur de vol est informé de la masse au décollage révisée après le décollage et il remplit un plan de vol exploitation révisé afin que le vol puisse se poursuivre jusqu'à destination en toute sécurité;

4. cette procédure et, pour chaque type d'avion utilisé, la variation maximale acceptable de la charge en cas de «charge tardive» sont spécifiées dans le MEC;

ii. un exemplaire révisé de masse et centrage doit être remis à l'équipage de conduite lorsque les valeurs en (i)(1.) sont dépassées.

(f) l'entreposage de la documentation sur la masse et le centrage (même procédure que celle pour le plan de vol exploitation énoncée aux articles applicables du RAC) :

i. TCAC doit pouvoir recréer les données sur la masse et le centrage à des fins de vérification, d'inspection, d'enquête et de sécurité des vols;

ii. l'exploitant est tenu de conserver une copie des formulaires de masse et de centrage;

iii. période de conservation des formulaires de masse et de centrage :

1. l'exploitant doit conserver une copie des formulaires de masse et de centrage, y compris les modifications, pendant une période d'au moins six mois. La période de conservation des documents de masse et de centrage sera précisée dans le MEC;

2. on doit tenir compte du volume des données et de la capacité de l'exploitant à respecter le règlement. Par exemple, un nouvel exploitant ou un exploitant qui est souvent en situation de non-conformité peut être obligé de conserver les documents pendant un an pour que les données soient disponibles en cas de vérifications de suivi. Un exploitant plus important qui respecte le règlement peut conserver les documents pendant six mois;

iv. l'entreposage électronique du plan de vol exploitation doit répondre aux critères suivants :

1. l'exploitant doit montrer qu'il dispose d'un système d'entreposage sûr pour les données électroniques;

2. l'exploitant doit conserver une copie papier des documents dont la signature doit être vérifiée, sauf s'il dispose d'un système approuvé de vérification électronique des signatures et d'authentification des documents;

3. l'exploitant doit avoir un plan documenté qui précise les procédures de récupération de toutes les données entreposées. Le plan de l'exploitant doit comprendre une liste de l'information entreposée pertinente à un vol et des exemples du format et du contenu des données que l'on peut récupérer;

4. l'extraction des données entreposées doit être présentée dans un format jugé acceptable par TCAC, et ce, dans les 48 heures suivant la demande;

(g) systèmes informatisés :

i. lorsque les données de chargement sont produites par un système informatisé de masse et de centrage, l'exploitant doit vérifier l'intégrité des données de sortie à des intervalles ne dépassant pas six mois;

ii. le système doit permettre d'identifier la personne qui entre les données servant à préparer tous les manifestes de chargement, et son nom doit être conservé dans le système.

(h) systèmes de masse et de centrage à bord – l'exploitant doit obtenir l'autorisation d'utiliser un système informatisé de masse et de centrage à bord comme source principale de régulation;

(i) liaison de données – lorsque les données de charge sont transmises à l'avion par liaison de données, des copies des données finales, acceptées par le CdB, doivent être disponibles au sol.

4.2.7.8.4 Poids des passagers et des bagages

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :		703.37	704.32	705.39
NSAC :		723.37(3)	724.32(3)	725.39(3)
Document(s)	CI 700-022, CI 703-004, TP 14371 (RAC 3.5),			

(1) Les méthodes utilisées par l'exploitant pour calculer la masse des passagers, des bagages de cabine et des bagages enregistrés devraient être précisées dans le MEC.

(a) Les options pour le poids des passagers et des bagages sont les suivantes :

i. Poids réels

ii. Poids normalisés

iii. Poids pondérés

(b) Les bagages enregistrés devraient toujours être pesés.

(2) Les détails sur les méthodes susmentionnées se trouvent dans les documents CI 700-022, CI 703-004 et TP 14371.

4.2.7.8.4.1 Établissement des poids normalisés de l'exploitant (sondage)

(1) Les exploitants peuvent demander l'approbation des poids normalisés de leurs passagers et être ensuite autorisés à utiliser des poids normalisés différents de ceux qui sont publiés.

(2) Les poids normalisés de l'exploitant doivent être calculés au moyen d'un sondage approuvé et de la méthode d'analyse statistique détaillée dans le présent document d'orientation.

(a) Après vérification et approbation par le ministre, les poids normalisés révisés, s'appliquant uniquement à cet exploitant, peuvent être utilisés dans des conditions semblables à celles dans lesquelles le sondage a été effectué.

(3) Lorsque les poids normalisés de l'exploitant dépassent ceux qui sont publiés par le ministre, il faut alors utiliser ces valeurs plus élevées.

(4) Les poids normalisés de l'exploitant doivent être examinés à intervalles ne dépassant pas cinq ans.

(5) Tous les poids normalisés des adultes sont établis selon un ratio hommes/femmes de 80/20 pour tous les vols, sauf pour les vols nolisés dont le ratio est de 50/50.

(a) Si l'exploitant souhaite obtenir l'autorisation d'utiliser un ratio différent sur des routes ou des vols particuliers, les données du sondage doivent être présentées vol par vol ou par route pour justifier cet écart.

(6) Plan détaillé du sondage :

(a) L'exploitant aérien doit présenter un plan détaillé du sondage sur les poids avant de le réaliser.

i. Le sondage doit être pleinement représentatif de l'exploitation (c.-à-d. le réseau ou la route, le moment de l'année, la provenance du vol ou sa destination, etc.) pour laquelle les poids normalisés seront utilisés.

(b) Le plan détaillé doit être précis quant aux endroits de pesage, aux dates, aux numéros de vol et au nombre de passagers et de bagages à peser.

(c) Le sondage réel doit être réalisé conformément au plan. Il faut expliquer tous les écarts et traiter de l'incidence possible des écarts sur les résultats.

(7) Sondage sur le poids des passagers :

(a) Méthode d'échantillonnage :

i. Le poids moyen des passagers et de leurs bagages à main doit être déterminé au moyen d'un pesage aléatoire;

ii. La sélection de l'échantillon aléatoire doit, par sa nature et sa portée, être représentative du volume des passagers, en tenant compte du type d'exploitation, de la fréquence des vols sur les routes en question, des vols en provenance ou en partance, de la saison et du nombre de sièges dans l'avion.

(b) Taille de l'échantillon – le plan doit porter au minimum sur le pesage du plus important des deux éléments suivants :

i. un nombre de passagers calculé à partir d'un sondage échantillon de deux semaines, en utilisant les méthodes statistiques normales et en se fondant sur un intervalle de confiance relatif (exactitude) de 1 % pour tous les poids moyens des adultes et de 2 % pour les poids moyens des hommes et des femmes séparément (voir l'alinéa XXX ci-dessous);

ii. pour les avions dont le nombre de sièges passagers est de :

1. 40 sièges ou plus, un total de 2 000 passagers;

2. moins de 40, un nombre total de 50 x (nombre de sièges passagers);

(c) Collecte des données sur les poids des passagers :

i. Adultes et enfants :

1. Les adultes sont définis comme des personnes de 12 ans et plus.

2. Les adultes sont classés dans la catégorie hommes ou femmes.
3. Il n'y a pas de différence de sexe pour les enfants qui sont définis comme des personnes entre 2 ans et 11 ans inclusivement.
4. Le poids des passagers comprend le poids de leurs effets personnels transportés sur l'aéronef;

ii. Les enfants en bas âge sont définis comme des personnes de moins de deux ans.

1. Dans les échantillons aléatoires des passagers, les enfants en bas âge sont pesés avec l'adulte qui les accompagne;

iii. Lieu du pesage :

1. Le lieu du pesage des passagers doit être choisi de façon à être le plus près possible de l'avion, à un endroit où il est peu probable qu'un changement de poids du passager se produise du fait que la personne se débarrasse de ses effets personnels ou en acquiert d'autres avant de monter à bord de l'avion;

iv. Balances :

1. Les balances utilisées pour peser les passagers ont une capacité d'au moins 150 kilos ou 300 livres;
2. Le poids est affiché à des intervalles minimums de 500 grammes ou 1,0 livre;
3. Les balances doivent être exactes dans un intervalle de 0,5 %, soit 200 grammes ou 0,5 livre, selon le poids le plus élevé;

v. Enregistrement des données :

1. Pour chaque vol, le poids des passagers, la catégorie de passager correspondant (homme/femme/enfant), la date et le numéro de vol doivent être enregistrés.

(8) Sondage sur le poids des bagages :

(a) Taille de l'échantillonnage et méthode :

i. La méthode statistique permettant de déterminer les poids normalisés des bagages de l'exploitant aérien à partir des poids moyens des bagages de la taille minimum de l'échantillon requis est le même que pour les passagers, comme le précise le paragraphe (3) ci-dessus.

ii. Pour les bagages, l'intervalle de confiance relatif (exactitude) est de 1 %.

iii. Il faut peser un minimum de 2 000 bagages enregistrés ou tous les bagages enregistrés associés à un sondage de passagers, selon le chiffre le plus élevé.

(9) Évaluation statistique des données sur le poids des passagers et des bagages enregistrés :

(a) Généralités :

i. Pour que l'utilisation des poids normalisés de l'exploitant pour les passagers et les bagages enregistrés ne compromette pas la sécurité opérationnelle, il faut effectuer une analyse statistique;

1. cette analyse fournira des valeurs de poids moyennes pour les passagers et les bagages;
2. de plus, l'analyse valide les valeurs en établissant l'exactitude statistique (intervalle de confiance) de l'échantillon moyen (poids normalisé);

(b) Il faut consulter TCAC pour obtenir des conseils sur la méthode statistique à utiliser pour évaluer les poids moyens des passagers et des bagages enregistrés.

4.2.7.8.4.2 Masse du fret

(1) On demande aux exploitants de vérifier que la masse réelle du fret soit utilisée comme prévu par la norme, dans leur système de masse et centrage approuvé :

(a) La masse réelle du fret comprend la masse du contenu, du matériau d'emballage, de l'emballage, de la palette ou de l'unité de chargement (UC), des moyens de fixation ou d'emballage ainsi que de tout autre dispositif ou matériau transporté à bord de l'aéronef avec le fret, qui entrent en ligne de compte dans le calcul de la masse totale du fret.

i. Cette masse peut être obtenue :

1. en pesant chaque palette ou UC au point de chargement;

2. en ajoutant la masse réelle de tous les éléments de chaque palette ou UC.

(b) Il n'est pas acceptable d'utiliser la masse annoncée du produit à l'intérieur d'une boîte comme masse réelle de la boîte.

i. La masse de l'emballage et de la boîte même doit être prise en compte en plus du poids du produit à l'intérieur.

4.2.7.9 Compte rendu d'accident ou d'incident et signalement d'aéronef en retard

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC	602.79	602.79	602.79	602.79
NSAC :	722.82(1)g)(viii), (2)g), (3)g) et i), et (4)h) et i)	A723.105(1)g)(viii), (2)g)(ix) et (3)j) et h) H723.105(1)h)(viii), (2) et (3)j) et h)	724.121g)(viii)	725.135g)(viii)
Document(s)	TP 14371 (GEN 3.0)			

Réservé

4.2.7.10 Utilisation des listes de vérification

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	602.60(1)a)	602.60(1)a), 703.107	602.60(1)a), 704.19	602.60(1)a), 705.24
NSAC :	722.82(1)g)(ix) et (2)h)	A723.105(1)g)(ix), et (2)(g)(x) H723.105(1)h)(ix), et (2), 723.107	724.121g)(ix)	725.135g)(ix)
Document(s) :				

(1) Les listes de vérification peuvent être comprises dans le MEC, ou elles peuvent être rassemblées dans un document distinct (pour faciliter l'utilisation), et ensuite faire l'objet de renvois appropriés dans le MEC.

(2) « Suivre » la liste de vérification signifie « l'utiliser comme guide ».

(a) TCAC s'attend à ce que les exploitants respectent cette exigence en demandant aux pilotes de lire la liste de vérification appropriée.

(b) Lorsque cette procédure est comprise dans les SOP, les éléments de la liste doivent être vérifiés au moyen d'un balayage d'abord puis d'une lecture de la liste.

(3) Les listes de vérification dont il est fait mention dans le règlement peuvent comprendre des listes affichées ou des éléments mémorisés et le pilote peut utiliser toute méthode qui est conforme au manuel de vol ou au manuel d'exploitation approuvé.

4.2.7.11 Compte rendu d'anomalies reliées à la maintenance

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	605.06-10, 706.05-06	605.06-10, 706.05-06	605.06-10, 706.05-06	605.06-10, 706.05-06
NSAC :	722.82(1)g)(x) et (2)i), 726.05-06	A723.105(1)g)(x), et (2)g)(xi), H723.105(1)h)(x), et (2) 726.05-06	724.121g)(x) 726.05-06	725.135g)(x) 726.05-06
Document(s) :	TP 9155			

Réservé

4.2.7.12 Modèle de plan de vol exploitation, et période de conservation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.82(1)h)	A723.105(1)h) H723.105(1)i)	724.121h)	725.135g)(xi)
Document(s) :				

Réservé

4.2.7.12.1 Conservation des documents de plan de vol exploitation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :		703.18(3), 703.87(2)	704.17(3), 704.107(2)	705.22(3)
NSAC :	722.82(1)g)(xi)	A723.105(1)g)(xi) et (2)g)(viii) H723.105(1)h)(vii) et (2)	724.121g)(xi)	725.135g)(xi)
Document(s) :				

(1) TCAC doit pouvoir recréer les données de vol exploitation à des fins de vérification, d'inspection, ou d'enquête.

(2) Voici le minimum de renseignements du vol effectué devant figurer dans un plan de vol exploitation :

(a) trajectoire;

(b) quantité de carburant à bord au départ et à l'atterrissage;

(c) durée (inactif, départ, arrivée, et fin)

Consultez la sous-partie spécifique des NSAC pour les éléments requis d'un plan de vol exploitation.

(3) La période de conservation des plans de vol exploitation :

(a) ne doit pas être inférieure à 90 jours pour les exploitants régis par la sous-partie 705;

(b) ne doit pas être inférieure à 180 jours pour les exploitants régis par les sous-parties 704 et 703.

(c) Il faudrait envisager de prolonger la période selon les circonstances de l'exploitant :

i. Les grands transporteurs peuvent avoir des volumes considérables de données, faisant en sorte que des périodes de conservation de plus de 90 jours sont encombrantes.

ii. Les exploitants qui se montrent peu disposés à se conformer aux règlements peuvent avoir besoin d'une surveillance accrue, laquelle tirerait avantage d'une conservation des dossiers prolongée.

iii. Les nouveaux exploitants n'ayant pas de dossier d'exploitation établi devront conserver leurs dossiers durant au moins la durée de la première inspection de TCAC, afin de faciliter un examen approprié de TCAC.

(4) L'entreposage électronique des plans de vol exploitation est permis pourvu que les critères suivants soient respectés :

(a) l'exploitant doit montrer qu'il dispose d'un système d'entreposage sûr pour les données électroniques;

(b) il doit conserver une copie papier des documents qui doivent être vérifiés par une signature, à moins qu'il dispose d'un système approuvé de vérification de signature électronique et d'authenticité du document;

(c) l'exploitant doit avoir un plan documenté qui précise les procédures de récupération de toutes les données entreposées. Le plan de l'exploitant devrait comprendre une liste de l'information entreposée pertinente à un vol et des exemples du format et du contenu des données que l'on peut récupérer;

(d) le plan de vol exploitation utilisé par l'équipage (principal) doit être conservé;

(e) l'extraction des données entreposées doit être présentée dans un format jugé acceptable par TCAC, et ce, dans les 48 heures suivant la demande.

4.2.7.13 Modèle de masse et centrage et périodes de conservation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC				705.39
NSAC :	722.82(1)h)	A723.105(1)h) et (2)g)(vii)	724.121h)	725.39, 725.135h)

		H723.105(1)i) et (2)		
Document(s)				

Réservé

4.2.7.13.1 Conservation des documents de masse et de centrage

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC				705.39(3)
NSAC :	722.82(1)g)(xi)	A723.105(1)h) et (2)g)(vii) H723.105(1)i) et (2)	724.121h)	725.135h)
Document(s)				

(1) L'exploitant est tenu de conserver des exemplaires de la documentation sur la masse et le centrage qui n'est pas incorporée dans le plan de vol exploitation.

(a) La période de conservation des documents de masse et de centrage est précisée dans le MEC et doit être au moins égale à la période de conservation du plan de vol exploitation.

(2) Les données de masse et centrage peuvent être conservées électroniquement si les critères de conservation des plans de vol exploitation précisés à l'article 4.2.7.12.1(4) ci-dessus sont respectés.

4.2.8 Utilisation de l'enregistreur de données de vol et de l'enregistreur de conversations de poste de pilotage

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	605.07(3), 605.33, 605.34	605.07(3), 605.33, 605.34	605.07(3), 605.33, 605.34	605.07(3), 605.33, 605.34
NSAC :	722.82(1)i)	A723.105(1)i) H723.105(1)j)	724.121i)	725.135i)
Document(s) :	Article 551.101 du *chapitre 551 du Manuel de navigabilité*, CI 700-013, http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2019/2019-05-29/html/sor-dors130-fra.html			

(1) Des changements apportés aux exigences liées à l'enregistreur de données de vol (FDR) et à l'enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR) ainsi qu'à leur utilisation ont été publiés dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

(a) Les articles 1, 2, 4, 7 et 8 sont en vigueur à compter du 29 mai 2019.

(b) Les changements aux définitions du FDR et du CVR, ainsi que la nécessité d'avoir un enregistreur en état de fonctionnement pour des communications par liaison de données (si les communications par liaison de données sont installées) entrent en vigueur le 29 mai 2023. (Articles 3, 5 et 6.)

(2) Les changements réglementaires peuvent être examinés à la page Web suivante :

http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2019/2019-05-29/html/sor-dors130-fra.html

4.2.9 Limites météorologiques d'exploitation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	602.96(2)b), 602.114-117, 602.121-122, 602.131 702.17-18	602.96(2)b), 602.114-117, 602.121-122, 602.131 703.27-34	602.96(2)b), 602.114-117, 602.121-122, 602.131, 704.23-29	602.96(2)b), 602.114-117, 602.121-122, 602.131, 705.32-37
NSAC :	722.17-18, 722.82(1)i)	A723.105(1)j) et (2)h) H723.105(1)k) et (2)i)	724.121j)	725.135j)
Document(s) :	Généralités du CAP : Restrictions opérationnelles aux aérodromes			

Réservé

4.2.9.1 Exigences relatives aux vols effectués la nuit selon les règles de vol à vue (VFR de nuit)

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	602.114-115, 602.117, 702.18	602.114-115, 602.117, 703.27a), 703.34	602.114-115, 602.117, 704.23a), 704.29	602.114-115, 602.117, 705.32b), 705.37
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Le MEC doit contenir de l'information et des directives concernant les vols VFR de nuit.

4.2.10 Exigences relatives aux instruments et à l'équipement de l'aéronef

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	605.14-18, 605.22-42, 702.42-43	605.14-18, 605.22-42, 703.64-69	605.14-18, 605.22-42, 704.62-69	605.14-18, 605.22-42, 705.67-84, 705.93, 705.104
NSAC :	722.82(1)k)	A723.105(1)k), H723.105(1)l)	724.121k)	725.81, 725.135k)
Document(s) :	Article 525.795 du *chapitre 525 du Manuel de navigabilité*			

Réservé

4.2.10.1 Instrumentation dont dispose le pilote en vol

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	605.14, 605.15, 605.16, 605.18	605.14, 605.15, 605.16, 605.18	605.14, 605.15, 605.16, 605.18	605.14, 605.15, 605.16, 605.18
NSAC :				
Document(s) :				

(1) L'instrumentation de l'aéronef dont dispose le pilote doit être située dans son champ de vision principal.

(a) Le champ de vision principal se définit comme celui qui se trouve directement devant une personne.

i. Ceci ne comprend pas celui résultant d'une vision latérale du poste de pilotage ou du pylône de commande, puisque dans de tels cas, la personne doit tourner la tête pour percevoir clairement l'objet ou la zone.

(2) Les instruments de navigation appropriés sont ceux nécessaires à la phase de vol de l'aéronef; ainsi pour une approche ILS, un ILS s'avère nécessaire; pour un NDB en route, un NDB, etc.

Remarque : Une approche au cours de laquelle le pilote transmet des vecteurs au copilote accroît la charge de travail de l'équipage de conduite puisque les deux pilotes doivent se concentrer sur une seule tâche pendant une phase de vol critique. Une approche de ce genre ne constitue pas une solution de rechange acceptable à une approche effectuée à l'aide d'instruments de navigation appropriés.

4.2.10.2 Poste d'interphone

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	S. O.	S. O.	705.73
NSAC :				
Document(s) :				

(1) On doit pouvoir utiliser indépendamment le poste d'interphone et le circuit d'annonce passagers.

(a) Les exceptions sont les combinés, les ensembles écouteur-microphone, les microphones et les sélecteurs qui peuvent être communs aux deux systèmes.

Par exemple, l'interrupteur qui permet de passer du circuit d'annonce passagers à l'interphone peut être inopérant; cependant, cela n'empêche pas nécessairement l'exploitant du système de faire une annonce.

De même, si le combiné du circuit d'annonce passagers est inopérant (il y a un court-circuit dans la barre de pression ou sa connexion), cette défectuosité n'empêche pas nécessairement l'exploitant du système d'utiliser le même combiné pour utiliser le mode interphone.

(2) On ne peut pas réguler l'aéronef si le poste d'interphone et le circuit d'annonce passager sont inopérants.

(3) Le poste d'interphone devrait satisfaire les exigences suivantes :

(a) Il doit offrir un moyen d'assurer la communication bidirectionnelle entre le compartiment du bloc de pilotage et

i. chaque compartiment passagers;

ii. chaque office situé ailleurs qu'au niveau du pont passagers principal;

(b) Il doit être accessible pour utilisation immédiate à partir de chacun des deux postes de membre d'équipage dans le bloc de pilotage;

(c) Il doit être accessible pour utilisation à partir d'au moins un poste d'agent de bord normal dans chaque compartiment passagers;

(d) Il doit pouvoir être utilisé dans les 10 secondes par un agent de bord à ces postes dans chaque compartiment passagers d'où il est accessible;

(e) Pour les gros avions à turboréacteurs :

i. Il doit être accessible à des fins d'utilisation par un nombre suffisant de postes d'agents de bord afin que toutes les issues de secours de plain-pied (ou les entrées vers ces issues dans le cas des issues situées au sein des offices) dans chaque compartiment passagers soient visibles à partir d'un ou plusieurs de ces postes qui en sont dotés;

ii. Il doit comprendre un système d'alerte incorporant des signaux sonores et visuels que les membres d'équipage de conduite peuvent utiliser pour alerter les agents de bord et vice versa;

iii. Le système d'alerte doit comprendre un moyen qui permet au destinataire d'un appel de déterminer s'il s'agit d'un appel normal ou d'un appel d'urgence.

4.2.10.3 Protection incendie dans les toilettes

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	S. O.	S. O.	705.76e)
NSAC :				
Document(s) :	CIACA N° 0102R			

(1) La *Loi sur la santé des non-fumeurs* interdit de fumer sur un vol commercial régulier.

(a) Il faut encore installer des cendriers lorsque cette installation est requise par les normes de conception de l'aéronef afin de se conformer à la consigne de navigabilité (CN) 74-08-09 délivrée par la FAA et adoptée par TCAC.

i. Cette CN prévoit une dérogation limitée éventuelle à l'installation de cendriers exigée pour la protection incendie dans les toilettes et des dérogations ont été incluses dans les MMEL et les Suppléments de TC pour s'assurer que la dérogation est incluse dans les MMEL le cas échéant.

1. Lorsque cette dérogation à la MEL est demandée, mais n'est pas encore prévue dans la MMEL ou le Supplément de TC, on conseille à l'exploitant de présenter une demande officielle à la division des Essais en vol, Certification des aéronefs, de TCAC aux fins d'étude.

(2) La modification générale 7 à la MMEL de TC concerne aussi la dérogation visant les cendriers de porte de toilettes extérieurs manquants ou inopérants.

4.2.10.4 Approbation des postes d'agents de bord

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	S. O.	S. O.	705.41

NSAC :	S. O.	S. O.	S. O.	725.41
Document(s) :				

(1) Le règlement et la norme connexe ont été adoptés pour assurer qu'au moins le personnel de cabine minimal exigé pour l'avion soit obligé d'occuper un siège qui respecte les normes reflétant les exigences de navigabilité.

(2) L'approbation de l'installation réelle du siège d'agent de bord est effectuée conformément aux instructions du fabricant ou par l'entremise d'un certificat de type supplémentaire.

(a) Normalement, les ISAC-Sécurité des cabines ne participent pas directement à ce processus d'approbation.

i. L'ISAC-Sécurité des cabines ne possède habituellement pas les connaissances techniques suffisantes pour évaluer si un siège respecte l'alinéa 725.41(1)a), b) ou c) des NSAC et lui accorder une approbation.

ii. L'ISAC-Sécurité des cabines peut examiner et approuver les procédures de l'exploitant relatives aux alinéas 725.41d), e) et f) des NSAC.

4.2.11 Procédures d'approche aux instruments

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	602.127-131	602.127-131, 703.34, 703.41	602.127-131, 704.37	602.127-131, 705.47-48
NSAC :	722.82(1)i)	A723.105(1)l), H723.105(1)m)	724.121m)	725.135l)
Document(s) :				

Réservé

4.2.11.1 Surface d'atterrissage et conditions du vent

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :		703.40	704.36	705.47
NSAC :				
Document(s) :				

(1) « Immédiatement avant l'atterrissage » signifie que la radio ou toute autre procédure ne doit pas l'emporter sur la discipline dans le poste de pilotage et de l'équipage pendant une phase critique de vol.

(a) Il faut seulement que le CdB sache et soit satisfait que les conditions de vent et de surface permettent un atterrissage en toute sécurité dans les limites de la piste.

(2) Il existe de nombreux moyens permettant d'acquérir l'information nécessaire, notamment, l'ATIS, les vents à la tour, les rapports FSS, les comptes rendus du pilote, l'indice de décélération James courant et le compte rendu de freinage d'aéronefs qui ont atterri avant.

4.2.12 Routes d'une compagnie dans l'espace aérien non contrôlé

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :		703.34	704.29	705.37
NSAC :		723.34, A723.105(1)m), H723.105(1)n)	724.29, 724.121m)	725.37, 725.135m)
Document(s) :				

Réservé

4.2.13 Procédure en route

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				705.124
NSAC :	722.82(1)m)	723.98(19)-(22) A723.105(1)n), H723.105(1)o)	724.115(22), 724.121n)	725.124(27), 725.135n)
Document(s) :				

Réservé

4.2.13.1 Limites en route – Deux moteurs inopérants

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				705.59
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Pour les aéronefs à trois moteurs ou plus, il y a deux possibilités d'assurer le maintien d'un niveau de sécurité suffisant. L'exploitant peut exécuter les actions suivantes :

(a) planifier un aérodrome de dégagement dans les 90 minutes de la trajectoire qui respecte l'article 705.60;

(b) s'assurer que les altitudes en route sont suffisantes en cas de panne de deux moteurs.

Il s'agit d'une fonction de régulation qui ne limite pas les mesures que doit prendre le CdB dans les circonstances réelles.

4.2.13.2 Aéroports/aérodromes/héliport à inscrire sur un CEA

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	S. O.	703.15	704.14	705.19
NSAC :				
Document(s)	TP 312, CI 302-019, CI 302-021, CI 602-005			

(1) Avant que le service aérien d'un exploitant à destination ou en provenance d'un aéroport, aérodrome ou héliport soit approuvé, l'aéroport, l'aérodrome ou l'héliport doit être évalué par TCAC en vue de déterminer qu'il est sûr pour le type d'aéronef ou d'hélicoptère qui y est utilisé.

(a) L'approbation de l'aéroport, de l'aérodrome ou de l'héliport sera indiquée par l'inscription des emplacements sur le CEA à titre de bases ou de points réguliers.

(2) Aux fins de cet article, un aérodrome militaire est considéré comme un aéroport certifié.

(3) Se reporter au TP 312 pour voir les critères utilisés pour évaluer un aérodrome avant que l'approbation ne soit donnée.

(4) Voici un sommaire de ces exigences :

(a) les aides à la navigation, les aides d'approche, la longueur de la piste, la surface de la piste, les installations et les critères de franchissement d'obstacles sont tels qu'ils peuvent permettre l'exploitation en toute sécurité du type d'aéronef envisagé;

(b) il faut évaluer la marge de franchissement d'obstacles pour assurer la conformité avec les articles appropriés (exigences relatives aux performances).

(5) On peut trouver d'autres consignes et directives concernant la pertinence d'un aérodrome pouvant être utilisé pour un service de transport de passagers en examinant le numéro de groupe d'aéronefs (AGN) associé à l'aérodrome en question. Les aérodromes sont évalués périodiquement et on leur attribue un AGN qui indique la taille et la portée des aéronefs qui peuvent être utilisés à partir et à destination de l'aérodrome.

(a) Lorsqu'il demande l'ajout d'un aérodrome comme point régulier sur son CEA, l'exploitant doit confirmer que l'AGN pour cet aérodrome convient à l'exploitation de l'aéronef qu'il prévoit utiliser à partir et à destination de cet aérodrome.

(b) Les inspecteurs doivent à leur tour vérifier si l'AGN de l'aérodrome convient aux opérations aériennes prévues.

(c) Les exploitants devraient envisager de fournir des lignes directrices à leurs pilotes quant à l'endroit où trouver les AGN, et sur la façon dont ces AGN peuvent être comparés aux types d'aéronefs que les pilotes utiliseront, afin que ces derniers puissent vérifier que l'exploitation est appropriée.

(d) Des lignes directrices sur l'utilisation des AGN, et les critères utilisés pour les déterminer, se trouvent dans les documents TP 312 – 5ie Edition, CI 302-019, CI 302-021, et CI 602-005.

4.2.13.2.1 Services réguliers à des aérodromes/héliports non certifiés

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	S. O.	703.15	704.14	705.19
NSAC :				
Document(s) :	LP 121			

(1) TCAC doit évaluer un aérodrome/héliport non certifié en vue de déterminer qu'il est sûr pour le type d'aéronef exploité avant qu'il soit utilisé dans le cadre d'un service régulier.

(2) Dès la réception d'une demande d'un demandeur/exploitant visant à offrir un service aérien régulier de transport de passagers en utilisant un aérodrome en particulier, les procédures suivantes doivent s'appliquer :

(a) Un ISAC-Sécurité des aérodromes confirme que tous les aérodromes répertoriés sur le formulaire 26-0045 conviennent à l'aéronef qui prévoit les utiliser;

(b) Sécurité des aérodromes vérifie si les aérodromes sont certifiés ou non;

i. Si les aérodromes sont « certifiés », l'ISAC-Sécurité des aérodromes annote l'outil de travail pour confirmer que tous les aérodromes conviennent.

ii. S'il est déterminé qu'un aérodrome est « non certifié » :

1. L'ISAC-Sécurité des aérodromes poste un formulaire de demande d'autorisation d'aérodrome (lequel se trouve dans la LP 121) à l'exploitant de l'aérodrome, lui demandant de le remplir et de le retourner à la Sécurité des aérodromes;

2. Une fois que l'exploitant de l'aérodrome a rempli le formulaire de demande d'autorisation d'aérodrome et l'a retourné à la Sécurité des aérodromes, une inspection conjointe est menée par Sécurité des aérodromes et Opérations aériennes dans le but de délivrer l'autorisation d'aérodrome;

3. Si cette inspection indique que l'aérodrome convient au service proposé, l'ISAC-Sécurité des aérodromes doit le confirmer sur l'outil de travail.

Remarque : La méthode décrite dans la LP 121 pour l'utilisation du formulaire 26-0045 est incorrecte, car le formulaire a été révisé depuis la publication de cette lettre de politique. Tout le reste du contenu dans cette lettre de politique est exact.

4.2.14 Vols dans des conditions météorologiques dangereuses

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	602.11	602.11, 703.65	602.11, 704.63-65	602.11, 705.70-71
NSAC :	722.76(10),(12),(14) et (21), 722.82(1)n) et (2)k)	A723.105(1)o) et (2)i), H723.105(1)p) et (2)j)	724.121o)	725.135o)
Document(s) :				

Réservé

4.2.15 Limites de performance de l'aéronef

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	602.07, 602.32	602.07, 602.32	602.07, 602.32, 704.43-52	602.07, 602.32, 705.54-61

NSAC :	722.82(1)o) et (2)l)	A723.105(1)p) et (2)j), H723.105(1)q) et (2)k)	724.121p)	725.54, 725.135p)
Document(s) :	CI 700-016, CI 700-049			

(1) À l'occasion, les constructeurs publieront des informations / du matériel qui n'ont pas été approuvés lors de la certification de l'avion.

(a) Les documents «non approuvés» peuvent généralement être divisés en deux types:

i. les informations qui n'étaient pas requises pour la certi fi cation de l'aéronef; et

ii. des informations qui ne répondaient pas au niveau de sécurité / performances requis lors de la certification de l'aéronef.

(b) Dans tous les cas où ce type de matériel est référencé, les opérateurs ne doivent l'utiliser qu'en faisant preuve de prudence.

4.2.15.1 Exploitation à partir ou à destination de surfaces non préparées – Avions

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :			704.52	
NSAC :				725.54(1)b)
Document(s) :	CI 700-011			

(2) Dans le contexte de cette norme, les surfaces non préparées sont définies dans la CI 700-011.

(3) L'exploitation en vertu de la sous-partie 705 à partir ou à destination de surfaces non préparées exige que le demandeur/l'exploitant obtienne une AS.

(a) Des détails sur cette AS se trouvent dans le Volume 3 du présent manuel.

(b) Une formation et un entraînement en ligne sont nécessaires pour la planification d'opérations sur toute surface qui n'est pas spécifiquement traitée dans le manuel de vol.

i. Cette formation et cette expérience peuvent être acquises au poste de copilote sur le même type d'aéronef.

4.2.15.2 Exploitation à l'aide de données autres que les données de performance approuvées

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :				725.54(1)b)
Document(s) :				

(1) Cette norme s'applique également aux avions à ski comme le DC-3.

4.2.15.3 Départs visuels – Avions – Trajectoire nette de décollage

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**

RAC :			704.47	705.57
NSAC :				725.54(3)
Document(s) :	CI 700-016			

Réservé

4.2.15.4 Virages avec inclinaison latérale supérieure à 15 degrés – Avions

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :			704.47(2)c)	705.57(3)
NSAC :				
Document(s) :	CI 700-016			

(1) Les critères de performance pour les inclinaisons latérales de trajectoire nette de décollage jusqu'à 15 degrés sont définis dans le règlement applicable.

(a) Pour un demandeur/exploitant qui souhaite utiliser une inclinaison latérale supérieure à 15 degrés, une AS est possible.

i. Des lignes directrices concernant l'AS, y compris les exigences relatives aux procédures du MEC et à la formation, se trouvent dans le Volume 3 du présent manuel.

4.2.15.5 Limites de régulation – Atterrissage à un aérodrome de destination – Avions

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :			704.49	705.60
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Il est interdit d'effectuer la régulation ou le décollage d'un aéronef pour un aéroport de destination à moins que les distances d'atterrissage nécessaires soient utilisables aux aérodromes de destination ou de dégagement.

(2) Lorsqu'il est en route, si une fermeture de piste ou d'autres circonstances imprévues réduisent la longueur de la piste disponible, le vol peut continuer vers cette destination prévue pourvu que les calculs de performance montrent qu'il peut atterrir en toute sécurité sur 100 % de la distance d'atterrissage utilisable.

(3) Lorsqu'un mauvais fonctionnement de l'aéronef en vol accroît la distance d'atterrissage nécessaire, l'aéronef peut continuer jusqu'à l'aéroport de destination prévu pourvu que les calculs de performance pour le mauvais fonctionnement indiquent qu'un atterrissage peut être effectué en toute sécurité sur 100 % de la distance d'atterrissage utilisable.

(4) On peut faire preuve d'une certaine souplesse dans l'application des facteurs de distance d'atterrissage. Un aérodrome de destination qui répond normalement à tous les facteurs de régulation peut quand même être utilisé les jours où les conditions ambiantes font que les critères ne sont pas respectés, pourvu que l'exploitant indique au plan de vol un aérodrome de dégagement qui répond à toutes les limites de régulation.

(a) Cet allégement n'est pas valable pour les vols IFR sans aérodrome de dégagement. Pour cette mesure, des conditions ISA et un vent de face de 5 nœuds peuvent être considérés comme étant « normaux ». Un exploitant peut considérer d'autres conditions comme étant « normales » lorsqu'il a l'autorisation de son bureau régional.

4.2.15.6 Limites de régulation – Piste mouillée – Avions à turboréacteurs

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :			704.50	705.61
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Les AFM peuvent ne pas contenir les renseignements relatifs aux performances de distance d'atterrissage sur piste mouillée.

(a) Dans ce cas, un exploitant aérien doit fournir des données de performance supplémentaires qui sont approuvées par une autorité réglementaire compétente pour démontrer la conformité au règlement.

(2) Si l'on a prévu un vol vers une piste sèche et que des précipitations imprévues rendent la piste mouillée, le vol peut se poursuivre à condition que l'avion puisse s'arrêter sur la piste disponible plus 15 pour cent.

4.2.15.7 Minimums de décollage – Conditions météorologiques inférieures aux limites d'atterrissage

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	703.30(1)	704.26(1)	705.34(1)
NSAC :	S. O.	723.30(1)	724.26(1)	
Document(s) :				

(1) Pour qu'un demandeur/exploitant en vertu de la sous-partie 703 ou 704 inclue ces types d'exploitation dans ses procédures, une AS est requise.

(a) Des lignes directrices concernant l'AS, y compris les exigences relatives aux procédures du MEC et à la formation, se trouvent dans le Volume 3 du présent manuel.

4.2.15.8 Décollage – RVR 1200 – Conditions météorologiques inférieures aux minimums de décollage publiés

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.02	703.30(3)	704.26(3)	705.34(3)
NSAC :	722.08	A723.30(2)	A724.26(2)	725.34(1)
Document(s) :				

(1) Pour qu'un demandeur/exploitant en vertu de la sous-partie 705 inclue ces types d'exploitation dans ses procédures, une AS est requise.

(a) Des lignes directrices concernant l'AS, y compris les exigences relatives aux procédures du MEC et à la formation, se trouvent dans le Volume 3 du présent manuel.

4.2.15.8.1 Avions avec performances homologuées pour le décollage avec un moteur en panne

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.02	703.30(3)	704.26(3)	S. O.
NSAC :	722.08(4)	A723.30(2)a)	A724.26(2)a)	S. O.
Document(s) :				

(1) Pour qu'un demandeur/exploitant inclue ces types d'exploitation dans ses procédures, une AS est requise.

(a) Des lignes directrices concernant l'AS, y compris les exigences relatives aux procédures du MEC et à la formation, se trouvent dans le Volume 3 du présent manuel.

(2) Les données sur les performances homologuées pour le décollage sont des renseignements sur les performances qui ont été homologués par une autorité de l'aviation civile (TCAC, FAA, AESA, etc.). Cela permet de garantir que, après la panne d'un moteur, l'aéronef sera capable de respecter certains critères précis.

(3) Il incombe à l'exploitant aérien de s'assurer que l'aéronef sera capable de respecter les critères de décollage propres à la piste ou à l'aérodrome en question utilisé.

(4) Si le constructeur détient des données sur les performances qui n'ont pas été homologuées, l'exploitant aérien peut demander à son constructeur de faire une demande à TCAC pour un examen en vue d'approuver leurs données sur les performances. Si ces données satisfont aux exigences, l'exploitant aérien pourra se prévaloir des mêmes limites opérationnelles que celles applicables aux aéronefs disposant de données sur les performances homologuées.

4.2.15.8.2 Avions sans performances homologuées pour le décollage avec un moteur en panne

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.02	703.30(3)	704.26(3)	S. O.
NSAC :	722.08(5)	A723.30(2)b)	A724.26(2)b)	S. O.
Document(s) :				

(1) Les avions qui, par leur certification, ne peuvent poursuivre le décollage et la montée en cas de panne moteur peuvent ne pas être en mesure de poursuivre un décollage de façon sûre en cas de panne moteur durant le décollage.

(2) Souvent, le constructeur peut fournir des données « non homologuées » ou indicatives sur les performances au décollage avec un moteur en panne. Il peut être possible de trouver une combinaison entre la masse de l'avion et les conditions ambiantes qui permettra de poursuivre la montée au décollage avec un moteur en panne. Ces renseignements ne sont pas assujettis aux mêmes facteurs que les données homologuées de l'AFM, mais ils peuvent servir à permettre l'utilisation de ces avions par visibilité réduite. La norme précise les exigences en matière de performance.

(3) Une formation au pilotage pour les décollages RVR 1200 doit être effectuée dans un simulateur de niveau B ou supérieur, en raison des dangers potentiels et de la difficulté à donner cette formation au pilotage à bord d'un aéronef dans des conditions de visibilité RVR 1200.

4.2.16 Arrimage sécuritaire du fret/de bagages

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	602.86	602.86	602.86	602.86
NSAC :	722.82(1)p) et (2)m)	A723.105(1)q) et (2)k), H723.105(1)r) et (2)l)	724.121q)	725.135g)
Document(s) :	Article 551.500 du *chapitre 551 du Manuel de navigabilité*			

4.2.16.1 Arrimage du fret ou de bagages à des sièges de passager

(1) Le CdB d'un aéronef exerce le pouvoir réglementaire lui permettant d'arrimer des bagages de cabine, de l'équipement et du fret à l'aide de tout moyen qu'il juge adéquat.

(2) Les bagages, l'équipement et le fret qui sont transportés dans le compartiment passagers d'un aéronef devraient être rangés ou arrimés de manière à assurer un respect continu des dispositions réglementaires pertinentes (comme l'article 602.86) ainsi que des normes de navigabilité précisées dans la base de certification de l'aéronef (le cas échéant).

(3) Au cours de la certification initiale d'un aéronef, le constructeur doit démontrer que chaque siège sera en mesure de retenir son occupant sous les charges auxquelles il sera soumis au sol, en vol et en cas d'atterrissage d'urgence, et ce, grâce à la ceinture de sécurité fournie dans le cadre de la définition de type.

(a) Pour certains appareils, cette certification devra également montrer la tenue en place des bagages placés sous les sièges lorsque la conception de ces appareils prévoit un dispositif d'arrimage de ces bagages.

(4) Les sièges et les ceintures de sécurité des passagers sont conçus et approuvés spécifiquement pour la retenue d'êtres humains. Ainsi, ils permettent l'utilisation d'un dispositif de retenue dont la forme et la flexibilité offrent une bonne retenue à un occupant soumis aux conditions de charge applicables.

(a) Si des objets, autres qu'une personne, sont placés sur le siège et que seule une ceinture de sécurité est utilisée pour l'arrimage, d'autres aspects peuvent devoir être pris en compte afin d'empêcher tout mouvement ou transfert de poids de l'objet durant un vol dynamique, ou pour satisfaire les exigences de la base de certification de l'aéronef (le cas échéant).

i. Ceci peut comprendre une démonstration de la conformité aux exigences de retenue et à toutes les exigences relatives aux dispositifs de sécurité et à l'évacuation qui peuvent être touchées.

ii. Si une personne a l'intention d'arrimer à un siège une pièce d'équipement exigée par la certification ou les règles d'exploitation (comme un radeau de sauvetage), elle devra peut-être aussi prendre en considération les exigences portant sur l'accès et le marquage.

(b) Il est possible que des moyens supplémentaires permettant d'arrimer convenablement des bagages ou du fret posés sur un siège, comme des filets ou des couvercles, soient nécessaires.

i. Tout autre moyen, ainsi que son installation dans chaque aéronef dans lequel il est utilisé, doit être approuvé par le ministre.

1. Les personnes à qui le pouvoir a été délégué pour l'approbation au nom du ministre comprennent les délégués à l'approbation de conception (DAC) et les organismes agréés d'ingénierie de navigabilité (OAIN).

4.2.17 Exposés sur les mesures de sécurité à l'intention des passagers

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	602.89, 702.16, 702.23	602.89, 703.38, 703.39	602.89, 704.34, 704.35	602.89, 705.16, 705.40, 705.43, 705.44
NSAC :	722.23, 722.82(1)q) et (2)n)	723.38, 723.39, A723.39, 723.105(1)r) et (2)l), H723.105(1)s)	724.34, 724.35, 724.121r)	725.40, 725.43, 725.44, 725.135r)
Document(s) :	CI 700-012			

(1) Par cet article du règlement et de la norme, on vise à s'assurer que tous les points importants sont bien traités.

(a) L'exploitant dispose d'une certaine latitude quant à la façon et au moment de procéder. Ce sont les circonstances opérationnelles qui permettront d'établir ce qui convient le mieux.

i. L'exposé avant le décollage peut avoir lieu avant l'embarquement, une fois que les passagers sont à bord ou à tout moment propice pendant le roulage.

ii. L'exposé avant le débarquement des passagers peut avoir lieu n'importe quand après l'atterrissage. Il est recommandé de faire cet exposé immédiatement avant de permettre aux passagers de quitter l'appareil.

(2) Aux fins de l'exposé en cas d'urgence, l'expression « si le temps et les circonstances le permettent » laisse au pilote toute latitude pour utiliser son temps et ses moyens de la façon qui lui semble la plus judicieuse.

4.2.17.1 Contrôles visuels et sonores des passagers

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.		704.33(1)e)	S. O.
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Il est nécessaire d'exercer une surveillance des passagers par des moyens visuels et de communication orale pour s'acquitter des tâches liées à la sécurité et pour gérer les passagers dans une situation d'urgence.

(a) Cela signifie un contact visuel direct (ligne visuelle directe) avec la cabine passagers, ce qui permet au membre d'équipage de conduite d'être informé des besoins des passagers en matière de sécurité lorsqu'il prend place dans son siège et que son système de retenue (ceinture de sécurité et baudrier) est bouclé.

(b) L'équipage de conduite doit être en mesure de voir et d'entendre les passagers.

Remarque : À bord des aéronefs où les membres d'équipage de conduite ne sont pas en mesure d'exercer une surveillance des passagers par des moyens visuels et des moyens de

communication orale, un membre d'équipage de cabine est requis, comme il est précisé dans les sous-parties 604 et 705.

Les sous-parties 703 et 704 n'indique pas qu'un exploitant doit transporter un membre d'équipage de cabine lorsque l'équipage de conduite ne peut pas exercer une surveillance des passagers.

4.2.17.2 Cartes de mesures de sécurité

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	703.39(3)	704.35	705.44
NSAC :	S. O.	723.39(4)	724.35	725.44
Document(s) :				

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
Cartes de mesures de sécurité
RC MEC 70X

TCAC doit remplir :
RC MEC 70X

(1) Les cartes de mesures de sécurité et les cartes de consignes supplémentaires n'ont pas besoin d'être approuvées par le ministère (c.-à-d. qu'ils sont examinés et acceptés par TCAC). Le demandeur/l'exploitant doit s'assurer que :

(a) les cartes de mesures de sécurité sont élaborées conformément aux exigences réglementaires et qu'elles respectent les normes (c.-à-d. TCAC ne procède pas à l'AQ pour chaque exploitant);

(b) les renseignements fournis sur la carte de mesures de sécurité sont exacts et adaptés au type d'aéronef, à la configuration et à l'équipement transporté à bord pour l'aéronef dans lequel la carte de mesures de sécurité est utilisée.

(2) Les cartes de mesures de sécurité doivent être élaborées à l'aide des NSAC applicables, et de la section pertinente du RC MEC 70X.

(a) Le demandeur/l'exploitant doit remplir et soumettre le RC MEC 70X avec sa carte de mesures de sécurité.

(b) L'ISAC-Sécurité des cabines doit vérifier le contenu en utilisant le RC MEC 70X soumis pour guider la vérification.

(3) Si un exploitant a engagé un tiers sous-traitant pour produire ses cartes de mesures de sécurité et que le tiers sous-traitant soumet une carte de mesures de sécurité et le RC MEC 70X connexe à l'ISAC-Sécurité des cabines au nom de l'exploitant aérien, il est recommandé que l'ISAC-Sécurité des cabines demande d'abord l'autorisation de l'exploitant pour communiquer directement avec le sous-traitant.

(a) Cette autorisation devrait comprendre l'objectif de ces communications ainsi que les détails précis sur la tâche à accomplir, et elle devrait être conservée dans le dossier de l'exploitant.

(4) Toutes les illustrations doivent être simples et faciles à comprendre.

(a) Les symboles utilisés dans une carte de mesures de sécurité à l'intention des passagers doivent être faciles à reconnaître et à comprendre par un voyageur.

(b) La carte de mesures de sécurité doit être soumise à des essais portant sur la compréhension conformément à des normes reconnues. Les documents suivants présentent des exemples de méthodes d'essais :

i. ISO 9186 — Symboles graphiques — Méthodes d'essai;

ii. ANSI Z535.3-2011 — Criteria for Safety Symbols — Annex B — General Procedures for Evaluating Candidate Safety Symbols.

4.2.18 Utilisation des manuel d'utilisation d'aéronef de la compagnie

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	605.04, 702.84	605.04, 703.107	605.04, 704.123-124	605.04, 705.137-138
NSAC :	722.82(1)r) et (2)o), 722.84	A723.105(1)s) et (2)m), H723.105(1)t) et (2)m) 723.107	724.121s), 724.123-124	725.135s), 725.137-138
Document(s) :				

(1) Lorsqu'un exploitant estime que les directives sur les procédures d'exploitation des aéronefs seraient mieux traitées dans un manuel distinct, l'exploitant peut développer un AOM d'aéronef dédié.

(2) L'utilisation de l'AOM doit être décrite dans le MEC.

4.2.19 Procédures à suivre en cas de contamination des surfaces critiques par la glace, le givre et la neige

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	602.11, 702.24	602.11, 703.42	602.11, 704.63	602.11, 705.69
NSAC :	722.82(1)s) et (2)p)	A723.105(1)t) et (2)n), H723.105(1)u) et (2)n)	724.121t)	725.135t)
Document(s) :	CI 700-030			

Réservé

4.2.20 Transport de marchandises dangereuses

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.82(1) t) et (2)q)	A723.105(1)u), (2)o) et (3)k),	724.121u)	725.135u)

		H723.105(1)v), (2)o) et (3)k)		
Document(s) :				

(3) Tous les exploitants transportent des marchandises dangereuses en tant que fret, courrier et/ou bagages des passagers et de l'équipage.

(a) Chaque opérateur a besoin d'une autorisation spéciale pour le transport de DG.

i. Les détails sur les exigences pour obtenir cette AS sont contenus dans le Volume 3 de cette série de manuels.

(b) Chaque opérateur doit décrire dans son MEC toutes les procédures liées à la manipulation des DG. Ces procédures peuvent être :

i. Un «programme de sensibilisation» approuvé, où l'opérateur est inscrit sur son CEA comme ne transportant pas de DG comme fret et / ou courrier. (c.-à-d. «NON» sur le AS).

ii. Un programme de manutention entièrement approuvé pour les DG transportés comme fret et / ou courrier. (c'est-à-dire «OUI» sur le AS).

(4) Des directives supplémentaires sur la réglementation et les exigences concernant le transport des marchandises dangereuses se trouvent également à l'article 10.2 du présent volume.

4.2.21 Procédures de transfert de carburant

4.2.21.1 Contamination du carburant

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :	625.88, 722.82(1) u) et (2)r)	625.88, A723.105(1)v) et (2)p), H723.105(1)w) et (2)p)	625.88, 724.121v)(i)	625.88, 725.135v)(i)
Document(s) :				

Réservé

4.2.21.2 Mise à la masse d'un aéronef

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :	722.82(1)u)(ii) et (2)r)(ii)	A723.105(1)v)(ii) et (2)p)(ii) H723.105(1)w)(ii) et (2)p)(ii)	724.121v)(ii)	725.135v)(ii)
Document(s) :	TP 14371 (AIR 1.3)			

Réservé

4.2.21.3 Procédures pour informer le personnel de cabine que l'avitaillement a lieu

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				725.40(2)r)
Document(s) :				

(1) Les agents de bord doivent savoir quand l'avitaillement a lieu afin de prendre les mesures connexes.

(a) Le MEC doit indiquer en détail le processus qui sera utilisé pour informer les agents de bord que l'avitaillement a lieu. Certaines procédures de l'exploitant peuvent laisser entendre que l'avitaillement a lieu à chaque arrêt alors que d'autres peuvent préciser des procédures spéciales pour informer les agents de bord de cette information.

(b) Lorsque le manuel indique que les agents de bord supposent que l'avitaillement a lieu à chaque arrêt, il faut préciser la façon dont on informe les agents de bord de procédures d'avitaillement inhabituelles (p. ex., avitaillement par l'extrados sur les aéronefs qui sont généralement avitaillés sous pression par l'intrados).

4.2.21.4 Transfert de carburant pendant que les moteurs sont en marche

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	602.09	602.09	602.09	602.09
NSAC :	722.82(1)u)(iii) et (2)r)(iii)	A723.105(1)v)(iii) et (2)p)(iii), H723.105(1)w)(iii) et (2)p)(iv)	724.121v)(iii)	725.135(V)(iii), 725.138(21)
Document(s) :				

(1) S'il est interdit d'avitailler l'aéronef avec un moteur en marche, le MEC doit contenir un énoncé à ce sujet.

(2) Si l'avitaillement avec un moteur en marche est autorisé, le MEC doit indiquer que ce n'est pas une pratique normale et présenter les procédures à suivre.

(a) Les éléments suivants doivent au moins être inclus dans le MEC :

i. l'interdiction d'avitailler l'aéronef avec des passagers à bord;

ii. la distance autorisée entre l'aéronef et les passagers et l'aérogare;

iii. un énoncé selon lequel toute l'opération d'avitaillement est surveillée;

iv. une description de la méthode d'avitaillement;

v. une description des procédures de circuits utilisés;

vi. un énoncé selon lequel le fret ne peut pas être chargé/déchargé pendant l'avitaillement;

vii. un énoncé selon lequel l'entretien des autres aéronefs est interdit pendant l'avitaillement.

4.2.21.5 Avitaillement en carburant avec des passagers à bord

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.82(1)u)(iv) et (2)r)(iv)	A723.105(1)v)(iv) et (2)p)(iv), H723.105(1)w)(iv) et (2)p)(iii)	724.33(2)a), 724.121v)(iv)	725.40(2)a), 725.135v)(iv)
Document(s) :				

(1) Une communication bilatérale doit être établie entre l'équipe au sol qui supervise l'avitaillement et le personnel qualifié à bord de l'aéronef.

(a) Le personnel qualifié à bord désigne les membres d'équipage de conduite, les agents de bord ou d'autres membres du personnel ayant reçu une formation sur les procédures d'avitaillement.

(b) La communication doit être assurée d'une manière qui permet au personnel responsable de l'avitaillement et à la personne qualifiée à bord de l'aéronef de communiquer entre eux à tout moment pendant l'avitaillement.

(c) La communication peut également se faire par un intermédiaire comme le responsable de la maintenance responsable du fonctionnement des commandes d'avitaillement.

(d) Les méthodes de communication varient selon le type d'aéronef. Cela peut supposer des communications verbales directes, des signaux manuels ou tout autre moyen qui répond à cette exigence.

4.2.21.6 Matériel photographique pendant l'avitaillement

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :			724.33(2)d)(xi)	725.40(2)d)(xi)
Document(s) :	NFPA 407, OACI Doc 9137 – Partie 1			

(1) Aucun matériel photographique à éclair libre ne doit être utilisé à proximité de la zone de sécurité de l'avitaillement, laquelle est une zone qui s'étend dans un rayon de trois mètres (10 pieds) autour du matériel de transfert de carburant et des points de remplissage et d'aération de l'aéronef.

(a) Cette exigence vise le matériel photographique extérieur à l'aéronef. Tandis que les passagers qui prennent des photos à l'intérieur de l'aéronef ne sont pas visés par cette limite, dans les cas d'avitaillement par l'extrados, il serait prudent d'interdire leur utilisation si l'on détecte des vapeurs d'essence dans la cabine.

4.2.22 Utilisation de matériel d'urgence

Sous-partie :	702	703	704	705

RAC :	602.59-63, 702.20(1)	602.59-63, 703.82	602.59-63, 704.84	602.59-63, 705.95-96, 705.227
NSAC :	722.82(1)v), (2)s), (3)f) et (4)g)	723.82, A723.105(1)w), (2)q) et (3)f), H723.105(1)x), (2)q) et (3)f)	724.84, 724.121w)	725.95, 725.135w)
Document(s) :				

(1) Les exploitants et les inspecteurs devraient consulter les soumissions des fabricants pour l'autorisation TSO ou la lettre d'approbation de conception pour obtenir des informations sur les calendriers d'inspection et / ou les exigences de maintenance (le cas échéant).

4.2.22.1 Hache de secours

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				705.92
NSAC :				
Document(s) :	Article 551.408 du *Chapitre 551 du Manuel de navigabilité*			

(1) La hache de secours requise doit être logée dans un endroit discret inconnu d'un éventuel terroriste et hors de sa portée.

(a) Le poste de pilotage a toujours été considéré comme un endroit privilégié à cette fin.

(b) Une armoire verrouillée située dans la cabine et ne comportant aucune affichette pourrait également être considérée comme un endroit approprié.

(2) Même si la réglementation n'exige le transport que d'une seule hache de secours, certains exploitants aériens ont choisi d'en transporter plusieurs. Étant donné qu'une hache de secours risque davantage d'être utilisée pour aider à l'évacuation du poste de pilotage qu'à l'évacuation de la cabine (à cause du nombre limité d'issues que comporte le poste de pilotage), il est recommandé qu'au moins une hache de secours soit transportée dans le poste de pilotage.

4.2.22.2 Extincteurs portatifs – Office isolé

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				705.93(3)
NSAC :				
Document(s) :				

(1) On entend par office isolé un office séparé de l'environnement de travail normal de telle manière que les extincteurs se trouvant dans la cabine passagers ne sont pas à la portée de main pour être utilisés à l'intérieur de l'office (p. ex., l'office du pont inférieur du DC 10 est un office isolé alors que celles du Boeing 737 ne le sont pas).

(2) Comme il est important que le membre d'équipage situé dans l'office ait accès à un extincteur, la règle précise bien qu'il faut installer un extincteur portatif dans chaque office isolé.

4.2.22.3 Équipement de survie – Exigences relatives à l'eau pour les trousses de survie fixées aux radeaux de sauvetage

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	602.63(6)c)(ii)	602.63(6)c)(ii)	602.63(6)c)(ii)	602.63(6)c)(ii), 705.95
NSAC :				
Document(s) :	Article 551.404 du *Chapitre 551 du Manuel de navigabilité*, CI 705-008			

(1) L'eau en boîte, les tablettes de dessalage ou un appareil de dessalement manuel approuvés pour être utilisés sur les radeaux de sauvetage sont des moyens acceptables de répondre à ces exigences.

(a) Un appareil de dessalement manuel peut occuper beaucoup moins d'espace et est beaucoup moins lourd que l'eau douce ou les tablettes de dessalage (p. ex., environ 200 kg de tablettes de dessalage seraient nécessaires pour un Boeing 777). Un appareil de dessalage manuel peut fournir plusieurs gallons d'eau par jour, et peut être aussi petit qu'une brique et peser moins de trois livres.

4.2.23 Procédures d'urgence

4.2.23.1 Utilisation de l'ELT

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	605.38-40	605.38-40	605.38-40	605.38-40
NSAC :	722.82(1)w)(i) et (2)t)(i)	A723.105(1)x)(i) et (2)r)(i), H723.105(1)y)(i) et (2)r)(i)	724.121x)(i)	725.135x)(i)
Document(s) :	Article 551.104 du *Chapitre 551 du Manuel de navigabilité*			

Réservé

4.2.23.2 Préparation des passagers à un atterrissage ou un amerrissage d'urgence

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.23	703.38-39	704.34(3)	705.43(4)
NSAC :	722.23, 722.82(1)w)(ii) et (2)t)(ii)	723.39, A723.105(1)x)(ii) et (2)r)(ii), H723.105(1)y)(ii) et (2)r)(ii)	724.34(3), 724.121x)(ii)	725.43(4), 725.135x)(ii)
Document(s) :	Directive technique 305 concernant la sécurité des cabines			

(1) Les procédures d'urgence relatives à la préparation des passagers en prévision d'un atterrissage ou d'un amerrissage d'urgence doivent comprendre notamment :

(a) l'avis de l'urgence;

(b) les éléments de l'exposé du poste de pilotage au chef de cabine. Voici un exemple d'éléments à inclure :

i. type d'urgence;

ii. temps nécessaire pour se préparer;

iii. signal de prendre la position de protection;

iv. signal d'évacuation;

v. qui avertira les passagers et quand;

vi. instructions spéciales comme les issues à ne pas utiliser, etc.;

vii. début ou annulation de l'évacuation.

4.2.23.3 Évacuation d'urgence

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.23			
NSAC :	722.82(1)w)(iii) et (2)t)(iii)	A723.105(1)x)(iii) et (2)r)(iii), H723.105(1)y)(iii) et (2)r)(iii)	724.121x)(iii)	725.135x)(iii)
Document(s) :				

(1) Les procédures relatives à l'évacuation d'urgence doivent comprendre les responsabilités des membres d'équipage, notamment la responsabilité d'entreprendre l'évacuation.

4.2.23.4 Coordination en situation d'urgence au sol

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC				
NSAC :		A723.105(1)x)(iv) et (2)r)(iv)	724.121x)(iv)	725.135x)(iv)
Document(s) :				

(1) Les procédures de coordination face à une situation d'urgence au sol peuvent également comprendre les procédures concernant la situation après l'évacuation et la survie indiquées ci-dessous, en fonction des opérations de l'exploitant :

(a) responsabilités des membres d'équipage, comme le regroupement des passagers, les premiers soins, etc.;

(b) priorités de survie : premiers soins, signaux, abris, eau, nourriture, etc.;

(c) dangers inhérents aux différents environnements selon l'exploitant (p. ex., mer, désert, jungle, aire sauvage et arctique);

(d) identification de l'équipement et des fournitures à bord qui peuvent améliorer la survie;

(e) équipement de survie;

(f) techniques de signalisation et de récupération.

4.2.24 Interventions illicites

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :		A723.105(1)x)(v) et (2)r)(v)	724.121x)(v)	725.135x)(v)
Document(s) :				

(1) Les procédures de sécurité (en cas d'interventions illicites) doivent couvrir :

(a) les alertes à la bombe;

(b) les détournements.

(2) Les lignes directrices pour la présentation, l'examen et l'approbation de la partie concernant la sûreté de la documentation de l'exploitant sont précisées à l'article 10.1 du présent volume.

4.2.25 Exigences et qualifications relatives aux membres d'équipage de conduite

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.64, 702.65, 702.67	703.86-88, 703.91	704.106-108, 704.111	705.106-108, 705.111, 705.113
NSAC :	722.65, 722.67, 722.82(1)x) et (2)u)	723.86, 723.88, 723.91 A723.105(1)y) et (2)s), H723.105(1)z) et (2)s)	A724.106, 724.108, 724.111, 724.121y)	725.106-108, 725.111, 725.113, 725.134y)
Document(s) :				

Réservé

4.2.25.1 Qualifications des pilotes – Vol non payant

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	S. O.	704.108(6)a)	705.106(3)a)
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Lorsque l'exploitant utilise un aéronef pour un vol non payant, l'exploitant n'a pas besion de répondre aux exigences de la sous-partie applicable des NSAC relativement aux qualifications des pilotes.

P. ex. : Un membre d'équipage de conduite qui a réussi un CCP, mais qui n'a pas terminé la formation préparatoire au vol de ligne peut être utilisé pour la mise en place d'un avion, mais il ne peut piloter ce même avion lorsqu'il y a des passagers à bord.

4.2.25.2 Exigences relatives aux décollages et aux atterrissages

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	703.88(1)b)	704.108(1)b)	S. O.
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Dans le cas des aéronefs ne nécessitant aucune qualification de type, les trois décollages et atterrissages doivent être effectués à bord d'un aéronef de la même catégorie et de la même classe.

(a) Les aéronefs et les hélicoptères sont des catégories distinctes.

(b) Les avions terrestres et les hydravions sont des classes distinctes.

(c) Les aéronefs monomoteurs et multimoteurs sont des classes distinctes.

4.2.25.3 Vérification de compétence

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.65(2)d)	A723.88(2)b)(iv)	S. O.	S. O.
Document(s) :				

(1) Le règlement a pour but d'assurer qu'une « vérification » de compétence soit effectuée par le pilote en chef ou son délégué. Cette « vérification » doit avoir lieu en même temps que la formation, qu'il s'agisse de la formation initiale ou périodique. TCAC s'attend à ce que la formation continue jusqu'à ce que la personne fasse preuve de compétence en ce qui a trait à l'exécution d'une manœuvre précise.

(2) Si le pilote en chef délègue à un autre pilote la tâche d'effectuer la vérification en son nom, le pilote délégué doit posséder, au minimum, les qualifications requises pour effectuer la vérification.

(a) Il incombe au pilote en chef de s'assurer que le pilote délégué est qualifié (y compris qu'il est titulaire d'une VCP valide).

4.2.25.4 Personne autre qu'un pilote salarié

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	703.88(6)	704.108(6)	705.106(3)
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Les dispositions pour l'autorité qui permettra à un exploitant de recourir aux services d'un membre d'équipage de conduite qui n'est pas qualifié conformément au paragraphe applicable du RAC (traitant des qualifications de membre d'équipage de conduite) ont pour objet de permettre à un exploitant d'utiliser un pilote chevronné provenant d'une autre entreprise pour effectuer de la formation ou pour agir à titre de membre d'équipage au moment de la première mise en service d'un nouveau type d'appareil dans la flotte de l'exploitant.

(a) Une demande d'autorisation est nécessaire; elle doit comprendre un curriculum vitæ et une preuve des antécédents de chaque pilote faisant l'objet de cette dispense.

(b) La durée d'emploi de ces pilotes non qualifiés sera limitée, et elle sera en fonction de la complexité de l'appareil et de la logistique nécessaire à la mise en service de l'appareil.

i. L'autorisation ne restera en vigueur que jusqu'au moment où les premiers pilotes de la compagnie à être qualifiés auront atteint un nombre suffisant pour assurer le service aérien.

4.2.25.5 Regroupements à des fins de CCP

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	A722.65 Annexe III	A723.88 Annexe II	A724.108 Annexe III	S. O.
Document(s) :	CI 700-017, CI 700-018			

(1) Dans les cas où il a été prouvé que des avions possédaient des postes de pilotage et des caractéristiques de vol communs, TCAC a homologué des regroupements à des fins de renouvellement des CCP.

(2) Si un exploitant éprouve le besoin de procéder à un nouveau regroupement, il lui est possible d'obtenir une homologation en démontrant à TCAC que les avions en question ont des caractéristiques de vol et des postes de pilotage communs.

4.2.25.6 Maintien de la compétence du pilote – Exigences relatives au secteur dans les 90 jours précédents

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	S. O.	S. O.	705.106(1)b)
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Le membre d'équipage, en plus des exigences relatives à l'atterrissage et au décollage, doit connaître les procédures de départ, d'arrivée et d'altitude de croisière.

(2) Un secteur comprend un décollage, un départ, une arrivée et un atterrissage, y compris un segment de croisière d'au moins 50 milles marins.

(3) Le fait d'effectuer le secteur compte également comme l'équivalent de trois décollages et atterrissages pour le membre d'équipage de conduite aux commandes.

(4) Le membre d'équipage peut conserver ses qualifications en effectuant cinq secteurs en tant que membre d'équipage de conduite sur un aéronef de ce type et n'a pas besoin d'effectuer d'atterrissage.

4.2.26 Exigences relatives au temps de vol, aux heures en service et au repos/gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.91-98	700.14-23	700.14-23	**GC PtII V152 #25** 700.19-21, 700.26-29, 700.36-37, 700.40-43, 700.50-52, 700.60-64, 700.70-72
NSAC :	722.82(1)y) et (2)v), 722.92-96	720.15-17,19,21,23 A723.105(1)z) et (2)t), H723.105(1)a-a) et (2)t)	720.15-17,19,21,23 724.121z)	725.135z)
Document(s) :	http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2018/2018-12-12/html/sor-dors269-fra.html			

(1) Des changements aux exigences relatives au temps de vol, aux heures en service et au repos ont été publiés dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Ces changements :

(a) pour l'exploitation régie par la sous-partie 702, sont entrés en vigueur le 12 décembre 2018.

i. apparaissent dans le RAC 702.91-702.98

(b) pour l'exploitation régie par la sous-partie 705, sont entrés en vigueur le 12 décembre 2020.

i. Apparaissent dans la Gazette du Canada Pt. II, volume 152, numéro 25

(c) pour les exploitations régies par les sous-parties 703 et 704, entreront en vigueur le 12 décembre 2022.

i. Les exploitants doivent être familiarisés avec les changements à venir, et ils sont encouragés à se préparer à ces changements.

ii. Cependant, les exploitants doivent toujours satisfaire les exigences réglementaires actuellement énoncées dans les dispositions applicables du RAC.

(d) Les changements aux exigences réglementaires qui entreront en vigueur en 2020 peuvent être consultés au site Web ci-dessus (articles 2, 10 et 13) :

http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2018/2018-12-12/html/sor-dors269-fra.html

(2) **Les directives des articles suivants sont fournies pour les exploitants régis par les sous-parties 703 et 704 dont l'exploitation se conforme aux exigences réglementaires actuelles**.

4.2.26.1 Limites de temps de vol

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	S. O.	700.15	700.15	S. O.
NSAC :	S. O.	720.15	720.15	S. O.

Document(s) :	

(1) Le temps total de vol d'un membre d'équipage de conduite inclut tous les vols; ceci comprend les activités privées, militaires et/commerciales, pour tous les types de vols, y compris les vols de convoyage, de formation et d'essai.

(2) Aux fins du contrôle du temps de vol et de la planification et de l'établissement des horaires, on considère qu'une journée équivaut à toute période de 24 heures consécutives.

(a) Un exploitant peut choisir minuit comme point de référence et décider qu'une journée commence à minuit et se termine à minuit, heure locale ou UTC, ou choisir n'importe quelle autre heure, tant et aussi longtemps qu'il applique son choix uniformément.

(3) Lorsque les vols sont régis par plus d'une sous-partie du RAC, les membres d'équipage de conduite qui peuvent être aux commandes des deux types d'aéronefs sont limités, une fois la limite plus restrictive atteinte, au pilotage de l'aéronef qui offre les limites de temps de vol les moins restrictives.

(a) Par exemple, si un membre d'équipage de conduite peut être aux commandes tant du SA226 (sous-partie 4) que du PA31 (sous-partie 3), une fois la limite de 40 heures en sept jours consécutifs (limite indiquée à la sous-partie 4) atteinte aux commandes du SA226, du PA31 ou des deux appareils, il doit effectuer le temps de vol restant (jusqu'à concurrence de 60 heures en 7 jours consécutifs, soit la limite indiquée à la sous-partie 3), aux commandes du PA31.

(4) Si un membre d'équipage de conduite pilote un aéronef DHC6 ou un hélicoptère, tant en service régulier de transport de passagers qu'en transport non régulier, ou qu'il pilote un hélicoptère effectuant de l'hélidébardage en plus d'autres types de travail, ce membre d'équipage de conduite ne doit effectuer que le type de vol qui comporte la limite de temps de vol la moins restrictive, une fois la limite la plus restrictive atteinte.

(a) Dans le cas par exemple d'un membre d'équipage de conduite de DHC6 en service régulier et non régulier, les 120 premières heures de vol de la limite de 150 heures en 30 jours consécutifs peuvent être effectuées en service régulier ou non régulier, conformément à l'alinéa 700.15(1)c) du RAC. Tous les temps de vol en sus des 120 heures, et ce, jusqu'à concurrence de 150 heures en 30 jours consécutifs, doivent être effectués uniquement dans le cadre de vols non réguliers, conformément à l'alinéa 720.15(1)c) des NSAC.

(5) Lorsque le membre d'équipage de conduite effectue des vols IFR qui n'exigent qu'un seul pilote, le temps de vol total de ce membre d'équipage de conduite, pour tous les vols qu'il effectue, ne dépassera pas huit heures en 24 heures consécutives.

(a) Pour déterminer si une limite s'applique à une situation donnée, il faut se poser la question suivante : le membre d'équipage a-t-il effectué des vols IFR n'exigeant qu'un seul pilote? Oui ou non.

i. Dans l'affirmative, le membre d'équipage de conduite ne doit pas effectuer plus de huit heures de temps de vol au cours d'une période de 24 heures consécutives.

1. La durée de temps de vol aux commandes de vols IFR n'exigeant qu'un seul pilote n'est pas pertinente. Si le membre d'équipage de conduite a effectué, au départ, un vol IFR et qu'il y a ensuite eu annulation du plan de vol IFR et qu'il a volé en VFR le reste de la journée – la limite de temps de vol de huit heures s'applique quand même.

(6) Les limites de temps de vol prévues à l'article 720.15 des NSAC ne s'appliquent pas aux membres d'équipage de conduite en disponibilité.

(7) La période de cinq jours consécutifs sans service signifie que le membre d'équipage de conduite n'a aucune tâche professionnelle à effectuer pour la compagnie.

(a) Par exemple, le temps de déplacement d'un lieu de travail ou d'un camp de base jusqu'à la base de la compagnie ne doit pas être inclus dans les cinq jours consécutifs. Toutefois, le déplacement entre la base de la compagnie et l'endroit où le membre d'équipage de conduite passe son temps sans service peut être inclus dans les cinq jours consécutifs.

(8) Si un exploitant participe à des opérations de lutte contre des feux de forêt en vertu d'une exemption aux exigences des articles 700.15 et 700.19, on s'attend à ce que l'exploitant prépare un plan de reprise des opérations normales en vertu duquel un repos sera accordé au plus tôt à un nombre suffisant de pilotes en prévision de la fin de la période d'urgence pour assurer la prestation de services adéquats de lutte contre les feux dans les premiers jours suivant la période d'urgence, et afin de permettre aux autres membres d'équipage de conduite de bénéficier d'une période de repos et de respecter ainsi les NSAC.

(a) Le Plan de reprise des opérations normales doit respecter les conditions de l'alinéa 720.15 (1)g) des NSAC.

4.2.26.2 Limites de temps de service en vol et périodes de repos

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	S. O.	700.16	700.16	S. O.
NSAC :	S. O.	720.16	720.16	S. O.
Document(s) :				

(1) La période de repos ne commence pas tant que l'exploitant ne libère pas le membre d'équipage de conduite de toute assignation.

(2) L'exploitant et le membre d'équipage de conduite partagent la responsabilité des périodes de repos.

(a) Il incombe à l'exploitant de donner des périodes de repos adéquates.

(b) Il incombe au membre d'équipage de conduite de se prévaloir de ces périodes pour se reposer adéquatement.

(3) Les membres d'équipage de conduite sont tenus d'être suffisamment reposés avant de se présenter pour le service de vol.

(a) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite couvre de longues distances pour ses déplacements entre son domicile et son lieu de travail, il doit arriver suffisamment à l'avance pour se reposer adéquatement avant de prendre son service de vol.

(b) Les membres d'équipage de conduite doivent tenir compte des effets néfastes que les déplacements additionnels entre leur domicile et leur lieu de travail peuvent avoir sur leur vigilance pendant le vol.

(4) Pour la période de repos minimale, il faut accorder aux membres d'équipage de conduite la possibilité de se reposer dans un local approprié.

(5) Selon la définition figurant à l'article 101.01 du RAC, un « local approprié » est une chambre pour une personne offrant diverses conditions particulières ou, lorsqu'une telle chambre n'est pas disponible, un local approprié au lieu et à la saison, et qui offre diverses conditions particulières.

(a) Cette deuxième possibilité correspond au genre de local qu'on trouve généralement dans le cadre d'opérations éloignées, où les installations de repos pour les membres d'équipage de conduite peuvent être une tente ou un pavillon-dortoir.

(6) Le préavis exigé à l'alinéa 700.16(5)a) du RAC signifie que l'exploitant doit aviser le membre d'équipage de conduite de la prolongation de son temps de service de vol, dès le début de son service de vol.

(a) Ce préavis permet au membre d'équipage de conduite de modifier son régime (notamment sa consommation de caféine) au cours du vol ou des vols précédant la période de repos et d'utiliser la période de repos pour se reposer adéquatement en fonction de la durée de la prolongation du temps de service de vol.

(7) S'il y a prolongation du temps de service de vol à 15 heures consécutives, le membre d'équipage de conduite supplémentaire doit être entièrement qualifié pour permettre à tous les membres d'équipage de conduite de bénéficier d'une période de repos pendant les vols.

(a) Un membre d'équipage entièrement qualifié s'entend d'un commandant de bord ou d'un premier officier entièrement qualifié sur ce type d'aéronef.

(b) Un membre d'équipage supplémentaire n'est assujetti à aucune exigence en matière de formation ou de surveillance lorsqu'il occupe l'autre siège à titre de pilote supplémentaire afin de permettre des périodes de repos pendant la partie du vol qui se déroule à l'altitude de croisière.

(c) Au décollage et à l'atterrissage, le commandant de bord et le premier officier doivent être qualifiés pour piloter l'aéronef depuis le siège qu'ils occupent.

(d) Dans le cas d'un aéronef ayant un second officier ou mécanicien navigant, un membre d'équipage entièrement qualifié s'entend d'un commandant de bord ou d'un premier officier entièrement qualifié sur ce type d'aéronef qui a été entraîné pour s'acquitter des tâches de second officier ou de mécanicien navigant pendant le vol de croisière.

(8) Comme la prolongation du temps de service de vol à 15 heures ne comporte aucune limite de secteurs, le pilote supplémentaire doit être qualifié pour piloter pendant toutes les phases du vol.

(9) Pendant le vol de croisière, si le membre d'équipage supplémentaire est un commandant de bord (2e commandant de bord) :

(a) Commandant de bord en repos :

i. Le 2e commandant de bord devrait occuper le siège de gauche et le premier officier, celui de droite.

ii. Le 2e commandant de bord ou le premier officier peut être le pilote aux commandes (PF) (au choix du commandant de bord/du 2e commandant de bord).

(b) Premier officier en repos :

i. Le commandant de bord devrait décider du choix des sièges pour lui-même et le 2e commandant de bord.

ii. Le PF doit être qualifié pour piloter l'aéronef du siège qu'il occupe.

iii. Si le commandant de bord ou le 2e commandant de bord sont qualifiés en place droite, ils peuvent être PF depuis le siège de droite (dans toutes les phases du vol).

(10) Pendant la croisière, si le membre d'équipage supplémentaire est un second officier (2e second officier) :

(a) Commandant de bord en repos :

i. Le premier officier est le PF et occupe le siège de droite et le 2e premier officier est le pilote qui n'est pas aux commandes (PNF) et occupe le siège de gauche.

(b) Premier officier en repos :

i. Le commandant de bord est le PF et occupe le siège de gauche et le 2e premier officier est le PNF et occupe le siège de droite.

ii. Le commandant de bord peut demander au 2e premier officier d'être le PF.

(11) Pendant les décollages et les atterrissages, le membre d'équipage de conduite supplémentaire doit occuper le siège d'observateur du poste de pilotage, à moins que ce siège soit occupé par un ISAC des transporteurs aériens, auquel cas un siège passager doit être mis à la disposition de ce membre d'équipage de conduite.

(12) La période minimale de repos qui suit doit être prolongée d'au moins deux heures.

(13) S'il y a prolongation du temps de service de vol à 17 ou à 20 heures, il est possible de faire appel à un membre d'équipage de conduite ou à un pilote de relève en croisière entièrement qualifié comme pilote supplémentaire

(14) Les couchettes qui étaient installées dans les aéronefs lorsque les normes du RAC sont entrées en vigueur sont réputées être conformes aux exigences de la norme SAE.

4.2.26.3 Circonstances opérationnelles imprévues

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	S. O.			S. O.
NSAC :	S. O.	720.17	720.17	S. O.
Document(s) :				

(1) Les circonstances opérationnelles imprévues peuvent permettre à un pilote de compléter un « bloc » ou un « cycle » avec une prolongation des limites de temps de vol, pour les périodes de sept, 30 ou 90 jours.

(a) Par exemple, un membre d'équipage de conduite travaillant selon un bloc de sept jours, qui accumule trois heures de vol additionnelles au cours des six premiers jours, à cause de circonstances opérationnelles imprévues. Le membre d'équipage de conduite peut quand même faire un vol le septième jour à condition de ne pas dépasser la limite maximale de 43 heures en sept jours. Dans tous les cas, la prolongation maximale permise est de trois heures consécutives.

(2) La planification est considérée comme non réaliste si, dans 10 pour cent des cas, le temps de service en vol maximal ou le temps de vol pour une route particulière est plus long que prévu lorsqu'il y a au moins dix vols sur cette route au cours d'une année civile.

(a) L'exploitant doit prendre les mesures appropriées pour veiller à ce que la planification soit réaliste et que le vol ou la série de vols puisse être terminé dans les limites de temps de vol et de temps de service de vol maximales permises.

(b) Les vols empruntant certaines routes moins de 10 fois par année devraient être traités au cas par cas.

(3) Les circonstances opérationnelles imprévues (COI) ne font référence qu'aux circonstances opérationnelles qui entraînent des retards dans les horaires établis.

(a) En d'autres termes, ces circonstances doivent être liées à l'équipage, aux conditions météorologiques, à des problèmes mécaniques de l'aéronef, au contrôle de la circulation aérienne ou à une situation d'urgence et elles doivent avoir une incidence directe sur l'exploitation de l'aéronef.

(b) Le fait de retarder le départ d'un vol à cause d'un passager en retard peut avoir des répercussions opérationnelles sur l'horaire, mais cela ne constitue pas une COI.

4.2.26.4 Exigences relatives à la période sans service

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	S. O.	700.19	700.19	S. O.
NSAC :	S. O.	720.19	720.19	S. O.
Document(s) :				

(1) Le terme « jours consécutifs » signifie qu'il faut respecter l'exigence prévue dans le règlement, pendant n'importe quelle période de jours consécutifs indiquée.

(a) Il est possible d'utiliser un cadre mobile pour vérifier si les exigences réglementaires sont respectées.

i. Par exemple, pour vérifier si un membre d'équipage de conduite a bénéficié d'une période d'au moins trois jours civils consécutifs sans service au cours de chaque période de 17 jours consécutifs, il est possible d'utiliser un cadre de 17 jours. Il suffit de placer ce cadre mobile sur l'horaire du membre d'équipage de conduite, un jour à la fois. Toutefois, il n'est pas possible d'utiliser cette technique lorsque le début du cadre tombe dans une période sans service. Si, dans le cadre de 17 jours, la période sans service est toujours respectée, l'horaire satisfait aux exigences du Règlement.

(2) Lorsqu'un vol régi par la sous-partie 4 ou 5 est effectué dans un aéronef autre qu'un hélicoptère, le règlement dispose que l'exploitant doit accorder à tous les membres d'équipage de conduite une période sans service d'au moins 36 heures consécutives pour chaque période de sept jours consécutifs ou une période sans service d'au moins trois jours civils consécutifs pour chaque période de 17 jours consécutifs.

(a) La disposition précitée permet à l'exploitant d'accorder des périodes sans service à ses membres d'équipage de conduite, selon l'une des deux formules suivantes :

i. soit 36 heures consécutives pour chaque période de sept jours consécutifs;

ii. soit trois jours civils consécutifs pour chaque période de 17 jours consécutifs.

(b) Cette disposition vise à fournir une certaine souplesse en proposant deux régimes de travail, mais elle prévoit que ces régimes soient utilisés indépendamment l'un de l'autre pendant des périodes plus ou moins continues.

(c) Le règlement ne vise pas à autoriser la combinaison des deux régimes pour établir un horaire de travail susceptible d'entraîner de la fatigue.

i. La seule façon acceptable de passer d'une formule à l'autre est de donner au membre d'équipage de conduite trois jours civils consécutifs de repos.

1. L'exploitant est autorisé à modifier l'horaire d'un membre d'équipage de conduite pour le faire passer du régime des 36 heures consécutives sans service pour chaque période de sept jours au régime des trois jours civils consécutifs sans service pour chaque période de 17 jours, à condition d'accorder au membre d'équipage de conduite trois jours civils consécutifs sans service, dès le début de la période de 17 jours.

2. Il n'est pas possible de passer du régime des trois jours consécutifs sans service en 17 jours au régime des 36 heures consécutives sans service en sept jours sans accorder au membre d'équipage de conduite, dès le départ, trois jours consécutifs sans service.

(3) Une façon simple d'évaluer un régime consiste à appliquer la notion de « période de travail ».

(a) Dans les sous-parties 4 ou 5, la période de travail est définie comme étant la période entre deux périodes consécutives sans service d'une durée d'au moins 36 heures.

i. Lorsque l'horaire d'un membre d'équipage de conduite est établi en fonction du régime des 36 heures consécutives sans service pour chaque période de sept jours consécutifs, cela signifie également qu'il ne peut effectuer des périodes de travail de plus de cinq jours et demi.

ii. Lorsque l'horaire d'un membre d'équipage de conduite est régi par le régime des trois jours consécutifs sans service en 17 jours, le membre d'équipage de conduite ne peut pas travailler pendant plus de 14 jours sans bénéficier de trois jours consécutifs sans service.

(4) Il n'est pas nécessaire d'informer le membre d'équipage de conduite du détail de la « période de travail ».

(a) Par exemple, si un membre d'équipage de conduite bénéficie de trois jours sans service et qu'il doit initialement travailler cinq jours, vraisemblablement sous le régime des 36 heures sans service en sept jours, l'exploitant peut toujours modifier l'horaire en passant au régime des trois jours sans service en 17 jours, et ce, à n'importe quel moment avant que le pilote ait travaillé cinq jours et demi.

(5) On trouve ci-dessous une méthode en deux étapes que la personne chargée des horaires de travail peut utiliser pour établir si le cycle que l'on souhaite attribuer à un membre d'équipage de conduite est conforme au règlement. La méthode est axée sur la notion de « période de travail » définie plus haut. Si l'on suit le processus pour attribuer un cycle de travail, l'horaire sera acceptable, à condition, bien sûr, qu'on ne prolonge pas les cycles. On doit traiter toute prolongation comme un cycle distinct et appliquer la même méthode.

(a) Étape 1. Établir à quel régime le membre d'équipage de conduite est actuellement soumis. D'après ses horaires des 17 derniers jours, le membre d'équipage de conduite travaille selon le régime des 36 heures sans service en sept jours, ou selon celui des trois jours sans service en 17 jours, ou encore, il a le choix entre les deux. Le jour 16 de la figure 6 correspond à l'un ou à l'autre des régimes, parce que, compte tenu de la période sans service, le membre d'équipage de conduite peut soit travailler deux jours et avoir ensuite trois jours civils consécutifs sans service selon le régime des trois jours en 17, soit travailler jusqu'à concurrence de cinq jours et demi et passer à un cycle de base de 36 heures en sept jours. Pour trouver le régime, procéder comme suit :

(b) Étape 2. Établir si le cycle proposé respecte le règlement. En fonction du régime auquel est actuellement soumis le membre d'équipage de conduite, procéder comme suit :

i. dans le cadre du régime de base des 36 heures sans service par période de sept jours, si l'appariement prévoit une période de travail dépassant cinq jours et demi, l'horaire n'est pas acceptable,

ii. dans le cadre du régime de base des trois jours sans service par période de 17 jours, si l'appariement se prolonge au-delà de 14 jours civils à compter de la fin des trois derniers jours sans service, l'horaire n'est pas acceptable,

iii. dans le cas d'un membre d'équipage de conduite qui peut travailler selon l'un ou l'autre des deux régimes, si l'appariement prévoit une période de travail dépassant cinq jours et demi et se prolonge au-delà de 14 jours civils à compter de la fin des trois derniers jours sans service, l'horaire n'est pas acceptable.

(6) La période sans service vise à assurer aux membres d'équipage de conduite une période de temps précise au cours de laquelle ils sont libres de toute tâche attribuée par la compagnie.

(a) Si un exploitant communique ou tente de communiquer avec un membre d'équipage de conduite réputé toujours être en période sans service, la communication doit respecter les deux conditions suivantes :

i. Rien n'oblige ce membre d'équipage à être disponible au cas où l'exploitant voudrait communiquer avec lui. Le membre n'est entre autres pas tenu de répondre aux appels téléphoniques ou à d'autres communications;

ii. Si l'exploitant communique avec le membre d'équipage de conduite, celui-ci n'est pas tenu d'accéder à une demande ayant une incidence sur la période sans service.

(b) Les communications pour des raisons administratives ou opérationnelles courantes, dont l'objet n'a pas d'incidence sur la période sans service, sont acceptables.

i. Par exemple, un appel pour informer un membre d'équipage de conduite d'une modification à l'horaire d'une assignation de vol suivant la période sans service n'affecte pas ladite période.

1. Par contre, toute communication exigeant une intervention de la part du membre d'équipage au cours de sa période sans service signifie que ladite période ne peut plus être considérée sans service.

ii. L'exploitant doit limiter au minimum les communications avec un membre d'équipage de conduite au cours d'une période sans service.

(7) Les jours sans service (un jour équivaut à au moins 24 heures consécutives), attribuables notamment aux conditions météorologiques ou à des ennuis mécaniques, qui surviennent pendant la période de 42 jours consécutifs ne réduisent pas l'exigence concernant les 5 jours consécutifs sans service.

(a) Toutefois, ces jours sans service peuvent être pris en compte dans le cadre de l'exigence de 90 jours.

4.2.26.5 Membres d'équipage de conduite de réserve

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	S. O.	700.21	700.21	S. O.
NSAC :	S. O.	720.21	720.21	S. O.
Document(s) :				

(1) Le temps de réserve n'est considéré ni comme du temps de service ni comme du temps sans service.

(a) Lorsqu'on prévoit à l'horaire une période sans service, conformément aux dispositions des articles 700.19 et 720.19, le temps de réserve doit être considéré comme du temps de service.

(2) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite est en réserve, l'exploitant doit lui accorder au moins 8 heures consécutives de sommeil au cours de chaque période de 24 heures, selon l'une des trois méthodes décrites dans la norme.

(a) Lorsque l'exploitant communique avec un membre d'équipage de conduite et exige qu'il se présente au travail pendant la période en réserve, le membre d'équipage de conduite n'est plus considéré comme étant en réserve, mais comme étant en service. De ce fait, les exigences de l'article 720.21 ne s'appliquent plus.

i. Cela signifie qu'à n'importe quel moment au cours de la période de réserve, un membre d'équipage de conduite peut être tenu de commencer une période de service de 14 heures (ou une période plus longue selon l'applicabilité des dispositions des articles 700.16 et 720.16 qui permettent la prolongation du temps de service de vol).

ii. Par conséquent, un membre d'équipage de conduite doit rester reposé lorsqu'il est en réserve, de façon à être en mesure de faire face à une journée de service complète si l'exploitant le lui demande.

(3) À n'importe quel moment, lorsqu'un membre d'équipage de conduite revient en réserve après une assignation de vol et après la période de repos exigée pour cette assignation, le bloc de réserve est remis à zéro.

(a) Cela signifie qu'un membre d'équipage de conduite initialement en réserve « hâtive » peut être placé en réserve « tardive » après un vol et une période de repos.

i. Si un exploitant veut faire passer un membre d'équipage de conduite de la réserve « hâtive » à la réserve « tardive » (ou de la réserve tardive à la réserve hâtive) sans lui assigner auparavant un vol et une période de repos, il doit auparavant accorder au membre d'équipage de conduite 24 heures sans service.

(4) Lorsqu'il est dit qu'un exploitant aérien n'est pas en mesure d'accorder à un membre d'équipage de conduite la période de repos exigée en vertu du paragraphe (1) et que le membre d'équipage de conduite est avisé de se présenter pour le service, cela signifie que le membre d'équipage de conduite est tenu de se présenter pour le service au cours de la période de réserve prévue à l'horaire et/ou au cours de la période de repos qui suit.

(a) Les dispositions du paragraphe (2) ne s'appliquent pas à une assignation de temps de vol commençant au cours de la période de réserve et qui enfreint la période qui était prévue comme période de repos prévue, pourvu que la période de repos qui précède l'assignation de temps de vol ait été prévue selon les exigences du paragraphe (1).

4.2.27 Systèmes de gestion des risques liés à la fatigue

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.			
NSAC :	S. O.			
Document(s) :	http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2018/2018-12-12/html/sor-dors269-fra.html, CI 700-045, CI 700-046, CI 700-047, TP 14572-14578			

(1) Un nouveau règlement pour la gestion des risques liés à la fatigue des membres d'équipage de conduite a été publié en décembre 2018 dans la Partie II de la *Gazette du Can*ada.

(a) Le nouveau règlement sur la gestion des risques liés à la fatigue :

i. est entré en vigueur le 12 décembre 2020 pour les opérations régies par le sous-parties 705; et

ii. entrée en vigueur le 12 décembre 2022 pour les opérations régies par les sous-parties 703 et 704.

(b) La page Web suivante de la Partie II de la *Gazette du Can*ada comprend la publication des changements en vigueur et ceux qui sont à venir :

http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2018/2018-12-12/html/sor-dors269-fra.html

(2) Les systèmes de gestion des risques liés à la fatigue (SGRF) sont une option pour les exploitants aériens qui veulent obtenir une dérogation à un ou plusieurs règlements normatifs au moyen d'une exemption.

(a) L'accès à l'exemption est conditionnel à :

i. la mise en œuvre d'un SGRF;

ii. la validation d'un dossier de sécurité lié à la dérogation pour garantir qu'un niveau équivalent de sécurité est fourni (c.-à-d. démontrer que la dérogation n'aura pas une incidence défavorable sur le niveau de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite, en comparant le règlement normatif au SGRF utilisé pour modifier ce règlement).

(b) L'exemption est possible en vertu du paragraphe 5.9(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, Exemption : gouverneur en conseil.

i. Des exemptions individuelles ne sont pas accordées aux exploitants aériens. Plutôt, l'exemption initiale est conférée automatiquement aux exploitants aériens dès leur présentation d'un avis d'intention conforme.

(3) La réglementation visant le SGRF est comprise dans les RAC 700.200 à 700.259, et elle couvre toutes les exigences liées à l'élaboration d'un SGRF.

(4) Bien qu'une approbation ne soit pas requise pour la documentation du SGRF, elle sera acceptée par TCAC.

(a) La documentation du SGRF fera partie du MEC, peu importe qu'elle en fasse partie même ou qu'elle se trouve dans un autre volume.

(5) CI 700-046 – Exigences relatives au système de gestion des risques liés à la fatigue, et CI 700-045 – Processus lié aux exemptions et aux dossiers de sécurité du système de gestion des risques liés à la fatigue.

4.2.28 Programmes et formulaires de formation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.07(2)f), 702.23, 702.76, 702.77	703.98, 703.99	704.07(2)g), 704.115, 704.116, 704.117	705.07(2), 705.173, 705.124, 705.127(1)
NSAC :	722.76, 722.82(1)z) et (2)w)	723.98, A723.105(1)a-a), (2)u) et (3)g), H723.105(1)b-b), (2)u) et (3)g)	724.115, 724.121a-a)	725.124, 725.135aa)
Document(s) :				

(1) Étant donné que cette matière est de grande envergure, et qu'elle comporte différents niveaux de complexité selon la sous-partie régissant les opérations de l'exploitant, ce matériel d'orientation a été placé dans un chapitre distinct du présent volume.

(a) Veuillez consulter le chapitre 5 du présent volume pour des références concernant les lignes directrices et les outils propres aux exigences de formation de l'équipage de conduite, des agents de bord, des régulateurs de vol et du personnel de soutien.

4.2.29 Utilisation d'oxygène

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	605.31, 605.32	605.31, 605.32	605.31, 605.32	605.31, 605.32
NSAC :	722.82(1)b-b)	A723.105(1)b-b)	724.121b-b)	725.135bb)

Document(s) :	

Réservé

4.2.29.1 Inhalateur protecteur

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :		703.67	704.66	705.71
NSAC :				
Document(s) :	Article 551.405 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*, CI 700-032, CI 705-010, IP 700-006			

(1) Les inhalateurs protecteurs doivent se trouver à un emplacement qui permet aux membres d'équipage d'y avoir accès immédiatement.

(a) L'installation d'un inhalateur protecteur à l'intérieur d'une soute de classe A, B ou E afin de se conformer à l'alinéa 705.71(3)b)(i) du RAC exigerait qu'un membre d'équipage revête l'appareil dans des circonstances moins qu'idéales lors d'un incendie. Normalement, l'inhalateur protecteur devrait être installé près de l'entrée à l'extérieur de la soute pour permettre à un membre d'équipage d'y avoir immédiatement accès et de l'enfiler à l'intérieur de la cabine. Le membre d'équipage entrerait ensuite dans la soute pour surveiller ou combattre l'incendie.

(2) Pour les aéronefs à configuration passagers/soute (combinée), en particulier ceux où il y a un seul agent de bord, il est possible de réduire le nombre total des inhalateurs protecteurs installés à bord en les plaçant dans des endroits appropriés.

(a) On peut respecter plus d'une des exigences énoncées dans l'article 705.71 du RAC en combinant les exigences relatives aux inhalateurs protecteurs utilisés pour lutter contre les incendies des soutes avec celles relatives aux inhalateurs protecteurs des cabines.

i. Par exemple, sur un aéronef où se trouve un agent de bord, le pont principal étant composé du poste de pilotage, de la soute avant, de la soute arrière et de la cabine passagers, l'installation d'un inhalateur protecteur sur la cloison avant de la cabine peut satisfaire aux exigences voulant que l'inhalateur protecteur soit facilement accessible et à portée de la main dans la soute et celle relative à la présence d'un inhalateur protecteur près d'un extincteur à halon sur la cloison avant de la cabine.

ii. De même, l'installation d'un inhalateur protecteur près d'un extincteur portatif dans l'office arrière satisferait également à l'exigence d'avoir un inhalateur protecteur facile d'accès pour la soute arrière.

(3) Un inhalateur est nécessaire pour chaque extincteur portatif situé dans chaque office isolé.

4.2.29.2 Oxygène de premiers soins

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :		703.68	704.67	705.72
NSAC :				
Document(s) :				

(1) L'oxygène de premiers soins vise à fournir de l'oxygène aux passagers qui peuvent avoir subi une urgence respiratoire ou cardiaque à la suite d'une dépressurisation ou d'une condition médicale.

(a) Le passager peut ne pas avoir nécessairement le même niveau de conditionnement physique qu'un membre d'équipage et ne pas être habitué aux altitudes pression cabine normales de 6 000 à 8 000 pieds. Pour certains passagers, la diminution de la pression en altitude peut aggraver ou déclencher une condition médicale existante nécessitant l'apport d'oxygène de premiers soins.

(2) L'exigence qu'une réserve suffisante d'oxygène soit disponible pour la durée du vol à une altitude-pression cabine supérieure à 8 000 pieds ne signifie pas nécessairement qu'elle soit requise pour la durée totale du vol prévue au départ.

(a) Si le vol doit être dérouté, la réserve d'oxygène de premiers soins à emporter ne doit couvrir que la durée du vol jusqu'à l'aéroport de dégagement.

(3) Si le transport d'oxygène de premiers soins doit dépendre de la poursuite du vol à une altitude pression cabine inférieure à 8 000 pieds ou vers un aéroport de dégagement, le MEC doit contenir des procédures d'utilisation normalisées pour les situations de dépressurisation rapide.

(4) Pour déterminer la période pendant laquelle l'oxygène de premiers soins doit être fourni, calculer laquelle des périodes suivantes est la plus longue par rapport à l'opération ou l'itinéraire de vol :

(a) une heure;

(b) la durée du vol, à la suite d'une dépressurisation cabine, exploitée à une altitude pression cabine supérieure à 8 000 pieds.

i. Au moment de faire ce calcul, supposez que la dépressurisation cabine se produit au « pire moment » le long de l'itinéraire.

4.2.30 Services et équipement de soutien opérationnel

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.07(2)d), 702.12	703.07(2)	704.07(2)c)	705.07(2)d)
NSAC :	722.12, 722.82(1)a-a) et (2)x)	723.07(2), A723.105(1)d-d) et (2)w)	724.07(3), A724.121c-c), H724.121b-b)	725.07(4), 725.135cc)
Document(s) :				

Réservé

4.2.31 Procédures de sécurité concernant les passagers et la cabine

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :		703.38	704.33, 704.34	705.40, 705.222(1), 705.223(1)

NSAC :		723.38, A723.105(1)e-e), (2)x) et (3)l)	724.33, 724.34, A724.121d-d), H724.121c-c)	725.40, 725.135d-d)
Document(s) :				

Réservé

4.2.31.1 Utilisation d'appareils électroniques portatifs

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	602.08, 700.12, 700.12.1, 700.12.2	602.08, 700.12, 700.12.1, 700.12.2	602.08, 700.12, 700.12.1, 700.12.2	602.08, 700.12, 700.12.1, 700.12.2
NSAC :		A723.39(1)(a)(viii), H723.39(1)(a)(xii)	A724.34(1)(a)(viii), H724.34(1)(b)(viii)	725.43(1)(a)(ix)
Document(s) :	CI 700-005, CI 700-020			

(1) La vulnérabilité du système de radionavigation et de communications de l'aéronef est à son maximum au moment du décollage, de la montée, de l'approche et de l'atterrissage. Au cours de ces phases, l'aéronef est à plus faible altitude et peut être très près de nombreuses sources d'interférence au sol qui pourraient augmenter la possibilité de brouillage en raison d'effets perturbateurs combinés.

(2) Les appareils de radiocommunication bilatéraux portables comprennent notamment les téléphones cellulaires, les émetteurs récepteurs, les combinés de service par satellite mobiles, les appareils de service de communication personnels, etc.

(a) Les passagers qui utilisent des appareils de radio-téléphone à bord d'un aéronef peuvent perturber l'utilisation en toute sécurité des systèmes de radionavigation et de radiocommunication ainsi que les systèmes de gestion du vol.

(b) Les téléphones qui sont installés en permanence dans les aéronefs sont installés et testés conformément aux certificats et aux normes de navigabilité appropriés. Dans le contexte de ce paragraphe, ces appareils ne sont pas considérés comme des appareils de radio-téléphone portables.

4.2.32 Inspection du matériel d'urgence

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :		703.82	704.84	705.95, 705.96
NSAC :		723.82, A723.105(1)g-g)	724.84, A724.121f-f), H724.121(d-d)	725.95, 725.135ee)
Document(s) :				

(1) Les exploitants et les inspecteurs devraient consulter les soumissions des fabricants pour l'autorisation TSO ou la lettre d'approbation de conception pour obtenir des informations sur les calendriers d'inspection et / ou les exigences de maintenance (le cas échéant).

4.2.33 GPWS/ACAS/TCAS

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	605.37	605.37	605.37, 704.70	605.37, 705.83, 705.84
NSAC :		A723.105(1)h-h)	A724.121g-g)	725.135ff)
Document(s) :	CI 700-004			

Réservé

4.2.34 Procédures RNAV

4.2.34.1 Autorisations concernant le système de navigation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				725.135gg)
Document(s) :				

(1) TCAC approuvera les systèmes de navigation à longue portée qui ne dépendent pas d'une information VOR ou NDB (INS, GPS, IRS/FMS, LORAN, OMEGA, etc.), au moyen d'autorisations spéciales/approbations spécifiques.

(a) L'exploitant doit demander ces AS en précisant en détail l'équipement à utiliser, la formation du membre d'équipage de conduite, les conditions d'exploitation et toute autre information jugée pertinente pour l'exactitude et la sécurité de l'opération.

(2) À moins de précision contraire, ces AS ne permettent pas l'utilisation d'aides à la navigation autres qu'au sol dans la région terminale.

(3) Veuillez consulter le Volume 3 du présent manuel pour de plus amples renseignements concernant ces AS.

4.2.35 ETOPS, MNPS, CMNPS, et vols réautorisés

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :			A724.121h-h)	725.135hh)
Document(s) :	TP 6327			

(1) Un demandeur/exploitant qui prévoit exploiter des biréacteurs long-courriers (ETOPS) ou évoluer dans l'espace aérien à spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) ou à spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS) a besoin d'une autorisation spéciale/approbation spécifique délivrée par TCAC.

(a) Le demandeur/l'exploitant doit demander ces AS en précisant en détail l'équipement à utiliser, la formation du membre d'équipage de conduite, les conditions d'exploitation et toute autre information jugée pertinente pour l'exactitude et la sécurité de l'opération.

(2) Veuillez consulter le Volume 3 du présent manuel pour de plus amples renseignements concernant ces AS.

4.2.36 Politique relative à l'occupation du siège d'observateur

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :		602.89, 703.21	602.89, 704.21	602.89, 705.27, 705.28
NSAC :		A723.105(1)i-i)	A724.121i-i), H724.121e-e)	725.135ii)
Document(s) :				

(1) Les renseignements concernant ce sujet se trouvent à l'article 4.2.45 (Contrôle de l'accès au poste de pilotage) du présent volume.

4.2.37 Préparation des diagrammes d'analyse des pistes

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :		A723.105(1)j-j)	A724.121j-j)	725.135jj)
Document(s) :	CI 700-016			

Réservé

4.2.37.1 Opérations sur piste étroite

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				
Document(s) :	CI 525-014			

(1) La largeur minimale d'une piste doit être suffisante pour permettre la commande sécuritaire de l'avion pendant le décollage et l'atterrissage, selon des procédures pouvant être exécutées de façon régulière par des équipages d'habileté moyenne.

(a) La largeur doit être suffisante pour empêcher que, dans les conditions d'utilisation prévues (y compris une panne moteur), aucune roue du train d'atterrissage ne sorte de la piste pendant le décollage ou l'atterrissage.

(2) Les exploitants doivent être conscients que leurs avions ne satisfont peut-être pas aux critères de leur certification de type, à moins qu'ils les utilisent conformément à des données approuvées, propres au type d'aéronef en question.

(3) Les exploitants qui prévoient utiliser des avions à un aéroport ayant des pistes de moins de 150 pieds de largeur devraient vérifier si le constructeur a publié des procédures à ce sujet dans un supplément d'AFM.

(a) S'il n'existe aucune donnée approuvée dans l'AFM, les exploitants devraient communiquer avec le constructeur d'aéronefs concerné et demander que celui-ci obtienne l'approbation de TCAC, Certification des aéronefs pour la largeur minimum désirée de la piste.

(4) Les AFM canadiens concernant l'utilisation d'aéronefs sur des pistes étroites contiennent l'énoncé suivant :

« Le présent supplément ne constitue pas une approbation pour effectuer des opérations sur des pistes étroites. »

Afin de respecter l'énoncé ci-dessus, on recommande aux exploitants d'exposer en détail dans leur MEC leurs procédures concernant l'utilisation d'aéronefs pendant le décollage et l'atterrissage à des aéroports ayant des pistes étroites.

4.2.38 Procédures relatives aux limites VFR réduites dans un espace aérien non contrôlé

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.17	703.28	704.24	S. O.
NSAC :	722.82(3)h)	723.28, A723.105(1)k-k), (2)z) et (3)i), H723.105(3)i)	724.24, H724.121f-f)	S. O.
Document(s) :				

(1) Ce type d'exploitation nécessite une autorisation spéciale/approbation spécifique.

(a) Des lignes directrices se trouvent dans le Volume 3 du présent manuel.

(2) Veuillez noter que cette AS ne s'applique pas aux aéronefs exploités en vertu des sous-parties 704 ou 705.

4.2.39 Appariement des membres d'équipage de conduite

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				705.108
NSAC :				725.108 725.135ll)
Document(s) :				

Réservé

4.2.39.1 Restriction – Transition

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				

NSAC :				725.108(2)b)
Document(s) :				

(1) Les membres d'équipage de conduite qui passent au niveau de CdB pour la première fois sont assujettis aux restrictions relatives à l'appariement des membres d'équipage de conduite, même s'ils ont acquis une expérience considérable à titre de commandants en second sur le même type d'aéronef.

(a) Cette restriction reste en vigueur jusqu'à ce que l'exploitant aérien soit satisfait que les restrictions relatives à l'appariement des membres d'équipage n'aient plus besoin d'être appliquées;

(b) Dans aucun cas la restriction relative à l'appariement des membres d'équipage ne peut être inférieure à 50 heures.

4.2.39.2 Restriction – Technologies différentes

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :				725.108(2)e)
Document(s) :				

(1) Un membre d'équipage de conduite qui, pour la première fois, passe à un type d'aéronef nettement différent du type d'aéronef qu'il pilote actuellement, sera assujetti aux exigences d'appariement des membres d'équipage énoncées en 725.108.

(a) Cela s'applique à la première transition à l'aéronef qui repose sur une technologie qui diffère considérablement.

(b) Les transitions ultérieures au même type d'aéronef (dans les 24 mois de l'expiration du CCP) après avoir piloté un autre type d'aéronef, ne sont pas assujetties aux restrictions relatives à l'appariement des membres d'équipage.

4.2.39.3 Restriction – Transition

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :				725.108(4)
Document(s) :				

(1) Les restrictions relatives à la transition énoncées au paragraphe 725.108(4) visent à faciliter la transition du système précédent, où il n'existait pas de limite relative à l'appariement des membres d'équipage, à ce système.

(2) Un membre d'équipage de conduite qui a réussi la transition à un type d'aéronef avant l'adoption de ces exigences sera considéré comme ayant terminé la période de consolidation.

4.2.39.4 Limites

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				725.108(5 et 6)
Document(s) :				

(1) Pour un nouveau transporteur ou pour l'adoption d'un nouvel aéronef, cette norme fournit un moyen de conformité.

(a) Si le membre d'équipage de conduite n'est pas conforme à la norme, un pilote instructeur qui satisfait aux exigences doit prendre la place sur le strapontin tant que la norme n'est pas respectée.

4.2.40 Indisponibilité de l'APU

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				725.135mm)
Document(s) :				

Réservé

4.2.41 Programme de contrôle des bagages de cabine

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	S. O.	S. O.	705.42
NSAC :	S. O.	S. O.	S. O.	725.42
Document(s) :				

(1) Lorsqu'un exploitant soumet son programme de contrôle des BC, celui-ci sera examiné par un ISAC-Sécurité des cabines aux fins d'approbation et d'inclusion dans le MAB et le MEC.

(2) Un exploitant doit toujours suivre son propre programme de contrôle des BC approuvé, qu'il effectue ou non des vols affrétés pour un autre exploitant.

4.2.42 Système de gestion de la sécurité

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				107.01(1)b), 107.02-04, 705.07(2)c), 705.151-154, 706.15

NSAC :				725.135oo)
Document(s) :	CI 107-001, CI 107-002, IP SUR-001			

(8) Tout demandeur/exploitant qui a mis en œuvre un SGS, ou prévoit de le faire, doit documenter ce système :

(a) soit dans son MEC et MCM;

(b) soit comme un document autonome, mais dont il est fait mention dans son MEC et MCM.

(9) Des lignes directrices sur le SGS et sa mise en œuvre se trouvent à l'article 3.5 du présent volume.

4.2.43 Formulaires de la compagnie et leur utilisation

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :		A723.105(1)l-l)	A724.121l-l), H724.121g-g)	725.135pp)
Document(s) :				

Réservé

4.2.44 Transport d'animaux ou de personnes à bord d'aéronefs cargo

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				705.16, 705.78
NSAC :				725.16, 725.135qq)
Document(s) :	*Chapitre 525 du Manuel de navigabilité*			

Réservé

4.2.45 Contrôle de l'accès au poste de pilotage

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				705.27, 705.45, 705.80
NSAC :				725.135rr)
Document(s) :	NCR-080-2014			

(1) On s'attend à ce que le processus de contrôle de l'accès au poste de pilotage comprenne deux étapes :

(a) La personne doit être autorisée à se trouver dans le poste de pilotage;

(b) La personne doit être autorisée à se trouver dans le poste de pilotage après que le commandant de bord juge que :

i. l'autorisation est en bon ordre, et;

ii. après qu'il a été établi, par le moyen requis, que la personne en question est bien celle qu'elle prétend être.

(2) L'exploitant doit établir un moyen par lequel les autorisations seront transmises entre les membres d'équipage de conduite.

4.2.45.1 Occupation du siège d'observateur

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				705.27-28
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Les passagers payants ne sont pas autorisés à pénétrer dans le poste de pilotage à moins qu'un siège ne soit disponible pour cette personne dans le compartiment passagers.

(a) Les exploitants ne sont pas autorisés à utiliser le siège d'observateur comme un siège de passager payant supplémentaire.

(2) Des considérations relatives à la sécurité font en sorte que les exigences et les capacités auxquelles toute personne occupant un siège dans le poste de pilotage est assujettie doivent être plus strictes que celles auxquelles est assujettie toute personne occupant un siège de passager dans le compartiment passagers.

(a) L'environnement dans le poste de pilotage est essentiel à la sécurité des opérations;

(b) La présence d'un passager dans le poste de pilotage ne doit pas nuire au vol, faire obstacle au membre d'équipage de conduite lorsqu'il exécute les procédures d'urgence pour éviter un accident, ou autrement entraver les mesures que les membres de l'équipage de conduite doivent prendre après un accident.

(3) Les efforts physiques et cognitifs qui peuvent être exigés d'une personne occupant le siège d'observateur dans le poste de pilotage sont considérablement supérieurs aux caractéristiques imposées à une personne assise près d'une issue de secours dans la cabine passagers, où des limites sont établies afin de s'assurer que ces personnes ne compromettront pas la sécurité.

(a) Il est important que l'exploitant veille à ce que les personnes qui ont accès au siège d'observateur dans le poste de pilotage possèdent les caractéristiques physiques et cognitives nécessaires dans l'environnement particulier du poste de pilotage en cas d'urgence.

i. Par exemple, les personnes occupant un siège d'observateur dans le poste de pilotage doivent être en mesure d'accomplir une évacuation d'urgence du poste de pilotage sans aide. L'évacuation d'urgence peut occasionner l'ouverture d'une fenêtre, l'ouverture d'un compartiment, ou se tenir en équilibre sur l'appui de fenêtre et glisser le long d'une corde. De même, l'évacuation d'urgence pourrait nécessiter l'ascension d'une échelle de secours du poste de pilotage, ou l'ouverture d'une trappe dans le plafond et glisser le long du fuselage. Peu importe le moyen utilisé pour sortir de l'avion, l'évacuation d'urgence doit être exécutée sans aide et rapidement. En outre, il existe d'autres urgences de poste de pilotage comme une décompression rapide qui demande qu'un occupant du poste de pilotage soit en mesure de reconnaître le problème, de retirer

l'équipement de sa place de rangement, d'enfiler le masque à oxygène ou l'inhalateur protecteur et de le fixer au visage.

(b) De plus, les occupants du siège d'observateur dans le poste de pilotage doivent être en mesure de se tenir au courant de l'état du vol en tout temps.

i. Il est important que les personnes dans le poste de pilotage soient en mesure d'entendre les ordres d'un membre d'équipage, ou d'autres avertissements sonores donnés provenant des systèmes de l'aéronef. Ceci peut être la seule façon qu'une personne sait qu'elle doit prendre des mesures d'urgence comme l'évacuation de l'aéronef ou le port du masque à oxygène.

ii. Pour faciliter la prise de mesures d'urgence par un membre d'équipage de conduite, on peut demander à l'occupant du siège d'observateur dans le poste de pilotage d'aller dans une autre partie de l'aéronef.

(4) Toute personne qui occupe le siège d'observateur dans le poste de pilotage doit répondre aux critères physiques et cognitifs suivants :

(a) Posséder une mobilité et une force physique suffisantes, et la capacité dans les deux bras, mains, jambes, et pieds pour les porter vers le haut, vers le côté et vers le bas afin d'atteindre les issues de secours, les mécanismes de fonctionnement des glissières d'évacuation, les dispositifs d'issue de secours (dévidoir, ruban ou corde de descente), et les mécanismes de manœuvre du siège d'observateur.

(b) Être capable physiquement, et sans aide, de saisir, pousser, tirer, tourner, ou autrement manipuler rapidement les issues de secours, les mécanismes de manœuvre des glissières d'évacuation, les dispositifs d'issue de secours (dévidoir, ruban ou corde de descente), et les mécanismes de manœuvre du siège d'observateur.

(c) Être capable physiquement, et sans aide, de pousser, d'enfoncer, de tirer, ou autrement d'ouvrir rapidement une issue de secours, ou y fournir un accès.

(d) Être capable physiquement d'atteindre rapidement toutes les issues de secours sans l'aide d'une personne ou d'un appareil comme des béquilles, un fauteuil roulant, ou une canne.

(e) Être capable physiquement de porter et d'utiliser le masque à oxygène, le gilet de sauvetage, les lunettes antifumée, et l'inhalateur protecteur approprié de l'observateur, sans l'aide d'un autre membre d'équipage de conduite.

(f) Être capable physiquement de faire fonctionner les mécanismes et les ensembles de la ceinture de sécurité et du baudrier situés au siège de l'observateur sans l'aide d'un autre membre d'équipage de conduite.

(g) Posséder une capacité visuelle suffisante pour exécuter les tâches physiques relatives aux issues de secours, aux mécanismes de fonctionnement, et à l'équipement de secours sans aides visuelles autres que des verres de contact ou des lunettes.

(h) Posséder une capacité auditive suffisante pour entendre et comprendre les instructions des membres d'équipage sans aide autre qu'un appareil auditif.

(i) Posséder la capacité de transmettre oralement de l'information aux membres d'équipage de conduite.

(j) Posséder la capacité de lire et de comprendre des instructions liées aux procédures et à l'équipement d'évacuation d'urgence fournis par l'exploitant sous forme de texte ou de dessins.

(k) Posséder la capacité d'entendre et de comprendre les ordres ou les instructions des membres d'équipage.

(5) La procédure précisée dans le MEC pour autoriser les personnes à occuper un siège d'observateur doit contenir au moins ce qui suit :

(a) la procédure doit montrer que, à l'exception d'un ISAC des opérations aériennes, il faut demander au CdB l'autorisation avant qu'une personne figurant sur la liste soit autorisée à occuper un siège d'observateur;

(b) les capacités physiques et cognitives générales de tout observateur admis dans le poste de pilotage;

(c) le CdB doit donner à tous les passagers admis dans le poste de pilotage un exposé aux passagers conformément à l'article 602.89 du RAC;

(d) l'exploitant doit fournir une carte des mesures de sécurité à toute personne occupant un siège d'observateur dans le poste de pilotage.

(6) L'exposé donné à l'occupant du siège d'observateur doit comprendre au moins ce qui suit :

(a) l'emplacement et l'utilisation de la ceinture de sécurité et du baudrier, du masque à oxygène et du gilet de sauvetage (s'il y a lieu);

(b) les dispositifs de communication;

(c) les sorties, responsabilités et mesures prévues en cas d'urgence, y compris une évacuation;

(d) les procédures silencieuses du poste de pilotage et de phase critique du vol lorsque l'équipage de conduite ne doit pas être distrait;

(e) tout autre élément propre à la compagnie ou à l'avion qui peut influer sur la sécurité du vol.

Remarque : Le contenu de l'exposé peut varier selon les connaissances de la personne informée, mais il s'agit de faire en sorte que la personne reçoive suffisamment de renseignements afin de prendre les décisions appropriées pendant les diverses phases du vol et en cas d'urgence.

4.2.45.2 Sièges destinés aux ISAC-Sécurité des cabines

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC				705.28
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Afin d'avoir de la place pour les ISAC-Sécurité des cabines dans des circonstances inhabituelles, il est proposé que l'exploitant inclue les ISAC-Sécurité des cabines dans la liste des personnes autorisées à pénétrer dans le poste de pilotage et à occuper le siège d'observateur.

(2) Lorsque le CEA autorise un ISAC-Sécurité des cabines qui effectue une inspection des cabines en vol à occuper un siège d'agent de bord disponible, l'ISAC-Sécurité des cabines peut, à sa discrétion, occuper le siège de l'agent de bord disponible ou le siège d'observateur dans le poste de pilotage.

(3) Lorsque l'exploitant fournit un siège confirmé à l'ISAC-Sécurité des cabines dans la cabine passagers, ce siège doit, dans la mesure du possible, permettre à l'ISAC-Sécurité des cabines de bien voir le compartiment passagers.

(4) C'est seulement dans les cas où une inspection de cabine en vol sur un vol particulier est nécessaire que l'ISAC-Sécurité des cabines peut supplanter un passager payant ou un membre d'équipage de mise en place.

4.2.45.3 Membres d'équipage de conduite aux commandes

4.2.45.3.1 Relève du commandant de bord

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				725.29(2)b)
Document(s) :				

(1) Il doit toujours y avoir une personne désignée pour remplacer le CdB ou une personne à qui a été déléguée la responsabilité de l'utilisation en toute sécurité de l'aéronef lorsque le commandant de bord est absent du poste de pilotage.

(2) La personne qui assure la relève n'a pas besoin de suivre la formation d'avancement de l'exploitant.

(3) La personne qui relève le commandant de bord doit être désignée comme « responsable » du vol, selon la procédure établie dans la SOP.

(a) L'exploitant est responsable de déterminer la terminologie relative à la désignation des personnes assumant la relève.

4.2.45.3.2 Premier officier relevé par un commandant de bord

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC				
NSAC :				725.29(3)
Document(s) :				

(1) Ce paragraphe ne s'applique pas au commandant de bord qui occupe le siège de droite pendant l'ensemble du vol.

(a) Dans ce cas, se reporter au paragraphe 725.124(18) des NSAC – Formation pour occuper le siège de droite.

4.2.46 Urgences au départ

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				725.135ss)
Document(s) :				

Réservé

4.2.47 Rapport après vol d'activité volcanique

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				

NSAC :				725.135tt)
Document(s) :	TP14371 (AIR 2.5-6)			

Réservé

4.2.48 Entrave au travail d'un membre d'équipage

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	602.05	602.05	602.05	602.05, 705.172, 705.174, 705.175
NSAC :				725.135uu), 725.174
Document(s) :	Alinéa 7.3(1)d) de la *Loi sur l'aéronautique*, CI 700-010			

Réservé

4.2.49 Refus de transporter des personnes qui pourraient présenter un risque pour la sécurité

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	602.46	602.46	602.46	602.46
NSAC :				725.135w)
Document(s) :	CI 700-010			

(1) Un exploitant ne peut pas invoquer ce règlement pour justifier un refus permanent de transporter un passager qui aurait fait preuve d'un comportement perturbateur si ce passager a par la suite cessé de se comporter d'une manière dérangeante.

4.2.50 Autres renseignements relatifs à la sécurité

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :		A723.105(1)n-n) et (2)aa)	A724.121n-n), H724.121h-h)	
Document(s) :				

(1) Bien que ce sujet soit répertorié dans les NSAC pour les opérations régies par les sous-parties 703 et 704, ce renvoi ne doit pas être utilisé comme référence « polyvalente » pour les sujets qui concernent un inspecteur et qui ne sont pas reflétés directement dans d'autres RAC ou NSAC existants.

(a) Les demandeurs/exploitants sont uniquement tenus de respecter les exigences du RAC.

4.2.51 Opérations d'ambulance aérienne (MEDEVAC)

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S. O.	A723.105(1)m-m), H723.105(1)c-c)	A724.121m-m)	S. O.
Document(s) :	CI 700-002			

(1) L'approbation de TCAC pour les opérations d'évacuation médicale sera accordée au moyen d'une autorisation spéciale.

(a) L'exploitant doit demander cette autorisation spéciale en précisant en détail l'équipement à utiliser, la formation du membre d'équipage de conduite, les conditions d'exploitation et toute autre information jugée pertinente pour l'exactitude et la sécurité de l'opération.

(2) Veuillez consulter le Volume 3 du présent manuel pour de plus amples renseignements concernant cette autorisation spéciale.

4.2.52 Exploitation sur flotteurs

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				S. O.
NSAC :		A723.105(1)h-h), (2)y) et (3)m)	A724.121(1)e-e)	S. O.
Document(s) :				

Réservé

4.2.52.1 Contrôle de la masse et du centrage – Lignes de charge – Avions

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				S. O.
NSAC :		723.37		S. O.
Document(s) :				

(1) Les lignes de charge ne peuvent servir qu'à titre d'information seulement.

(a) Le CdB est toujours tenu d'effectuer un calcul acceptable de masse et centrage.

4.2.52.2 Vêtement de flottaison individuel

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.			S. O.
NSAC :	S. O.			S. O.

Document(s) :	

(1) Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien* (parties I, VI et VII – exploitation d'hydravions) a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 6 mars 2019 :

http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2019/2019-03-06/html/sor-dors49-fra.html

(2) Les changements exigent le port obligatoire d'un dispositif de flottaison gonflable pour les passagers et les pilotes d'hydravions exploités commercialement qui peuvent transporter jusqu'à neuf passagers et qui sont utilisés dans le cadre de l'exploitation d'un taxi aérien (exploitation sous le régime de la sous-partie 703).

(3) Les exploitants d'hydravions commerciaux disposent d'un délai de 18 mois après la publication des règlements dans la Partie II de la *Gazette du Canada* pour mettre en œuvre les nouvelles règles qui prescrivent que les passagers doivent porter un vêtement de flottaison individuel pendant les déplacements à la surface ou au-dessus d'un plan d'eau (d'ici le 6 septembre 2020).

Remarque: Cette date a été prolongée au **6 juin 2021**, en réponse à la situation actuelle du COVID-19.

Entrée en vigueur : 6 juin 2021 – 703.83

4.2.53 Transport de charges externes

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	602.16, 702.01, 702.16, 702.21, 702.45		S. O.	S. O.
NSAC :	722.16, 722.21, 722.82(1)c-c) et (2)y)	A723.105(1)c-c) et (2)v)	S. O.	S. O.
Document(s) :	CI 500-011			

(1) Pour les opérations des hélicoptères, des lignes directrices propres à la demande d'une autorisation spéciale/approbation spécifique pour le transport de charges externes se trouvent dans le Volume 3 du présent manuel.

(2) Pour les aéronefs, afin de transporter des charges externes, les exploitants devront obtenir une approbation sous la forme d'un certificat de type, d'un certificat de type supplémentaire (CTS) ou d'un certificat de type supplémentaire restreint (CTS/R), et ce pour chaque type d'aéronef qu'ils utilisent et pour toute charge externe qu'ils transportent. Des lignes directrices concernant ce processus se trouvent dans la CI 500-011 : *Certification dans la catégorie restreinte de petits avions et de petits hélicoptères à des fins de travaux aériens spécialisés.*

4.2.54 Opérations de travail aérien

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	602.12-17, 702.01, 702.19, 702.21-22, 702.45	S. O.	S. O.	S. O.

NSAC :	722.16, 722.19, 722.21-22, 722.82(1)c-c) et (2)y)	S. O.	S. O.	S. O.
Document(s) :				

Réservé

4.2.55 Opérations de saut en parachute

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	602.23, 602.25-26, 603.36-39, 605.22, 605.23, 605.25, 702.16b), 702.18b), 702.19a)(iii), 702.23	S. O.	S. O.	S. O.
NSAC :	623.36-38, 623.65e) 722.82(4)j)	S. O.	S. O.	S. O.
Document(s) :				

Réservé

4.2.56 Manuel de contrôle d'exploitation

(1) L'exploitant est autorisé à avoir un manuel de contrôle d'exploitation distinct, lequel peut comprendre des articles pertinents du MEC liés aux fonctions de contrôle d'exploitation de la compagnie.

(a) Ce manuel sera considéré comme faisant partie du MEC.

4.3 Manuel d'utilisation d'aéronef (AOM)

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC			704.123	705.137
NSAC :			724.123	725.137
Document(s) :				

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
Toutes les AOM
RC AOM/SOP 70T - pour chaque « regroupement » d'aéronefs utilisé

TCAC doit remplir :
RC AOM/SOP 70T – pour chaque « regroupement » d'aéronefs utilisé

4.3.1 Généralités

(1) L'élaboration d'un manuel d'utilisation d'aéronef (AOM) est facultative.

(a) L'exploitant peut décider d'utiliser un MEC :

i. contenant tout le matériel d'orientation;

ii. ainsi que des AOM.

iii. voir la section 4.2.18 de ce volume pour plus de détails sur l'utilisation de l'AOM, tels que contenus dans le MEC.

(2) Tout exploitant de la sous-partie 7 peut choisir de développer et d'utiliser un AOM.

(a) Pour les sous-parties 704 et 705, l'AOM :

i. doit inclure toutes les SOP d'aéronef associées.

ii. doit couvrir les exigences spécifiées dans la NSAC applicable.

(b) Pour la sous-partie 705, l'AOM (et le SOP inclus) doit être soumis à TCAC pour approbation.

(3) Des AOM sont fortement recommandés lorsqu'un exploitant utilise des aéronefs dans la flotte dont les différences quant à leurs procédures d'exploitation sont marquées (c.-à-d. l'exploitant aurait avantage à avoir un manuel réservé pour l'explication de ces différences).

(4) L'AOM de chaque type d'aéronef doit s'inspirer du manuel de vol suggéré par le constructeur et contenir toutes les différences et les modifications pour la flotte de la compagnie, les SOP et les listes de vérification de type.

4.4 Procédures d'utilisation normalisées (SOP)

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	702.84	703.107	704.124	705.138
NSAC :	722.84	723.107	724.124	725.07(1)g), 725.138
Document(s) :				

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
Toutes les SOP (peuvent faire partie du MEC ou d'AOM)
RC AOM/SOP 70T – pour chaque « regroupement » d'aéronefs utilisé

TCAC doit remplir :
RC AOM/SOP 70T – pour chaque « regroupement » d'aéronefs utilisé

4.4.1 Généralités

(1) Le règlement exige qu'un exploitant établisse une SOP « pour chacun de ses aéronefs devant être utilisés par au moins deux pilotes ».

(a) Si le certificat de type nécessite deux pilotes, alors une SOP est obligatoire.

(b) Si le certificat de type ne requiert qu'un seul pilote et que l'aéronef doit être exploité en IFR, un SOP est alors requis lorsque l'exploitant n'est pas autorisé à exploiter l'aéronef en monopilote.

(c) Lorsque l'aéronef aura à son bord deux pilotes par choix plutôt que par nécessité, on recommande à l'exploitant d'élaborer une SOP.

(2) Pour les opérateurs des sous-parties 702 et 703, lorsque les SOP sont communes à plusieurs types d'aéronefs, ces SOP peuvent résider dans le MEC.

(a) Les procédures des SOP ne peuvent être différentes des autres parties du MEC.

(3) Les SOP de la compagnie doivent inclure les listes de vérification, et préciser la méthode d'utilisation de toutes les listes de vérification, les vérifications de l'aéronef, la coordination des membres d'équipage, les exercices d'urgence et les procédures d'approche.

4.4.1.1 Exposés normalisés

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC				
NSAC :				725.138(8)
Document(s) :				

(1) Ces exposés ont pour objet de prendre en compte l'exposé de sécurité.

4.4.2 Procédures normales

4.4.2.1 Procédures sur l'aire de trafic et aux portes d'embarquement et de débarquement

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				725.138(10)
Document(s) :				

(1) Les points à inclure dans les procédures sur l'aire de trafic et aux portes d'embarquement et de débarquement comprennent notamment :

(a) la politique sur l'interdiction de fumer,

(b) les procédures et les signaux de fermeture des portes,

(c) l'installation des passagers dans les sièges avant tout mouvement de l'aéronef,

(d) l'exposé de sécurité à l'intention des passagers,

(e) les procédures pour l'amarrage de la cabine et des offices avant le décollage,

(f) le dénombrement des passagers et les ajustements de masse et centrage.

4.4.2.2 Vol de croisière

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				725.138(15)
Document(s) :				

(1) Les points à inclure dans les procédures de vol de croisière comprennent notamment :

(a) les procédures de turbulence, notamment les procédures pour interrompre le service lorsque le niveau de turbulence est trop élevé;

(b) la gestion du carburant, incluant les opérations automatisées de transfert de carburant et d'optimisation de la masse et du centrage;

(c) la vérification de la précision de la quantité de carburant à chacun des points identifiés au plan de vol exploitation, incluant une vérification individuelle des indicateurs de quantité de carburant, la confirmation de la quantité restant à destination ainsi que la réconciliation du carburant utilisé et du carburant à bord avec la quantité au décollage;

(d) une vérification de la précision de la navigation à chaque point significatif identifié au plan de vol exploitation ou au moins à chaque 10 degrés de latitude ou de longitude, incluant un tracé de la position actuelle après un intervalle d'environ 10 minutes après avoir passé chaque point.

4.4.2.3 Procédures relatives à la descente

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC				
NSAC :				725.138(16)
Document(s) :				

(1) Les points à inclure dans les procédures de descente comprennent notamment :

(a) l'amarrage de la cabine et des offices pour l'atterrissage;

(b) les procédures de vidange du carburant (s'il y a lieu).

4.4.3 Procédures anormales et d'urgence

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC				
NSAC :				725.138(25)
Document(s) :				

(1) Les autres situations d'urgence possibles comprennent notamment :

(a) urgences à la porte d'embarquement ou sur l'aire de trafic;

(b) coup de chalumeau du groupe auxiliaire de bord/incendie;

(c) déversement de carburant/embrasement;

(d) lutte contre l'incendie;

(e) vapeurs de carburant dans la cabine;

(f) urgences relatives à la circulation au sol.

4.4.3.1 Alerte à la bombe et détournement illicite

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC				
NSAC :				725.138(25)d)
Document(s) :				

(1) Les procédures à suivre en cas d'alerte à la bombe et de détournement illicite comprennent :

(a) les procédures lorsque l'aéronef est au sol;

(b) les procédures lorsque l'aéronef est en vol;

(c) l'utilisation des mots codes.

4.5 Manuel d'agents de bord

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	S. O.	S. O.	705.139(1)
NSAC :	S. O.	S. O.	S. O.	
Document(s) :	TP 12295			

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
MAB
RC MAB 705

TCAC doit remplir :
RC MAB 705

(1) Le demandeur/l'exploitant doit soumettre un manuel des agents de bord (MAB) qui satisfait les exigences établies dans le document TP 12295 – *Norme relative au manuel des agents de bord*.

(a) Un rapport de conformité a été élaboré particulièrement pour faciliter l'élaboration du MAB, et il devrait être soumis par le demandeur/l'exploitant avec ce manuel.

(2) Les ISAC-Sécurité des cabines sont autorisés à approuver les manuels d'un exploitant qui traitent de la sécurité des cabines et d'autres aspects connexes de ses activités.

(3) Lors de l'examen des documents d'un demandeur/exploitant, l'ISAC-Sécurité des cabines doit :

(a) bien connaître le ou les types d'aéronefs dans la flotte du demandeur/de l'exploitant;

(b) utiliser le rapport de conformité qui a été soumis avec le MAB.

4.6 Manuel de contrôle de la maintenance

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.08	706.08	706.08	706.08
NSAC :	726.08	726.08	726.08	726.08

Document(s) :	TP 14408, TP 14427

4.6.1 Généralités

(1) Un demandeur/exploitant est tenu d'établir et de tenir à jour un MCM et d'en autoriser l'utilisation; ce manuel doit contenir les politiques et les procédures de la compagnie, afin d'assurer l'efficacité du système de contrôle de la maintenance.

(a) Ce manuel doit être approuvé par TCAC et, s'il est différent de l'État de l'exploitant, par l'État d'immatriculation (même s'il n'a pas besoin d'être formellement approuvé par ces États).

(2) L'exploitant doit s'assurer que le MCM est révisé au besoin afin qu'il soit à jour, exact et conforme au règlement.

(a) Toutes les révisions doivent être soumises à TCAC aux fins d'approbation.

(3) L'ISAC-Navigabilité doit :

(a) examiner le MCM pour déterminer s'il reflète un système de contrôle de la maintenance conforme;

(b) procéder à des inspections sur place afin de déterminer si le système de contrôle de la maintenance décrit dans le MCM est en place, efficace et satisfait les exigences réglementaires.

(4) Des copies de toutes les révisions doivent être acheminées rapidement à toutes les organisations ou les personnes à qui le manuel a été délivré.

(5) Les détails et le nombre de volumes que comprennent le MCM varient selon le type, la complexité et le nombre d'aéronefs visés.

(a) Les exigences relatives au contenu du MCM sont énoncées à l'article 726.08 des NSAC.

4.6.2 Documents incorporés par renvoi

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC	706.08(2)	706.08(2)	706.08(2)	706.08(2)
NSAC :	726.08	726.08	726.08	726.08
Document(s) :				

(1) Le titulaire d'un CEA peut préparer et tenir à jour des manuels, des documents ou des listes auxiliaires ou connexes en appui au système de contrôle de la maintenance et liés au MCM, lesquels sont appelés des « documents incorporés par renvoi » dans le MCM.

(a) Avant que les documents incorporés par renvoi puissent être utilisés par le titulaire du CTA, le ministre doit approuver l'utilisation de ces documents.

(2) Les documents incorporés par renvoi sont utilisés lorsque la matière couverte change souvent ou périodiquement, et qu'il est plus efficace de la traiter à part du MCM.

(3) Bien qu'ils soient distincts du MCM, les documents incorporés par renvoi font partie du système de contrôle de la maintenance.

(a) Ces documents :

i. peuvent ne pas nécessiter une approbation particulière de l'ISAC-Navigabilité; mais

ii. nécessiteront un agrément du gestionnaire de la maintenance.

(4) Voici des exemples de documents incorporés :

(a) les procédures spéciales;

(b) les dossiers de formation;

(c) le suivi des outils;

(d) la consignation et le suivi des autorisations;

(e) les dispositions en matière de ravitaillement en carburant;

(f) les travaux élémentaires;

(g) le SGS et les programmes d'assurance de la qualité de l'exploitant aérien.

4.6.3 Calendrier de maintenance

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	605.86	605.86	605.86	605.86
NSAC :	625.86	625.86	625.86	625.86
Document(s) :	TP 13094			

(1) Chaque aéronef exploité en vertu d'un certificat de la Partie 7 doit être entretenu conformément à un calendrier de maintenance expressément approuvé par TCAC.

(2) Un calendrier de maintenance est basé sur l'utilisation prévue de l'aéronef, laquelle a une incidence sur celui-ci, et il décrit les mesures de maintenance qui doivent être prises et le moment de le faire.

(a) Le calendrier sera généralement établi en fonction des recommandations du constructeur de l'aéronef, mais il peut être adapté à l'exploitation du titulaire du CEA si des données justificatives sont acceptées par TCAC.

(3) Le document TP 13094 : Aviation civile Approbation des calendriers de maintenance Manuel de politiques et procédures énonce les lignes directrices à suivre pour l'élaboration et l'approbation des calendriers de maintenance des aéronefs.

4.7 Liste d'équipement minimal (MEL)

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	605.07	605.07	605.07, 704.07(2)d)	605.07, 705.07(2)e)
NSAC :	625.07, 722.07(1)d)	625.07, 723.07(1)g)	625.07, 724.07(1)h)	625.07, 725.07(1)h)
Document(s) :	TP 9155, BIP 2015-12			

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
Tous les MEL
RC MEL 70T – pour chaque type d'aéronef utilisé

TCAC doit remplir :

4.7.1 Généralités

(1) Une MEL de l'exploitant prévoit le report et le contrôle des défectuosités.

(a) Elle est basée sur une liste principale d'équipement minimal (MMEL) créée par le titulaire du certificat de type de l'aéronef.

(2) La MEL d'un exploitant aérien est approuvée par un ISAC-Opérations aériennes conformément au RAC 605.07, et nécessite la participation de l'ISAC-Navigabilité pour les pièces dont la réparation est reportée (comprenant une mesure de maintenance).

(3) Une liste des MMEL et des suppléments de TC approuvés est disponible en ligne à la page Web suivante :

https://wwwapps2.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/MEL-LEM/m_e_l_s.aspx?lang=fra

(4) Une liste des modifications générales est accessible en ligne à l'adresse suivante :

https://tc.canada.ca/fr/aviation/navigabilite-aeronefs/liste-principale-equipement-minimal/modifications-generales

(5) Le Guide de la MMEL est disponible en ligne à la page Web suivante :

https://tc.canada.ca/fr/aviation/navigabilite-aeronefs/liste-principale-equipement-minimal/guide-mmel

(6) Le MCM de l'exploitant doit énoncer la politique de contrôle des rectifications reportées dans ses procédures de contrôle et de rectification des défectuosités.

(a) Consultez l'article 4.6 du présent volume pour de plus amples renseignements.

4.7.2 Modifications de la MEL à la suite de révisions de la MMEL approuvée à l'étranger

(1) Les exploitants peuvent soumettre des MEL modifiées à l'approbation de TCAC immédiatement après qu'ils aient reçu une révision de la MMEL approuvée à l'étranger.

(a) Ces MEL modifiées peuvent être ensuite approuvées à condition qu'elles ne soient pas contraires au Supplément de TC actuel ou moins restrictives.

Remarque : Un exploitant peut devoir modifier à nouveau une MEL si une modification est apportée au Supplément de TC à la suite de l'examen normal par TCAC de la révision de la MMEL.

4.7.3 Approbation des éléments relatifs à la sécurité des cabines figurant dans la MEL

(1) Les ISAC-Sécurité des cabines doivent réviser les éléments relatifs à la sécurité des cabines dans la MEL de l'exploitant.

(a) Une liste des articles de la MEL touchant la sécurité des cabines figure à l'annexe F du présent volume.

4.8 Renvois aux manuels

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				705.135, 705.134(1), 705.137(1), 705.138(1), 705.139(1),
NSAC :				
Document(s) :				

4.8.1 Généralités

(1) Les renseignements sur les politiques, les procédures ou l'équipement peuvent être fournis dans plusieurs publications ou documents, comme le MEC, l'AOM, le MAB, les SOP, la MEL et le MCM.

(a) Les politiques, les procédures et les descriptions établies dans les divers documents et publications doivent être cohérentes et non contradictoires.

(2) Le demandeur/l'exploitant a la responsabilité de s'assurer que toutes les parties des manuels pertinents sont cohérentes et compatibles, et qu'elles le demeurent après tout processus de modification.

4.8.2 Liste de renvois aux manuels (MEC, SOP, MAB)

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				705.135(1), 705.135(2)a)
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Les exploitants aériens sont informés que l'utilisation de la liste de renvois aux manuels les aidera à produire des MEC, SOP et MAB complets, cohérents et qui se recoupent.

(2) Conformément aux exigences réglementaires, lorsqu'un manuel est divisé en parties, les renvois doivent être incorporés à toutes les parties lors de leur élaboration et au cours de tout processus de modification.

(a) Par cette mesure, on souhaite améliorer la communication entre les membres d'équipage et faire en sorte que les procédures d'urgence et de sécurité à l'intention des membres d'équipage de conduite et des agents de bord soient coordonnées et cohérentes.

(3) Il incombe au demandeur/à l'exploitant de s'assurer que les allégements à la MEL ayant trait à la sécurité des cabines et nécessitant des procédures d'agent de bord sont inclus dans le MAB et que ces procédures recoupent celles de la MEL.

(4) Il lui incombe aussi de voir à ce que les procédures conditionnelles stipulées par une exemption, etc. (c.-à-d., Rangement des déchets jetables dans les toilettes d'un aéronef) soient incluses dans le MEC et dans le MAB, et qu'elles fassent l'objet de renvois.

(5) Il faut que les procédures suivantes soient incluses et qu'elles fassent l'objet de renvois de manière à ce que les RENSEIGNEMENTS SOIENT IDENTIQUES :

(a) Situation d'urgence prévue – Prévision d'un atterrissage ou d'un amerrissage forcé

i. Toutes les communications du poste de pilotage aux agents de bord lors d'une situation d'urgence :

1. Avis de situation d'urgence; exposés du poste de pilotage au chef de cabine
2. Signal pour la prise de la position de protection
3. Signal d'évacuation
4. Définition d'évacuation et de débarquement, si les deux termes sont employés
5. Annulation de l'évacuation

(b) Procédures de sécurité concernant les passagers et la cabine :

i. Communications entre le poste de pilotage et les agents de bord

ii. Signal pour que les agents de bord s'assoient pour le décollage, l'atterrissage et pendant les périodes de turbulence

(6) Afin de répondre aux exigences réglementaires, les points suivants doivent être inclus et doivent faire l'objet de renvois afin d'assurer que le CONCEPT EST SEMBLABLE ET NON CONTRADICTOIRE :

Les procédures du MEC et les SOP s'adressent aux membres d'équipage de conduite et celles du MAB aux agents de bord.

(a) Contrôle des bagages de cabine;

(b) Procédures d'urgence – Procédures d'évacuation :

i. Commencement de l'évacuation;

ii. Responsabilités de l'équipage.

(c) Situations d'urgence imprévues :

i. Urgences aux postes de stationnement ou sur l'aire de trafic;

ii. Transbordeur couplé à l'aéronef (s'il y a lieu);

iii. Coup de chalumeau du groupe auxiliaire de bord/incendie (s'il y a lieu);

iv. Déversement de carburant/embrasement;

v. Vapeurs de carburant dans la cabine;

vi. Urgences relatives à la circulation au sol;

vii. Procédures relatives à l'emballement ou à la survitesse de l'hélice (s'il y a lieu);

viii. Procédures de pressurisation et de dépressurisation (s'il y a lieu);

ix. Procédures de lutte contre l'incendie;

x. Procédures d'évacuation de la fumée (s'il y a lieu);

xi. Incapacité soudaine d'un pilote.

(d) Procédures de sécurité :

i. Exposés normalisés – Exposé à l'équipage avant le vol;

ii. Procédures relatives à la sécurité des mouvements de passagers à destination et en provenance de l'aéronef et à l'embarquement et au débarquement;

iii. Procédures relatives aux exposés aux passagers;

iv. Procédures d'avitaillement en carburant avec passagers à bord;

v. Avitaillement en carburant avec un moteur en marche;

vi. Procédures à suivre en cas de contamination des surfaces critiques de l'aéronef;

vii. Procédures en cas de décollage interrompu et d'approche interrompue;

viii. Procédures relatives au transport des marchandises dangereuses;

ix. Procédures relatives aux appareils électroniques portatifs;

x. Transport et arrimage sécuritaire du fret, des bagages de cabine, de l'équipement et du matériel de commissariat;

xi. Procédures relatives à l'aire de trafic et aux postes de stationnement (interdiction de fumer, procédures et signaux pour la fermeture des portes, ordre aux passagers de s'asseoir avant le mouvement de l'aéronef, procédures touchant la sécurité dans l'office et dans la cabine pour le décollage, comptage des passagers);

xii. Système de contrôle de la masse et du centrage;

xiii. Croisière (procédures en cas de turbulence, notamment les procédures d'arrêt du service lorsque la turbulence est plus forte que de la turbulence légère);

xiv. Descente/atterrissage (procédures touchant la sécurité dans l'office et dans la cabine pour l'atterrissage, vidange de carburant, s'il y a lieu).

(e) Généralités :

i. Tâches, responsabilités et voie hiérarchique du personnel de gestion et des opérations (pouvoir du CdB);

ii. Politique relative à l'occupation du siège d'observateur (notamment l'admission dans le poste de pilotage).

(f) Sécurité (une intervention illicite) :

i. Alertes à la bombe – aéronef au sol/aéronef en vol;

ii. Piraterie aérienne – aéronef au sol/en vol. Les mots de code utilisés doivent être IDENTIQUES.

(g) Équipement de sécurité et d'urgence :

i. Liste de l'équipement de secours et de survie transporté et consignes d'utilisation;

ii. Détails sur le mode et la fréquence des inspections de l'équipement de secours et de survie transporté à bord.

(7) Les éléments suivants ne sont pas obligatoires dans le MEC ou les SOP. Si les points ci-dessous sont inclus, ils doivent faire l'objet de renvois de manière à ce que LE CONCEPT SOIT SEMBLABLE ET NON CONTRADICTOIRE :

(a) Politique relative à l'exploitation;

(b) ISAC de TC;

(c) Poste de pilotage stérile;

(d) Procédures de verrouillage de la porte du poste de pilotage;

(e) Admission dans le poste de pilotage;

(f) Service de repas et de boissons dans le poste de pilotage;

(g) Nombre minimum d'agents de bord pour chaque modèle d'aéronef;

(h) Postes d'agents de bord (notamment la politique relative aux personnes qui peuvent occuper les sièges des agents de bord disponibles);

(i) Incapacité soudaine d'un agent de bord;

(j) Acceptation et transport de passagers nécessitant une attention particulière ;

(k) Siège dans une rangée menant à une issue de secours;

(l) Communication de l'agent de bord au poste de pilotage dans une situation d'urgence, notamment les moyens de communication au sol, pendant les phases de vol critique et en vol;

(m) Alcool et drogues/membres d'équipage;

(n) Alcool et drogues/passagers;

(o) Passagers turbulents ou avec facultés affaiblies;

(p) Oxygène thérapeutique;

(q) Supervision de la cabine;

(r) Service au sol;

(s) Prisonniers et agents de la paix qui en ont la garde;

(t) Armes;

(u) Déclenchement de disjoncteurs;

(v) Procédures relatives à la tenue du carnet de bord cabine;

(w) S'il y a lieu, les procédures normales et d'urgence qui tiennent compte des différences où il y a un seul agent de bord sur le vol et où il y a plus d'un agent de bord sur le vol.

4.9 Programme d'opérations de givrage au sol

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	602.11	602.11	602.11	602.11
NSAC :	622.11	622.11	622.11	622.11
Document(s) :	CI 700-030, TP 14052, Lignes directrices relatives aux durées d'efficacité			

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
POGS (peut faire partie du MEC)
RC POGS 70T
RC MEC 70X (si le POGS fait partie du MEC)

TCAC doit remplir :
RC POGS 70T
(RC MEC 70X)

(1) Les lignes directrices relatives aux durées d'efficacité peuvent être consultées à :

https://www2.tc.gc.ca/fr/services/aviation/regles-generales-utilisation-vol/degivrage-aeronef/tableaux-durees-efficacite.html

4.10 Autres documents

4.10.1 Lettres des administrations aéroportuaires locales (s'il y a lieu)

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.07(1)a)	723.07(1)a)	724.07(1)a)	725.07(1)a)
Document(s) :				

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
Lettres des administrations aéroportuaires locales

Réservé

4.10.2 Immatriculation d'un aéronef

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.07(2)d) et g)	703.07(2)d) et g)	704.07(2)e) et h)	705.07(2)f) et i)
NSAC :	722.07(1)a)	723.07(1)b)	724.07(1)b)	725.07(1)b)
Document(s) :				

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
Copies des immatriculations

(1) La preuve de la garde et de la responsabilité légales des aéronefs devrait être confirmée par :

(a) l'utilisation de la base de données du RIACC-E

https://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/ccarcs-riacc/RchSimp.aspx?lang=fra

afin de voir si l'aéronef a un certificat d'immatriculation délivré au nom du demandeur/de l'exploitant;

(b) un autre document juridique fourni par le demandeur/l'exploitant qui vérifie que ce dernier a la garde et la responsabilité légales (p. ex., dans le cas où il n'a pas encore reçu un certificat d'immatriculation, mais il en a fait la demande).

4.10.3 Diagrammes d'urgence d'aéronef

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :		A723.07(1)j)	A724.07(1)k)	725.07(1)k)
Document(s) :				

(1) Les diagrammes d'urgence d'aéronef étaient requis lorsqu'un exploitant demandait d'utiliser un aéronef qui n'avait pas encore été exploité au Canada. Ces diagrammes d'urgence étaient

utilisés par TCAC aux fins de planification et de préparation des services de soutien qui seraient requis pour un type d'aéronef lors de son utilisation à destination d'un aéroport exploité par TC.

(2) TC s'est départi de ses fonctions de gestion des aéroports dans presque tous les aéroports au Canada (il reste quatre aéroports exploités par TCAC). À ce titre, l'exigence de fournir les diagrammes d'urgence d'aéronef à TCAC n'est plus nécessaire.

Remarque : Les exploitants doivent consulter l'organisme d'exploitation de l'aérodrome où ils prévoient effectuer des opérations afin de déterminer si cet organisme aurait besoin de ces diagrammes.

Chapitre 5 – Programmes de formation – Contenu et examen

5.1 Généralités

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.07(2)f), 702.76	703.07(2)f), 703.98	704.07(2)g), 704.115	705.07(2)h), 705.124
NSAC :	722.76(1), 722.82(1)z)	723.98(1) et (4) AI723.105(1)a-a) AV et HV723.105(2)u) HI723.105(1)b-b)	724.115(1) et (5), 724.121a-a)	725.124(1), 725.135aa)
Document(s) :				

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
Programme de formation (peut faire partie du MEC)
RC PF 70X

TCAC doit remplir :
RC PF 70X

(1) Un demandeur/exploitant d'un CEA doit élaborer un programme de formation pour les membres d'équipage, les régulateurs, les instructeurs, ou toute autre personne autorisée à exercer des fonctions en vertu de la sous-partie régissant l'exploitation prévue.

(a) Ce programme de formation peut être compris dans le MEC ou dans un manuel distinct qui fait partie du MEC principal.

(2) Le programme de formation doit:

(a) couvrir tous les éléments requis énumérés dans les Normes de service aérien commercial (NSAC) applicables;

(b) décrire en détail tous ces éléments, comme étant spécifiques aux procédures opérationnelles des exploitants.

(c) ne pas être un « copier-coller » du contenu trouvé dans les NSAC applicables.

(3) Un exploitant actuel peut devoir réviser son programme de formation lorsqu'il achète un nouvel équipement, lorsqu'il effectue des opérations dans un nouvel environnement, lorsqu'il obtient de nouvelles autorisations, ou lorsque de nouvelles exigences de TCAC sont énoncées.

(4) Chaque demandeur/exploitant doit obtenir l'approbation de TCAC pour les cursus utilisés dans la formation du personnel. Il incombe à l'exploitant de s'assurer que son programme de formation est complet, à jour et conforme aux lignes directrices de TCAC.

(a) Aucune formation, peu importe le genre, ne doit être dispensée avant que l'approbation ait été reçue.

(b) Les demandeurs/exploitants en vertu des sous-parties 704 et 705 peuvent chercher à obtenir une approbation conditionnelle;

i. pour leur permettre de commencer la formation;

ii. pour permettre à TCAC de valider que le programme de formation est efficace, par la surveillance.

(5) Le manuel du programme de formation de l'exploitant, lequel est approuvé par TCAC, doit contenir les politiques relatives aux plans de formation généraux, aux installations et à la tenue des documents.

(a) Les programmes de formation pour les instructeurs qui donnent de la formation au personnel des opérations doivent aussi être approuvés par TCAC.

(6) Le présent chapitre décrit les procédures et les outils de travail que les ISAC utiliseront avant d'approuver les programmes de formation d'un exploitant aux fins de qualification d'un membre d'équipage, ou d'une personne exerçant des fonctions de contrôle d'exploitation, pour les tâches des services aériens commerciaux.

(7) Selon l'envergure et la complexité de l'exploitation proposée, les programmes de formation requis peuvent être exécutés sous le contrôle direct du demandeur/de l'exploitant, ou exécutés par d'autres installations de formation engagées en vertu d'un contrat par le demandeur/l'exploitant, ou une combinaison des deux.

(a) Bien que la formation donnée par un tiers soit permise, le cours de formation et le programme de cours demeurent la responsabilité de l'exploitant et ils doivent être approuvés par TCAC.

(b) Consultez l'article 5.3 du présent volume pour plus de détails.

(8) L'équipe d'agrément de TCAC devra procéder à une analyse et à une inspection approfondies de toutes les étapes des programmes de formation au sol et en vol du demandeur/de l'exploitant. Cette analyse et cette inspection permettront de déterminer si les méthodes de formation, les plans de cours, les instruments et appareils d'instruction, les normes de formation, les installations connexes et la tenue des dossiers sont adéquats.

(a) Les qualifications des instructeurs au sol et des pilotes instructeurs devraient aussi être établies et leur efficacité évaluée.

(9) Dans l'évaluation de la portée, de la qualité et de l'efficacité du programme de formation, l'ISAC devra observer la formation ou l'instruction même qui est donnée afin de pouvoir déterminer si :

(a) le demandeur/l'exploitant respecte ses plans de cours prescrits;

(b) les instructeurs au sol, les pilotes instructeurs et les pilotes vérificateurs du demandeur/de l'exploitant sont compétents;

(c) le personnel de formation est en mesure de reconnaître et de tenir compte du rendement faible ou insatisfaisant des stagiaires.

(10) Durant l'examen du programme de formation, le plan du demandeur/de l'exploitant pour le maintien des qualifications des membres d'équipage de conduite, la conversion et l'entraînement d'avancement des membres d'équipage de conduite devraient être examinés afin de s'assurer que :

(a) la formation et les vérifications de qualification sont effectuées de façon consciencieuse par du personnel détenant les qualifications et les autorisations appropriées;

(b) la formation initiale et périodique ainsi que la vérification sont effectuées de façon systématique, conformément au programme de cours, et sans se fier indûment aux compétences ou aux préférences individuelles de l'instructeur ou du pilote vérificateur;

(c) la simulation de situations anormales ou d'urgence n'est pas permise lorsque des passagers ou du fret sont transportés;

(d) la formation en vol que l'exploitant prévoit donner durant les vols de mise en place doit être pleinement décrite dans la partie de la formation, avec des mesures de sécurité détaillées afin de s'assurer qu'aucun passager, aucun fret ou aucune personne dont la présence n'est pas nécessaire n'est à bord durant ces exercices.

(11) Le programme de formation pour les tâches de maintenance doit être décrit en détail dans le MCM ou dans un autre manuel de formation (qui fait partie du MCM, comme un document incorporé par renvoi dans ce MCM).

(a) Consultez les articles 4.6 et 5.70 du présent volume pour de plus amples renseignements.

5.2 Approbation du programme de formation

5.2.1 Le processus d'approbation du programme de formation

(1) Les approbations du programme de formation suivent un processus similaire à celui décrit dans le processus d'approbation des manuels, et compris dans le volume I du présent manuel.

(a) La principale différence est l'inclusion d'approbations conditionnelles, ainsi que les essais de validation pour ces approbations conditionnelles.

i. Ces deux étapes sont propres aux exploitants régis par les sous-parties 704 et 705 seulement.

(2) Ce processus d'approbation s'applique à :

(a) chaque demandeur/exploitant demandant l'approbation d'un nouveau programme;

(b) un exploitant demandant une révision d'un programme actuellement approuvé.

(3) Les programmes de formation peuvent être divisés en sous-programmes (plans de formation), selon l'équipement d'un demandeur/exploitant.

(a) Les étapes fondamentales de ce processus doivent être suivies, qu'il s'agisse de plans de formation ou d'un programme complet.

i. Chaque étape peut être adaptée pour tenir compte des circonstances actuelles.

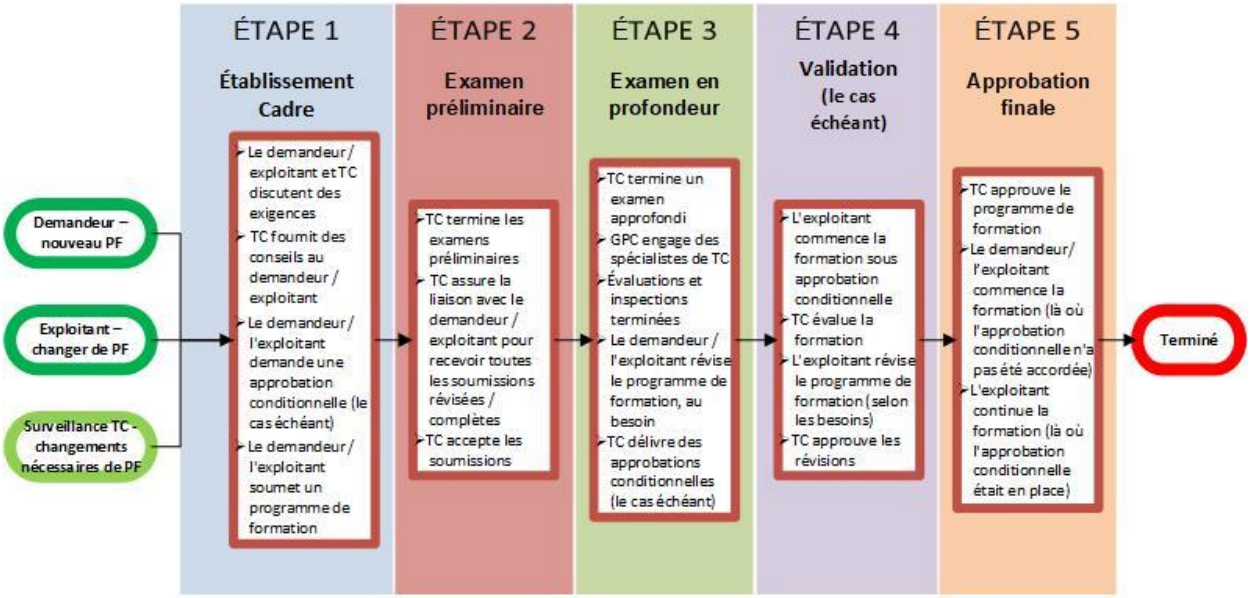
(4) Selon la complexité de la demande de l'exploitant et la disponibilité des ressources de TCAC (TC), ce processus d'approbation peut être accompli en quelques jours, ou il peut durer plusieurs mois.

(5) Un élément inhérent au processus est la responsabilité de TCAC de refuser l'approbation de toute formation qui ne satisfait pas les exigences réglementaires ou qui s'est avérée insuffisante.

(6) Les plans de formation qui ont reçu une approbation et qui s'avèrent plus tard être en contradiction avec les exigences réglementaires ou inefficaces doivent être modifiés adéquatement par l'exploitant, ou l'approbation de TCAC doit être retirée.

5.2.1.1 Diagramme du processus d'approbation du programme de formation

Figure 5-1: Le processus d'approbation du programme de formation



5.2.2 Étape 1 : Établissement d'un cadre d'examen

(1) Le processus d'approbation peut être déclenché par le demandeur/l'exploitant ou TCAC comme suit :

(a) Le demandeur/l'exploitant peut informer TCAC qu'il prévoit établir un nouveau cursus ou modifier un cursus existant.

(b) TCAC peut informer un exploitant que des révisions à son programme de formation sont requises en raison de renseignements acquis récemment relatifs aux techniques de formation, à la technologie d'aviation, à l'historique d'exploitation de l'aéronef, au rendement de l'exploitant, ou à des modifications au règlement.

5.2.2.1 Détermination des exigences qui concernent le demandeur/l'exploitant

(1) Dès le début du processus, TCAC et le demandeur/l'exploitant doivent établir, au moyen de discussions, une compréhension commune des exigences réglementaires relatives à la formation et de la direction et des indications fournies par le présent manuel.

(2) L'ISAC ou l'APA et le demandeur/l'exploitant doivent examiner l'exploitation dans son ensemble afin de s'assurer que toute formation requise par les exigences liées aux activités, les autorisations, ou les limites (comme celles qui figurent dans les spécifications d'exploitation, les listes d'équipement minimal (MEL), les dérogations, et les exemptions) est incluse dans le programme de formation du demandeur/de l'exploitant.

(3) Le programme de formation est le domaine le plus touché par les changements opérationnels. L'ISAC doit examiner toutes les exigences générales dans le règlement et dans le présent manuel qui s'appliquent à l'exploitation proposée. L'ISAC doit être au courant des changements apportés aux renseignements fournis initialement par l'exploitant.

(4) L'ISAC doit discuter avec l'exploitant de la séquence et de la durée des activités qui se déroulent pour élaborer et accorder une approbation conditionnelle (s'il y a lieu) et finale d'un programme de formation.

(5) Si la proposition du demandeur/de l'exploitant vise des opérations complexes (comme des opérations de navigation à longue distance ou de navigation polaire), l'ISAC doit consulter les articles appropriés du présent manuel et d'autres documents pertinents et être prêt à conseiller le demandeur/l'exploitant en conséquence.

(a) L'ISAC doit également déterminer si l'aide d'un spécialiste de TCAC est nécessaire.

i. Si la proposition d'un demandeur/exploitant comprend de la formation sur les différences des aéronefs comparables, le demandeur/l'exploitant doit d'abord recevoir l'approbation de désignation d'aéronef comparable des Normes de l'aviation commerciale (AARTF) avant l'approbation conditionnelle du cursus.

5.2.2.2 Directives fournies à le demandeur/l'exploitant

(1) Un ISAC de TCAC doit être prêt à fournir des directives à un demandeur/exploitant durant l'élaboration du cursus.

(2) Durant l'étape un, le demandeur/l'exploitant doit être informé de la procédure de demande d'approbation conditionnelle et des types de renseignements supplémentaires à l'appui qu'il doit soumettre à l'ISAC.

(3) Un ISAC doit être prêt à fournir des directives à un demandeur/exploitant sur les aspects suivants :

(a) La présentation générale et le contenu des cursus, des segments de cursus, des modules de formation, et des documents des manœuvres et des procédures en vol;

(b) Le matériel didactique;

(c) Les installations;

(d) Les qualifications du personnel enseignant;

(e) D'autres aspects du programme de formation proposé par le demandeur/l'exploitant.

5.2.2.3 Importance de la participation dès le début

(1) La participation de TCAC dès le début est également importante pour les raisons suivantes :

(a) Les lignes directrices de TC durant l'élaboration de la formation peuvent offrir un service utile à le demandeur/l'exploitant. Ces lignes directrices peuvent empêcher le demandeur/l'exploitant et TCAC d'utiliser des ressources inutilement. Elles peuvent aussi empêcher le demandeur/l'exploitant de soumettre une proposition de cursus qui ne serait pas approuvée par TCAC;

(b) L'ISAC peut se MABiliariser avec les documents que le demandeur/l'exploitant prévoit soumettre. Ceci facilite l'examen de la proposition avant d'accorder une approbation conditionnelle;

(c) L'ISAC peut commencer à planifier les besoins à long terme, comme la qualification des ISAC à bord des aéronefs du demandeur/exploitant, et l'évaluation de l'efficacité globale du programme;

(d) La participation de l'ISAC de TCAC dès le début de l'élaboration des programmes de formation est appropriée. Par contre, les ISAC de TC doivent agir qu'à titre consultatif. L'ISAC doit éviter de participer activement dans l'élaboration même du programme de formation. Le demandeur/l'exploitant est responsable de l'élaboration de son propre programme de formation. L'ISAC de TCAC ne doit pas assumer cette responsabilité.

5.2.2.4 Aide supplémentaire

(1) À mesure que les propositions du demandeur/exploitant se concrétisent, toute exigence importante qui peut avoir une incidence sur les ressources du bureau ou de l'ISAC de la région doit être discutée avec le CTC.

(2) Un ISAC de TCAC peut avoir besoin de formation relativement à un type d'aéronef du demandeur/exploitant.

(3) Il peut s'avérer nécessaire de demander des ISAC de l'extérieur du bureau ou de la région pour aider au processus d'approbation de la formation.

5.2.2.5 Causes possibles de retards d'approbation

(1) Le demandeur/l'exploitant doit être conscient des retards potentiels d'approbation. De tels retards peuvent être causés par l'un des facteurs suivants :

(a) Le demandeur/l'exploitant d'un certificat ne respecte pas le calendrier des événements;

(b) Le demandeur/l'exploitant ne transmet pas rapidement l'information à TCAC;

(c) Un changement aux plans (p. ex., changer les sites de la formation ou le type d'aéronef);

(d) Documents inadéquats, insuffisants, ou qui ne sont pas clairs soumis à l'étape 2;

(e) Lacunes dans la formation identifiées durant les étapes 2, 3 ou 4;

(f) Retards dans l'obtention de dispositifs de formation simulant le vol (FSTD) et de matériel de formation ou de l'approbation de FSTD;

(g) Travail prioritaire (comme des accidents) attribué à l'ISAC-Opérations aériennes ou à d'autres ISAC participant au processus d'approbation de la formation.

5.2.2.6 Demandes d'approbation conditionnelle (Sous-partie 704 et 705 seulement)

5.2.2.6.1 Aperçu

(1) Le demandeur/l'exploitant doit soumettre à TCAC :

(a) un sommaire de chaque cursus ou de chaque segment de cursus;

(b) tout renseignement supplémentaire à l'appui;

(c) une lettre de demande d'approbation conditionnelle.

(2) Il est préférable que les présentations soient faites sous forme électronique.

5.2.2.6.2 Renseignements requis dans les cursus

(1) Chaque demandeur/exploitant doit soumettre ses propres sommaires de segment particulier de cursus convenant à son type d'aéronef et aux genres d'opérations.

(2) Ces sommaires peuvent varier d'un exploitant à l'autre et d'une catégorie de formation à l'autre sur le plan du format, du détail, et de la présentation.

(3) Chaque cursus doit être facile à réviser et doit comprendre un moyen pour contrôler les révisions, comme un système de numérotation des révisions.

(4) Les cursus pour différents rôles opérationnels peuvent être combinés dans un document, pourvu que les postes soient spécifiquement indiqués et que toute différence dans l'instruction soit précisée pour chaque rôle opérationnel.

(5) Chaque cursus et chaque sommaire de segment de cursus doivent inclure les renseignements suivants :

(a) Nom du demandeur/exploitant;

(b) Type d'aéronef;

(c) Rôle opérationnel;

(d) Titre du cursus et/ou du segment de cursus, y compris la catégorie de formation;

(e) Numéros de page consécutifs;

(f) Dates du contrôle de révision des pages et numéros de révision.

5.2.2.6.3 Éléments du segment de cursus requis

(1) Chaque cursus et chaque segment de cursus doit également inclure les éléments suivants, le cas échéant :

(a) Prérequis prescrits par la norme de formation applicable à la sous-partie du RAC, ou requis par le demandeur/l'exploitant pour l'inscription au cursus;

(b) Énoncés des objectifs du cursus en entier et un énoncé de l'objectif de chaque segment de cursus;

(c) Une liste de chaque dispositif d'entraînement, maquette, système de démonstration des procédures, et autre aide à la formation qui seront utilisés dans le cadre du cursus. (Le cursus peut contenir des références à d'autres documents dans lesquels les dispositifs approuvés et les aides à la formation sont répertoriés.);

(d) Une liste des FSTD approuvés, le cas échéant, y compris les approbations pour des manœuvres, procédures ou fonctions particulières;

(e) Des descriptions ou des représentations visuelles des manœuvres et des procédures normales, anormales, et d'urgence que l'on prévoit utiliser dans le cadre du cursus, le cas échéant. Ces descriptions ou représentations visuelles, lorsqu'elles sont regroupées, sont communément appelées le document des manœuvres et des procédures. Le demandeur/l'exploitant peut choisir de présenter des descriptions et des représentations visuelles détaillées des manœuvres et des procédures dans d'autres manuels. Par exemple, le document des manœuvres et des procédures peut être décrit dans un manuel d'utilisation d'aéronef. Cependant, comme partie requise du cursus, il doit être soumis dans le cadre du cursus ou faire l'objet d'un renvoi approprié dans le cursus ;

(f) Un sommaire de chaque module de formation dans chaque segment de cursus. Chaque module devrait être assez détaillé pour assurer le traitement des principales caractéristiques des principaux éléments ou événements qui feront l'objet d'une formation;

(g) Les heures de formation qui seront appliquées à chaque segment de cursus et au cursus en entier;

(h) Les modules de vérification et de qualification qui font partie du segment du cours de qualification utilisé pour déterminer si le candidat a suivi le cours avec succès, y compris toutes les exigences réglementaires de la sous-partie 704 ou 705 prévues pour les membres d'équipage de conduite.

5.2.2.6.4 Autres renseignements à l'appui jugés pertinents

(1) Un demandeur/exploitant doit soumettre tout autre renseignement à l'appui jugé pertinent demandé par l'ISAC.

(2) Ces renseignements représentent l'information supplémentaire que l'ISAC juge nécessaire pour déterminer si le programme de formation proposé est réalisable et fait l'objet d'un soutien adéquat. Il s'agit de renseignements qui seraient difficiles à inclure sous forme de sommaire de cursus.

(3) Le type et la quantité de renseignements à l'appui requis varieront selon le type de formation, les types d'aéronefs à exploiter, et les types d'opérations.

(4) L'ISAC doit déterminer les types appropriés de renseignements à l'appui requis. Ceux-ci doivent se limiter aux renseignements essentiels à la détermination de l'acceptabilité du programme de formation proposé.

(5) La liste suivante de types de renseignements à l'appui jugés pertinents n'est pas exhaustive, mais elle comprend l'information qui est typique.

5.2.2.6.4.1 Description des installations

(1) Une description des installations est appropriée si l'ISAC ne connaît pas les installations ou si celles-ci ne sont pas facilement accessibles aux fins d'examen.

5.2.2.6.4.2 Liste des instructeurs au sol et en vol et qualifications

(1) Une liste des instructeurs au sol et en vol ainsi que leurs qualifications peut être requise. Cette information est particulièrement importante si l'exploitant prévoit retenir les services d'instructeurs contractuels.

(2) L'ISAC doit déterminer si les instructeurs proposés satisfont les exigences réglementaires et s'ils sont qualifiés pour donner la formation.

5.2.2.6.4.3 Description d'un FSTD

(1) Une description détaillée de chaque FSTD est appropriée lorsque le FSTD n'est pas facilement accessible aux fins d'examen par l'ISAC.

(a) Cette description détaillée est particulièrement importante lorsque le demandeur/l'exploitant prévoit établir un contrat pour l'utilisation d'un FSTD particulier.

(b) Cette description doit fournir assez de renseignements détaillés pour permettre à l'ISAC de déterminer si la formation et la vérification qui seront effectuées sont appropriées pour le niveau du FSTD qui sera utilisé.

5.2.2.6.4.4 Description des préalables en matière de qualification et d'inscription au cours

(1) Une description détaillée des préalables en matière de qualifications minimales et d'inscription des stagiaires est appropriée lorsque de tels préalables ne sont pas décrits en détail dans le cursus.

(a) Voici des exemples de préalables qui peuvent devoir être décrits en détail comme renseignements à l'appui : le type de licence des membres d'équipage de conduite, les qualifications sur type d'aéronef, les programmes de formation précédents, le nombre minimum d'heures de vol, et l'expérience avec d'autres exploitants régis par la sous-partie 704/705, et l'expérience récente.

(b) Cette description peut être utile à l'ISAC lorsqu'il détermine si la quantité de détails proposée présentée dans les modules de formation et les heures de formation proposées sont adéquats.

5.2.2.6.4.5 Exigences relatives à la tenue des dossiers

(1) Des copies des formulaires et des dossiers de formation qui seront utilisés pour consigner les progrès des stagiaires et l'achèvement de la formation peuvent être requises.

(2) On s'assure ainsi que le demandeur/l'exploitant a tenu compte des exigences du RAC relatives à la tenue des dossiers.

(3) Ce type de renseignements à l'appui doit être exigé du demandeur/de l'exploitant pour un certificat d'exploitant. Les renseignements peuvent aussi être exigés des exploitants lors de toute révision importante des programmes de formation existants.

(4) Ces formulaires, dossiers, ou feuilles de travail produites par ordinateur doivent être conçus de manière à ce que les renseignements concernant les présences et l'achèvement du cours soient consignés et consultables afin de vérifier la conformité aux règlements.

5.2.2.6.4.6 Renseignements à l'appui

(1) Les renseignements à l'appui peuvent comprendre des exemples du matériel didactique, comme des plans de leçon et des guides à l'intention de l'instructeur.

(a) Les descriptions d'autres types de matériel didactique comme l'étude à domicile, l'enseignement automatisé, et les scénarios d'entraînement type vol de ligne (LOFT), doivent être assez détaillées pour assurer une compréhension de la façon dont la formation sera dispensée et du mode de prestation proposé.

(b) Ces renseignements doivent décrire l'interaction entre l'instructeur et le stagiaire et indiquer les méthodes pour mesurer l'apprentissage du stagiaire.

5.2.2.7 Présentations à TCAC

(1) L'étape 1 prend fin lorsque le demandeur/l'exploitant soumet tous les documents liés à la demande d'approbation du programme de formation.

5.2.3 Étape 2 : Examen préliminaire

(1) À l'étape 2, l'ISAC doit examiner le cursus présenté et les renseignements à l'appui afin d'en vérifier l'intégralité, le contenu général, et la qualité globale.

(a) Un examen détaillé des documents n'est pas requis durant cette étape.

(2) Si, après l'examen initial, la présentation semble être complète et de qualité acceptable, ou si les irrégularités sont immédiatement portées à la connaissance du demandeur/exploitant et peuvent être rapidement résolues, l'ISAC peut commencer l'examen approfondi de l'étape 3.

(3) Si l'on détermine que la présentation est incomplète ou manifestement inacceptable, le processus d'approbation prend fin et l'ISAC doit immédiatement renvoyer les documents (de préférence dans les cinq jours ouvrables) en expliquant les irrégularités.

(a) La mesure immédiate de l'ISAC redressera toute compréhension du demandeur/de l'exploitant qui croit que le processus se poursuit vers l'étape suivante.

(b) Le processus d'approbation peut être repris lorsque le cursus ou le segment de cursus révisé est présenté à nouveau.

5.2.3.1 Cursus soumis avec les demandes initiales de CEA

(1) Un demandeur/exploitant de certificat aux premières étapes de l'agrément peut ne pas être en mesure de fournir tous les renseignements requis pour son programme de formation.

(a) Par exemple, le demandeur/l'exploitant peut ne pas encore savoir quelles installations de formation ou quels FSTD il prévoit utiliser.

(b) L'absence de tels renseignements dans la demande officielle n'indique pas nécessairement que les pièces jointes au cursus doivent être retournées.

(c) Il devrait y avoir une entente entre le demandeur/l'exploitant et l'APA relativement à l'absence de telles parties.

i. L'APA peut amorcer l'examen approfondi de l'étape 3 sans ce type de renseignements.

(2) Si des approbations conditionnelles sont requises, les segments de cursus doivent être complets et acceptables avant que l'approbation conditionnelle soit accordée.

(a) Il peut être indiqué d'approuver initialement un segment de cursus au sol même si le FSTD n'a pas encore été évalué et approuvé pour la formation en vol.

(b) Une évaluation véritable du cursus peut être ralentie lorsqu'un trop grand nombre de segments de cursus incomplets sont admis.

i. L'APA doit retarder l'approbation conditionnelle des cursus ou encore les renvoyer au demandeur/à l'exploitant lorsqu'un trop grand nombre de segments de cursus incomplets ont été soumis avec la demande officielle.

5.2.4 Étape 3 : Examen en profondeur

5.2.4.1 Bureaux des spécialistes et/ou de TCAC

(1) L'étape 3 est amorcée lorsque TCAC commence une analyse et une évaluation détaillées du cursus ou du segment de cursus.

(2) Pour terminer une évaluation en temps opportun, l'ISAC peut devoir avoir recours à d'autres membres du personnel de TCAC dès le début de cette étape.

(a) Certains spécialistes ou bureaux peuvent devoir participer au processus d'approbation de la façon suivante :

i. AVSEC doit participer aux questions de formation sur la sécurité.

ii. Un ISAC-Navigabilité pour évaluer la conformité aux exigences de formation de l'article 706.12 du RAC/726.12 des NSAC.

iii. Des spécialistes en navigation doivent participer à l'évaluation des opérations spéciales de navigation.

iv. L'ISAC peut devoir communiquer avec AARTFT et le comité d'évaluation opérationnelle (CÉO) pour obtenir des renseignements au sujet des recommandations en matière de formation et des procédures relatives à la MEL.

(b) Le CET de l'ISAC et certains membres du personnel de l'administration centrale (AC) peuvent devoir participer afin de trouver d'autres ressources de TCAC et de leur demander d'accomplir le processus d'approbation.

i. AARTF peut devoir participer lors des demandes de dérogation et d'exemption.

5.2.4.2 Évaluations requises

(1) L'ISAC doit s'assurer que les évaluations suivantes sont effectuées :

(a) Un examen comparatif du sommaire du cursus par rapport aux règlements pertinents et aux lignes directrices fournies dans le présent manuel doit être effectué.

i. Cet examen a pour but de s'assurer que la formation sera donnée au moins sur les sujets et les manœuvres de formation en vol qui sont requis.

ii. Il permet également de s'assurer qu'une formation adéquate sera donnée sur les pratiques d'exploitation sécuritaires.

iii. L'utilisation du RC soumis aidera à comparer le contenu du programme de formation aux exigences réglementaires.

(b) Un examen du matériel didactique élaboré ou en cours d'élaboration par le demandeur/l'exploitant doit être effectué.

i. Cet examen doit comprendre un échantillonnage du matériel didactique disponible comme des plans de leçon, des programmes audiovisuels, des documents des manœuvres et des procédures en vol, et des documents de cours à l'intention des stagiaires.

ii. Le matériel didactique doit être conforme à chaque cursus et sommaire de segment de cursus.

iii. À partir de cet examen, l'ISAC doit être en mesure de déterminer si le demandeur/l'exploitant est capable d'élaborer et de produire du matériel didactique efficace.

(c) Une inspection des installations de formation, des FSTD, de l'équipement de formation, et des aides didactiques (qui seront utilisées pour appuyer la formation) doit être effectuée si l'ISAC ne connaît pas bien les capacités du programme de formation du demandeur/exploitant.

(d) La durée de formation précisée dans chaque sommaire de segment de cursus doit être évaluée.

i. Un ISAC ne doit pas tenter de mesurer la qualité ou la pertinence de la formation uniquement par le nombre d'heures de formation.

1. Ces aspects ne peuvent être déterminés que par l'observation directe de la formation et par les épreuves (ou les évaluations) en cours, ou par l'examen des rapports de surveillance et d'enquête.

ii. Les heures de formation précisées doivent être réalistes relativement au temps qu'il faudra pour accomplir la formation décrite dans le segment de cursus pour atteindre les objectifs de formation énoncés.

iii. Durant l'examen du matériel didactique, un ISAC doit inscrire les durées prévues par le demandeur/l'exploitant pour chaque module de formation.

1. Ces durées doivent être réalistes du point de vue de la complexité de chaque module de formation.

iv. Le nombre d'heures de formation pour tout segment de cursus particulier dépend de nombreux facteurs. Certains des principaux facteurs à considérer sont les suivants :

1. La MABille d'aéronefs à laquelle appartient l'aéronef en question;
2. La complexité de l'aéronef en question;
3. La complexité du type d'exploitation;
4. La quantité de détails qui doivent être couverts;
5. Le niveau d'expérience et de connaissances des stagiaires;
6. L'efficacité et le perfectionnement de l'ensemble du programme de formation du demandeur/exploitant (y compris les aspects comme les compétences des instructeurs, les aides à la formation, les installations, le matériel didactique, et l'expérience de l'exploitant avec le type d'aéronef visé).

5.2.4.3 Achèvement de l'étape 3

(1) Si, après avoir terminé ces évaluations, l'ISAC détermine que le programme, le cursus ou le segment de cursus :

(a) est satisfaisant et fait l'objet d'un soutien adéquat, et que les durées de formation sont réalistes :

i. Dans le cas de demandes d'approbation conditionnelles, cette étape doit se terminer par la délivrance de l'approbation conditionnelle par l'ISAC.

ii. Pour un demandeur/exploitant qui ne demande pas d'approbations conditionnelles, le processus doit progresser à l'étape 5.

(b) n'est pas satisfaisant, selon la gravité des problèmes, l'ISAC doit :

i. renvoyer le programme, les cursus ou les segments au demandeur/à l'exploitant pour une élaboration/révision plus approfondie;

ii. dans les cas où il semble y avoir des problèmes si graves qu'il serait inutile de songer à les corriger, l'ISAC doit rejeter le programme de formation/le cursus/les segments du demandeur/de l'exploitant.

5.2.4.4 Approbations conditionnelles (Sous-parties 704 et 705 seulement)

5.2.4.4.1 Date d'expiration des approbations conditionnelles

(1) Les approbations conditionnelles doivent avoir une date d'expiration.

(a) La date d'expiration incite le demandeur/l'exploitant à mettre au point tous les aspects du programme afin de s'assurer que le programme satisfera toutes les exigences réglementaires.

(b) La date d'expiration permet aussi à l'ISAC d'avoir une période durant laquelle il peut planifier les activités d'évaluation pour déterminer l'efficacité de la formation.

(2) La date d'expiration attribuée à un cursus approuvé conditionnellement ne doit pas dépasser 24 mois à partir de la date de l'approbation conditionnelle.

(a) La date d'expiration de l'approbation conditionnelle peut être réduite par l'ISAC s'il est évident qu'une période de 24 mois retardera inutilement l'approbation finale.

(3) L'ISAC peut accorder une approbation finale à n'importe quel moment avant la date d'expiration.

(4) Sauf si des situations imprévues empêchaient d'évaluer adéquatement l'efficacité de la formation, un report de la date d'expiration de l'approbation conditionnelle ne devrait pas être permis.

(a) Une nouvelle date d'expiration peut être établie pour un segment de cursus lorsqu'il y a des révisions importantes à un segment de cursus approuvé conditionnellement.

5.2.4.4.2 Lettres d'approbation conditionnelle

5.2.4.4.2.1 Contenu

(1) La lettre d'approbation conditionnelle doit inclure au moins l'information suivante :

(a) Identification particulière des cursus et/ou des segments de cursus approuvés conditionnellement, y compris les numéros de pages et les dates du contrôle de révision;

Remarque : Les programmes de formation liés aux marchandises dangereuses ne peuvent pas recevoir d'approbation conditionnelle.

(b) Un énoncé indiquant que l'approbation conditionnelle est accordée, y compris les dates d'entrée en vigueur et d'expirations;

(c) Toute condition particulière ayant une incidence sur l'approbation conditionnelle, s'il y a lieu;

(d) Une demande de préavis des calendriers de formation afin que la formation puisse être évaluée conformément à l'article 704.115/705.124;

(e) Si l'ISAC autorise une réduction de la programmation horaire précisée par le RAC, un énoncé concernant la raison de la réduction.

5.2.4.4.2.2 Liste des révisions

(1) Une lettre d'approbation conditionnelle sert de premier registre des pages du cursus ou du segment de cursus qui sont actuellement en vigueur.

(a) L'ISAC et chaque demandeur/exploitant peuvent convenir d'utiliser la méthode pour tenir compte des révisions des documents de formation.

i. Si cette méthode est utilisée, le timbre doit indiquer clairement l'approbation conditionnelle et la date d'expiration.

(2) D'autres méthodes acceptables comprennent une liste des pages du cursus ou du segment de cursus en vigueur, ou des pages affichant des cases avec la signature et la date imprimées.

5.2.4.4.3 Moyen de refuser l'approbation conditionnelle

(1) Si l'ISAC détermine que l'approbation conditionnelle d'un cursus ou d'un segment de cursus proposé doit être refusée, le demandeur/l'exploitant doit être avisé par écrit des raisons du refus.

(a) Cette lettre doit comprendre une description des lacunes du cursus et un énoncé selon lequel l'approbation conditionnelle est refusée.

i. Chaque lacune mineure ayant entraîné le refus n'a pas besoin d'être identifiée; cependant, les lacunes importantes doivent être énoncées dans la lettre.

(2) Il incombe au demandeur/exploitant procéder à une nouvelle élaboration ou de corriger les aspects manquants avant de faire une nouvelle présentation à TCAC.

5.2.4.5 Entreposage des dossiers

(1) Les pages originales du cursus ou du segment de cursus doivent être renvoyées au demandeur/exploitant avec la lettre d'accompagnement.

(a) Ces documents doivent être conservés par le demandeur/l'exploitant à titre de document officiel.

(2) Une copie du cursus ou du segment de cursus, avec une copie de la lettre d'accompagnement en pièce jointe, et tous les autres renseignements à l'appui jugés pertinents doivent être conservés dans les dossiers de TCAC.

(a) L'ISAC doit enregistrer ces documents au dossier de la compagnie dans le SGDDI.

5.2.5 Étape 4 : Validation des cursus approuvés conditionnellement (sous-parties 704 et 705 seulement)

5.2.5.1 Aperçu

(1) L'étape 4 est amorcée lorsque l'exploitant commence la formation dans le cadre du cursus approuvé conditionnellement.

(a) Cette étape doit fournir à l'exploitant suffisamment de temps pour mettre le programme à l'épreuve et de la souplesse pour adapter le programme durant l'évaluation de TCAC.

(b) L'exploitant doit démontrer la capacité de former efficacement les membres d'équipage de conduite.

(2) L'exploitant doit fournir des calendriers permanents de toute la formation et la vérification à accomplir en vertu d'un cursus approuvé conditionnellement.

(3) L'ISAC doit surveiller étroitement la formation donnée en vertu de l'approbation conditionnelle.

(a) Dans la mesure du possible, la première séance de formation donnée en vertu de l'approbation conditionnelle devrait être surveillée par l'ISAC ou par un ISAC-Opérations aériennes qualifié.

(b) Un ISAC n'a pas besoin d'observer chaque séance de formation.

i. Un nombre suffisant de séances de formation doit être observé pour avoir une évaluation réaliste.

(4) Les inspecteurs qualifiés sur le type d'aéronef, et d'autres personnes qui connaissent bien la matière du cursus, doivent prendre part à l'évaluation de la formation.

(5) Durant la formation en vertu d'une approbation conditionnelle, on s'attend à ce que l'exploitant évalue les méthodes de formation et les adapte en conséquence, au besoin.

(a) Souvent, des modifications peuvent être apportées en changeant le matériel didactique et le mode de prestation sans avoir recours à des révisions (ou à l'aide de révisions mineures) du cursus approuvé conditionnellement.

(b) Il se peut que l'exploitant doive apporter des modifications importantes au cursus, ce qui nécessitera d'autres mesures d'approbation conditionnelle de la part de l'ISAC avant que les changements soient mis en application.

(6) Les révisions proposées peuvent être transmises à l'ISAC juste avant la date d'expiration de l'approbation conditionnelle.

(a) Si le changement est important, l'ISAC peut devoir établir une autre date d'expiration pour le segment de cursus, ou pour les parties révisées, afin d'avoir assez de temps pour effectuer une bonne évaluation.

5.2.5.2 Identification et correction des lacunes du cursus

(1) Chaque lacune identifiée durant l'évaluation de la formation donnée en vertu d'un cursus approuvé conditionnellement doit faire l'objet d'une discussion avec l'exploitant.

(a) Si les lacunes sont importantes, elles doivent être documentées et conservées au dossier.

(2) Chaque lacune importante qui a été identifiée correctement doit être immédiatement corrigée par l'exploitant.

(a) Si un exploitant ne prend pas de mesures correctives appropriées, l'ISAC doit aviser l'exploitant par écrit que l'approbation conditionnelle est retirée.

5.2.5.3 Évaluation de la formation

(1) L'ISAC doit élaborer un plan pour l'évaluation systématique de la formation donnée dans le cadre du cursus approuvé conditionnellement.

(a) Ce plan doit rester en vigueur tout au long de la période d'approbation conditionnelle.

(2) Cinq éléments peuvent être évalués lorsqu'on évalue l'efficacité globale des programmes de formation. Ils sont :

(a) les sommaires des segments de cursus;

(b) le matériel didactique;

(c) les modes de prestation et le milieu de formation;

(d) les épreuves et les vérifications;

(e) la surveillance et les enquêtes sur les activités de l'exploitant.

Ces éléments sont interreliés. Par contre, chacun d'eux peut être évalué séparément.

5.2.5.3.1 Sommaires des segments de cursus

(1) Les sommaires des segments de cursus comprennent les modules de formation particuliers, et le cas échéant, la durée attribuée pour le segment du cursus.

(a) Les modules doivent être conformes aux exigences réglementaires et aux pratiques d'exploitation sécuritaires.

(2) Cet élément nécessite un examen direct.

(3) Avant d'évaluer un programme de formation, un ISAC doit se MABiliariser avec les contenus des cursus ou des segments de cursus à évaluer.

(4) Cette préparation est essentielle pour qu'un ISAC puisse déterminer si un exploitant a élaboré un cours efficace à partir de son cursus approuvé conditionnellement.

5.2.5.3.2 Matériel didactique

(1) Le matériel didactique convertit l'information du sommaire du cursus en matériel d'instruction utilisable.

(2) Le matériel didactique doit être conforme au sommaire du cursus et être organisé de manière à permettre une prestation efficace de l'instruction.

(a) L'exploitant peut facilement l'adapter lors de modifications et de mises au point.

(3) Cet élément nécessite habituellement un examen direct, lequel doit comprendre l'examen du matériel comme les plans de leçon, les carnets d'exercice, ou les guides à l'intention de l'instructeur.

(4) L'ISAC doit déterminer si le matériel didactique :

(a) est conforme au cursus ou au segment de cursus;

(b) a été organisé de manière à faciliter la prestation efficace de l'instruction.

(5) Le matériel didactique est habituellement l'élément du programme de formation qui s'adapte le mieux à la révision ou à la mise au point.

(6) Les ISAC doivent examiner au moins un échantillonnage du matériel didactique.

5.2.5.3.3 Modes de prestation et milieu de formation

(1) Les modes de prestation transmettent l'information au stagiaire.

(2) L'apprentissage efficace est optimisé si le mode de prestation adhère au matériel didactique et l'utilise.

(3) Cet élément nécessite l'observation directe, y compris la surveillance des méthodes de formation, comme les présentations en ligne, la formation assistée par ordinateur (FAO), et l'instruction en vol.

(4) L'apprentissage efficace ne se produit que lorsqu'un instructeur est organisé et préparé, et qu'il utilise correctement le matériel didactique et les diverses aides à la formation.

(a) L'ISAC doit déterminer si la prestation de la formation est en conformité avec le matériel didactique.

(b) L'ISAC doit indiquer si l'instructeur enseigne les sujets énoncés dans le plan de leçon.

(5) Les aides à la formation et les FSTD doivent fonctionner de la façon prévue durant la prestation de la formation.

(6) Durant la formation, l'ISAC doit être sensible au type de questions posées par les stagiaires et il doit déterminer les raisons de toute répétition excessive.

(a) Ces conditions peuvent indiquer une prestation de la formation ou un matériel didactique inefficace.

(7) L'ISAC doit également déterminer si l'environnement pédagogique est propice à l'apprentissage.

(a) Les distractions qui nuisent à la prestation de la formation, comme les températures excessives, les bruits étrangers, un mauvais éclairage, et des salles de classe ou des espaces de travail restreints, sont des lacunes, car elles nuisent à l'apprentissage.

5.2.5.3.4 Épreuves et vérifications

(1) Les épreuves et les vérifications sont un moyen de déterminer si l'apprentissage a eu lieu.

(a) Les normes relatives aux épreuves et aux vérifications sont utilisées pour déterminer si un niveau souhaité de connaissances et de compétences a été atteint.

(b) Les épreuves et les vérifications mesurent également l'efficacité du matériel didactique et de la prestation de la formation.

(2) Cet élément nécessite de l'observation directe, et constitue un moyen efficace de déterminer si l'apprentissage a eu lieu.

(a) Il peut être complété par l'examen des dossiers d'épreuves et de vérifications de l'exploitant.

i. L'examen des résultats aux épreuves, comme les épreuves orales ou écrites ou les vérifications, s'avère une méthode quantifiable pour mesurer l'efficacité de la formation.

ii. L'ISAC doit examiner et déterminer les facteurs de cause des tendances importantes relatives aux échecs.

5.2.5.3.5 Surveillance et enquête sur la formation et vérification en cours

(1) La surveillance et les inspections fournissent des renseignements au sujet du rendement global d'un exploitant.

(a) Un taux élevé de rendement satisfaisant indique généralement un programme de formation robuste et efficace.

(b) Les rendements insatisfaisants à répétition proviennent souvent de lacunes dans un programme de formation.

(2) Cet élément nécessite l'examen et l'analyse des rapports de surveillance et d'inspection.

(3) L'observation directe de la formation et l'évaluation en cours sont aussi des moyens efficaces d'évaluer la formation.

(a) Dans les cas où les occasions d'observation directe sont limitées, l'ISAC devra compter sur son évaluation d'autres sources d'information, comme les rapports de surveillance et les enquêtes.

i. Les résultats des rapports d'inspection, les rapports d'incident ou d'accident, les mesures de mise en conformité et d'application de la loi, et d'autres renseignements au sujet du rendement de l'exploitant doivent être examinés par l'ISAC pour déterminer l'efficacité de la formation.

ii. L'ISAC doit établir des méthodes pour évaluer ces sources d'information afin de déceler des tendances qui peuvent apparaître lorsque la formation est donnée en vertu d'une approbation conditionnelle.

iii. Des rapports de lacunes à répétition, comme un roulage à trop grande vitesse, des écarts en navigation, des exposés incomplets, ou un usage incorrect des listes de vérification, peuvent provenir d'un manque d'une formation particulière ou d'une formation inefficace. De tels renseignements peuvent indiquer que des révisions ou des mises au point sont requises pour un segment de cursus et/ou des modules de formation.

5.2.5.4 Révisions des cursus

5.2.5.4.1 Causes probables des révisions

(1) De nombreux facteurs peuvent nécessiter des révisions des cursus ou de leurs segments. Les facteurs courants sont les suivants :

(a) Les effets des changements dans le type d'opérations et leurs rapports mutuels;

(b) La taille et la complexité de l'exploitation;

(c) Le type d'aéronef utilisé;

(d) Toute approbation spécifique;

(e) Une MEL révisée;

(f) Toute exemption ou dérogation.

(2) D'autres révisions proposées, y compris toute proposition visant à réduire le nombre d'heures de formation approuvé, sont assujetties au processus d'approbation du programme de formation.

(a) Bien que chaque étape du processus doive être terminée, le processus peut être abrégé en fonction de la complexité et de l'envergure de la proposition.

5.2.5.4.2 Approbation finale des révisions proposées

(1) Le processus complet d'approbation de la formation est habituellement requis pour incorporer des révisions importantes au cursus avec approbation finale.

(2) L'approbation finale peut être accordée directement à une révision proposée si celle-ci concerne une des situations suivantes :

(a) Correction d'erreurs administratives comme les erreurs typographiques ou d'impression;

(b) Une réorganisation de la formation ou tout changement de la séquence de formation qui n'a pas d'incidence sur la qualité ou la quantité de la formation;

(c) Une amélioration de la qualité de la formation, ou un accroissement de sa quantité.

5.2.6 Étape 5 : Approbation finale

(1) Cette étape comporte l'évaluation finale qui permet de déterminer si le programme de formation, le cursus et/ou les segments d'un demandeur/exploitant satisfont toutes les exigences réglementaires, et s'ils peuvent être approuvés par TCAC.

(a) En fonction des résultats de cette évaluation, l'ISAC doit déterminer si l'approbation finale est accordée ou refusée.

i. Cette détermination doit être faite avant la date d'expiration de l'approbation conditionnelle (le cas échéant).

ii. Si l'ISAC décide de ne pas accorder l'approbation finale, les procédures décrites à l'article 5.2.6.2 du présent volume doivent être examinées.

iii. Si l'ISAC décide que l'approbation finale devrait être accordée, les procédures suivantes s'appliquent.

5.2.6.1 Approbation accordée

5.2.6.1.1 Pour les programmes qui contiennent une liste des pages en vigueur

(1) L'approbation finale du programme de formation, du cursus ou du segment est documentée par l'ISAC sur la liste des pages en vigueur.

(a) La liste des pages en vigueur comprendra toute page répertoriée qui inclue le programme/les cursus approuvés et portant l'inscription « Approuvé par TCAC » (ou équivalent);

(b) La liste des pages en vigueur doit afficher le timbre « Approuvé par TCAC » (ou équivalent) au bas de la page;

(c) L'ISAC doit dater et signer à côté du timbre d'approbation.

(d) Le programme/cursus/segment original doit contenir la liste des pages en vigueur signée à l'origine.

(e) Lorsqu'il transmet la liste des pages en vigueur du programme/cursus/segment, l'ISAC doit inclure une lettre d'accompagnement, comme l'indique la section 5.2.6.1.3, ci-dessous.

5.2.6.1.2 Pour les programmes qui ne contiennent pas de liste des pages en vigueur

(1) L'approbation finale doit être indiquée sur chaque page du cursus et/ou du segment de cursus.

(a) La copie originale du document dans son intégralité doit être retournée au demandeur/à l'exploitant.

(b) TCAC doit enregistrer une copie du document dans son intégralité au dossier de la compagnie du demandeur/de l'exploitant dans le SGDDI.

(c) Lorsqu'il transmet le programme/cursus/segment, l'ISAC doit inclure une lettre d'accompagnement, comme l'indique l'article 5.2.6.1.3, ci-dessous.

5.2.6.1.3 Lettre d'accompagnement

(1) Le programme/cursus/segment original approuvé doit être accompagné d'une lettre d'approbation signée par l'ISAC.

(a) Cette lettre doit identifier spécifiquement le programme/cursus/segment, contenir un énoncé selon lequel l'approbation finale est accordée, et fournir la date d'entrée en vigueur de l'approbation.

(b) Cette lettre doit également indiquer que l'approbation finale demeure en vigueur à moins d'un avis contraire de TCAC indiquant qu'une révision est nécessaire, conformément au règlement de formation applicable à la sous-partie CAR, pourvu que le demandeur/l'exploitant continue à donner la formation conformément au cursus approuvé.

(2) Une copie de cette lettre d'approbation doit être enregistrée au dossier de la compagnie dans le SGDDI.

5.2.6.2 Approbation non accordée

(1) Si l'ISAC décide qu'une approbation finale n'est pas justifiée, alors le demandeur/l'exploitant sera avisé de ce fait par écrit.

(a) La lettre doit comprendre :

i. un énoncé informant le demandeur/l'exploitant que l'approbation finale n'est pas accordée;

ii. les raisons pour lesquelles l'approbation n'est pas accordée;

iii. un énoncé indiquant que les mesures précisées dans la lettre peuvent faire l'objet d'un appel;

iv. des instructions sur la façon de faire appel.

(2) Puisque le refus de l'approbation finale d'un programme/cursus peut avoir des conséquences considérables pour le demandeur/l'exploitant, l'ISAC doit consulter son supérieur immédiat avant de prendre cette mesure.

(a) Les différences de procédure varient selon la région lorsqu'il s'agit de ce type de mesure.

5.2.7 Retrait de l'approbation du programme de formation ou des cursus

(1) Avant de retirer l'approbation du programme de formation/cursus/segment d'un exploitant, l'ISAC doit faire les efforts raisonnables pour convaincre l'exploitant d'apporter les révisions nécessaires.

(a) Il est important de comprendre que le retrait de l'approbation pourrait être préjudiciable aux activités commerciales de l'exploitant.

i. La capacité de l'exploitant à continuer de détenir un certificat peut être remise en question si un nouveau cursus n'est pas soumis aux fins d'approbation conditionnelle dans un délai raisonnable.

(2) Une décision de retirer l'approbation doit être fondée sur un bon jugement et des raisons de sécurité justifiables.

(a) Lorsque des raisons suffisantes sont établies, l'ISAC doit obligatoirement prendre des mesures immédiates pour retirer l'approbation de TCAC d'un programme de formation/cursus inefficace ou non conforme.

(3) Lorsqu'une approbation est retirée, l'ISAC doit s'assurer que l'exploitant comprend clairement que toute formation ultérieure donnée dans le cadre d'un programme/cursus non approuvé est contraire aux exigences du RAC.

(a) Des mesures de conformité ou d'exécution de la loi doivent être prises si tout employé de la compagnie ayant reçu de la formation non approuvée est participe aux opérations.

(4) Les trois méthodes de retrait de l'approbation d'un programme de formation sont les suivantes :

(a) Permettre à un programme de formation approuvé conditionnellement d'échoir sans accorder l'approbation finale;

(b) Retirer l'approbation d'un programme de formation ou d'un segment approuvé conditionnellement avant la date d'expiration;

(c) Retirer l'approbation d'un programme de formation/cursus/segment qui a déjà reçu l'approbation finale.

5.2.7.1 Programmes de formation échus

(1) Si l'ISAC n'accorde pas l'approbation finale avant la date d'expiration, la formation dans le cadre du cursus doit prendre fin dès cette date.

(a) L'approbation finale ne peut être accordée au programme de formation d'un exploitant pour plusieurs raisons. En voici des exemples courants :

i. L'exploitant peut ne pas être en mesure d'atteindre le niveau acceptable d'efficacité de la formation durant l'étape quatre du processus d'approbation.

ii. L'exploitant peut avoir intentionnellement cessé d'utiliser le cursus approuvé conditionnellement.

(2) Lorsque l'ISAC décide de ne pas accorder l'approbation finale avant la date d'expiration, l'exploitant doit être avisé de la décision par écrit, au moins 30 jours avant la date d'expiration du cursus approuvé conditionnellement.

(a) S'il n'est pas avisé, l'exploitant peut supposer par erreur que l'approbation conditionnelle sera toujours en vigueur jusqu'à réception de l'avis d'approbation finale ou de terminaison de l'approbation.

(b) Un ISAC qui ne fournit pas cet avis de 30 jours doit établir une nouvelle date d'expiration afin qu'un avis approprié puisse alors être donné à l'exploitant.

(3) La lettre d'avis doit comprendre :

(a) Les raisons pour lesquelles on laisse le cursus échoir;

(b) Un énoncé selon lequel toute formation ultérieure dans le cadre du cursus échu ne sera pas conforme aux exigences réglementaires.

5.2.7.2 Retrait de l'approbation conditionnelle du programme de formation

(1) Un ISAC peut décider de retirer l'approbation conditionnelle en tout temps durant l'étape quatre du processus d'approbation.

(a) Cette mesure peut s'avérer nécessaire si :

i. la formation n'est pas conforme à la réglementation;

ii. ne permet pas des opérations sûres;

iii. ne permet pas de réaliser les objectifs de formation.

(2) Un exploitant qui a reçu une lettre de retrait de l'approbation doit réviser ou mettre au point le programme de formation et le soumettre à nouveau aux fins d'approbation conditionnelle.

(3) L'ISAC doit s'assurer que l'exploitant corrige chaque lacune dans le programme de formation.

(4) L'ISAC retire l'approbation conditionnelle du programme de formation par lettre.

(a) Cette lettre doit comprendre :

i. un énoncé informant l'exploitant que l'approbation conditionnelle est retirée;

ii. la date d'entrée en vigueur du retrait;

iii. les raisons du retrait de l'approbation;

iv. une mise en garde concernant l'emploi de personnes formées dans le cadre d'un cursus qui n'est pas approuvé par TCAC.

5.2.7.3 Retrait de l'approbation finale du programme de formation/cursus

(1) Chaque exploitant est tenu de s'assurer que ses programmes de formation/cursus, dès qu'il a reçu l'approbation finale, continuent de fournir la formation conformément aux conditions sous lesquelles l'approbation finale a été accordée.

(a) Si TCAC détermine qu'un programme/cursus ne satisfait plus les exigences réglementaires, ou ne s'est pas conformé aux conditions sous lesquelles l'approbation finale a été accordée, TCAC avisera l'exploitant.

(2) L'avis du retrait de l'approbation d'un programme de formation/cursus qui est déjà en place serait donné par lettre.

(a) Cette lettre doit comprendre :

i. un énoncé informant l'exploitant que l'approbation est retirée;

ii. la date d'entrée en vigueur du retrait;

iii. les motifs du retrait de l'approbation;

iv. une mise en garde concernant l'emploi de personnes formées dans le cadre d'un cursus qui n'est pas approuvé par TCAC;

v. un énoncé indiquant que les mesures précisées dans la lettre peuvent faire l'objet d'un appel;

vi. des instructions sur la façon de faire appel.

(3) Puisque le retrait d'un programme/cursus peut avoir des conséquences considérables pour l'exploitant, l'ISAC doit consulter son supérieur immédiat avant de prendre cette mesure.

(a) Les différences de procédure varient selon la région lorsqu'il s'agit de ce type de mesure.

5.2.7.4 Révisions après l'avis de retrait

(1) Si l'exploitant décide de réviser le programme de formation/cursus en réponse à la lettre d'avis, la révision proposée sera traitée de la même manière que toute autre demande d'approbation de programme de formation/cursus.

(a) L'ISAC doit recommencer le processus d'approbation à cinq étapes.

5.2.8 Appel d'une décision de retrait d'approbation

(1) Si un exploitant décide de faire appel des mesures de l'ISAC, il doit, dans les 30 jours suivant la réception de l'avis, demander que TCAC réexamine le retrait de l'approbation finale.

(a) La demande doit être faite par écrit et comprendre une explication détaillée des raisons pour lesquelles l'exploitant estime que les révisions décrites dans l'avis de retrait ne sont pas nécessaires.

(2) Si, à la réception d'une demande, le CET estime qu'il existe une urgence ayant une incidence directe sur la sécurité aérienne, il/elle doit immédiatement informer l'exploitant par écrit de cette décision.

(a) La lettre du CET doit inclure un énoncé indiquant qu'il existe une urgence, une brève description des révisions qui doivent être faites, et les raisons pour lesquelles les révisions sont nécessaires.

i. Dans ce cas, la lettre du CET confirme la décision de l'ISAC de retirer l'approbation finale.

(b) L'exploitant doit réviser son programme de formation s'il veut obtenir l'approbation de TCAC.

(3) Si le CET n'estime pas qu'il y a une urgence, il faut évaluer attentivement la demande de l'exploitant et les raisons de l'ISAC de retirer l'approbation.

(a) La demande de l'exploitant suspend le retrait de l'approbation finale de l'ISAC et l'exploitant peut continuer à donner de la formation dans le cadre du programme de formation, en attendant la décision du CET.

(b) Le CET peut devoir procéder à d'autres évaluations du programme de formation de l'exploitant.

i. Il peut être indiqué pour le CET d'obtenir des faits supplémentaires provenant d'autres sources.

ii. Il peut s'avérer nécessaire de consulter AARTF.

iii. Le CET doit prendre une décision dans les 60 jours après avoir reçu la demande d'un exploitant.

(c) Si le CET accepte les explications de l'exploitant, il/elle doit ordonner à l'ISAC de révoquer la lettre qui retire l'approbation finale, soit en partie soit entièrement.

(d) Si la décision est de confirmer les mesures de l'ISAC, le CET doit répondre à la demande de l'exploitant par écrit. La lettre de refus de la demande doit :

i. indiquer que la demande a été évaluée attentivement;

ii. contenir les raisons du refus de la demande;

iii. inclure un énoncé confirmant le retrait de l'approbation finale;

iv. également comprendre un énoncé indiquant que toute formation donnée dans le cadre du programme de formation non approuvé est contraire au RAC.

5.2.9 Opérations effectuées en vertu de différentes sous-parties

(1) La politique de TCAC est qu'un programme de formation, de vérification et de qualification soumis par un exploitant régi par la sous-partie 704, qui, selon TCAC, s'avère être conforme à la sous-partie 705, sera considéré comme un programme qui dépasse les exigences de la sous-partie 704 et son utilisation par cet exploitant sera approuvée par TCAC.

(2) Les exploitants sont toujours encouragés à adopter des pratiques qui prévoient des niveaux de sécurité plus élevés pour leur exploitation. L'utilisation de l'exigence d'une sous-partie « plus stricte » appuiera, dans la plupart des cas, cette pratique.

(a) Dans l'intérêt d'une politique de sécurité, TCAC permettra et encouragera la conformité à des normes d'une sous-partie plus strictes de la part d'exploitants en vertu de sous-parties moins strictes.

5.2.10 Présentation et examen des programmes de formation sur les procédures de sécurité

(1) Bien qu'elle fasse partie du programme de formation du demandeur/de l'exploitant, la formation sur les procédures de sécurité est examinée et acceptée par TCAC, Sûreté aérienne.

(a) Les exploitants doivent soumettre leurs procédures de formation sur la sécurité ainsi que leurs programmes de formation à leur ISAC-Opérations aériennes ou ISAC-Sécurité des cabines.

(2) Les renseignements sur les procédures de présentation, d'examen et d'acceptation se trouvent à l'article 10.1 du présent volume.

5.3 Formation des équipages dispensée en vertu d'un contrat

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :	722.76(2)	723.98(2)	724.115(2)	725.124(2)
Document(s) :				

(1) Les sous-traitants (tels que Bombardier, CAE, Simuflite ou FlightSafety International) adaptent leurs cours à leurs clients, lesquels sont généralement réglementés par la Federal Aviation Administration ou des agences nationales qui se conforment au Federal Aviation Regulations en tant que norme commune.

(a) Ces règlements ne correspondent pas toujours au RAC.

(b) Nous devons empêcher les exploitants de croire que le cours offert par le sous-traitant satisfait automatiquement aux exigences du RAC.

(c) TCAC ne dispose pas d'un mécanisme d'approbation des cours donnés par les sous-traitants.

(2) TCAC approuve le programme de formation d'un exploitant aérien qui peut inclure un cours dispensé par un sous-traitant.

(a) Lorsqu'ils approuvent le programme de formation d'un exploitant aérien qui inclut un cours donné par un sous-traitant, les ISAC doivent suivre le même processus que si ce cours était donné par l'exploitant lui-même.

Remarque : Les exploitants qui prévoient incorporer une formation donnée à des installations de formation en vol américaines doivent se renseigner auprès de l'installation de formation au sujet des règles les plus récentes du Department of Homeland Security des É.-U.

5.3.1 Contrats de formation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				725.124(2)
Document(s) :				

(1) Un exploitant peut demander à un autre organisme de fournir en vertu d'un contrat de la formation sous réserve des conditions suivantes :

(a) le programme de formation approuvé autorise clairement ce type d'entente;

(b) le service de formation externe doit se servir des manuels et des publications pertinents utilisés par l'exploitant (MEC, SOP, AFM, AOM, etc. s'il y a lieu);

(c) l'exploitant est tenu de s'assurer que la formation convenue est dispensée conformément au programme de formation approuvé;

(d) la formation sur type doit être donnée sur le même type et le même modèle d'avion qu'utilise l'exploitant, sauf indication contraire stipulée dans le programme de formation approuvé;

(e) l'exploitant doit tenir les dossiers de formation à jour comme l'exige la sous-partie régissant ses opérations.

5.4 Installations de formation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :			724.115(3)	725.124(3)
Document(s) :				

Réservé

5.5 Personnel de formation – Qualifications et responsabilités

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.76(3)	723.98(3)	724.115(4)	725.124(4)
Document(s) :				

Réservé

5.5.1 Qualifications et responsabilités du pilote instructeur

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.76(3)b)	723.98(3)b)	724.115(4)b)	725.124(4)c)
Document(s) :				

(1) Le MEC doit préciser les qualifications minimales du pilote instructeur. Ces qualifications peuvent être plus exigeantes, mais ne peuvent pas être inférieures à celles indiquées dans la norme.

(2) Le pilote en chef promulgue à l'interne une liste des pilotes instructeurs. Tous les pilotes instructeurs éventuels doivent être approuvés par le pilote en chef avant d'agir à ce titre. L'ISAC-Opérations aériennes peut demander que la liste des pilotes instructeurs soit envoyée à TCA chaque fois qu'elle est modifiée.

(3) Les pilotes instructeurs qui n'ont pas le statut de CdB doivent faire l'objet d'une vérification de compétence de CdB sur ce type d'aéronef avant de dispenser un entraînement en ligne.

(4) Le pilote instructeur surveille les opérations et formule des recommandations à l'intention du pilote en chef au sujet des modifications à apporter aux procédures d'utilisation normalisées et autres programmes.

(5) Les pilotes instructeurs ont le privilège de pouvoir observer l'application des procédures d'utilisation normalisées par l'exploitant ainsi que les questions logistiques ou autres qui peuvent avoir une incidence sur la compétence du pilote. Ceci est important en raison du fait que les pilotes instructeurs doivent porter à l'attention du pilote en chef toute question de procédure ou de norme qu'ils estiment devoir être abordée.

5.5.1.1 Utilisation d'une autre personne qu'un pilote employé par l'exploitant pour la formation et les vérifications

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S. O.	723.88(3)	A724.108(3), H724.108(2)	725.106(6)
Document(s) :				

(1) Le nombre de ces instructeurs et pilotes vérificateurs ainsi que la durée de leurs privilèges d'instructeurs vérificateurs dépendront de la taille, de la complexité et de la logistique de l'aéronef entrant en service.

(2) Lorsqu'un nombre suffisant de pilotes employés par l'exploitant a été formé pour assurer le service et la formation, l'exploitant est tenu de répondre à nouveau aux exigences applicables du RAC.

5.5.1.2 Lorsqu'il n'y a pas de pilotes instructeurs qualifiés

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S. O.	723.88(3)	A724.108(3), H724.108(2)	725.106(6)
Document(s) :				

(1) Si une nouvelle AS a été établie par TCAC, et par conséquent, il n'y a pas de pilotes instructeurs au sein ou à l'extérieur de l'organisation :

(a) le demandeur/exploitant devra fournir à TCAC :

i. son programme de formation proposé;

ii. toute modification aux manuels qui incorpore la nouvelle formation;

iii. une demande d'ajouter l'AS à son certificat ou à son document d'immatriculation.

(b) Un ISAC EM de TCAC qui possède les connaissances et l'expérience relativement aux procédures de l'AS doit :

i. examiner le programme de formation proposé;

ii. rencontrer les pilotes instructeurs nommés par le demandeur/l'exploitant (qui formeront le cadre initial d'instructeurs qualifiés pour cette AS afin de discuter du programme;

iii. si un niveau acceptable de connaissances est démontré par les instructeurs, et que le contenu du programme satisfait les exigences réglementaires, accorder une approbation conditionnelle au demandeur/à l'exploitant pour qu'il donne une formation au sol limitée dont le déroulement sera surveillé par l'ISAC.

(c) L'ISAC surveillera ensuite le déroulement de la formation en aéronef par les instructeurs nommés, à l'aide d'un simulateur, où les instructeurs :

i. démontrent la performance couverte par l'AS (c.-à-d. à titre de pilote aux commandes);

ii. enseignent les manœuvres aux pilotes sans expérience.

Remarque : Les instructeurs devront acquérir l'expérience et la mise à jour des connaissances requises pendant que l'ISAC les surveille.

(d) Si un rendement satisfaisant est observé par l'ISAC pour ces instructeurs, alors :

i. le programme de formation sera approuvé;

ii. toute modification aux manuels connexes sera approuvée;

iii. l'AS sera traitée et délivrée.

5.5.2 Qualifications de l'animateur de LOFT

5.5.2.1 Compétences de CRM

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S. O.	S. O.	S. O.	725.124(4)e)(i)
Document(s) :				

(1) L'animateur de LOFT doit connaître suffisamment l'utilisation des compétences de CRM pour animer efficacement un cours de LOFT.

(2) L'obligation d'avoir suivi un cours de gestion des ressources du poste de pilotage au cours des trois dernières années ne signifie pas qu'un cours de CRM initial est obligatoire tous les trois ans.

(a) La formation périodique est nécessaire pour maintenir les qualifications d'animateur de LOFT.

5.5.2.2 Pilotes sans ATPL ou qualification de type applicable

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S. O.	S. O.	S. O.	725.124(4)e)(iv)
Document(s) :				

(1) Un pilote d'expérience qui n'a pas été titulaire d'une licence de pilote de ligne avec l'annotation pour un type d'avion particulier peut cependant utiliser son expérience pour devenir animateur de LOFT.

(2) Cet article permet à des pilotes d'expérience qui peuvent être des pilotes de ligne retraités, des pilotes en congé, des pilotes militaires, des pilotes qui peuvent ne pas avoir un certificat médical à jour ou tout autre pilote ayant une expérience pouvant leur permettre d'être un animateur de LOFT compétent, de le devenir.

5.5.3 Instructeurs régulateurs de vol

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S. O.	S. O.	724.109	725.124(4)f)(i)
Document(s) :				

(1) Les instructeurs régulateurs de vol doivent être des régulateurs de vol agréés.

(2) On peut utiliser un instructeur qualifié pour la formation au sol à l'intention des pilotes pour la formation des régulateurs de vol sur des systèmes d'avion, à condition qu'il soit en contact avec le responsable du contrôle d'exploitation et que les systèmes d'avion soient enseignés en fonction de leur incidence sur le contrôle d'exploitation.

5.6 Période de validité – Date d'expiration – Formation de tout le personnel

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.67	703.91	704.111	705.113
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Lorsqu'une date commence ou se termine un jour précis, ou se poursuit jusqu'à une date précise, cette date comprend ce jour-là. Par conséquent, lorsque le RAC prévoit que la période de validité d'une vérification de compétence en ligne « expire le premier jour du treizième mois », la période de validité se termine à minuit ce premier jour du mois.

5.6.1 Prolongation de la période de validité

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.67(5)	703.91(3)	704.111(3)	705.113(5)
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Des prolongations d'au plus 60 jours après la date d'expiration normale peuvent être accordées dans les circonstances suivantes, à condition que la demande soit faite avant la date d'expiration :

(a) une maladie, un accident, une blessure ou toute autre question d'ordre médical qui empêche de terminer à temps les vérifications ou la formation;

(b) panne du simulateur, de l'entraîneur d'évacuation d'urgence de cabine ou d'aide à la formation;

(c) le simulateur ou l'entraîneur d'évacuation d'urgence de la cabine n'est pas disponible pour des raisons indépendantes de la volonté de l'exploitant;

(d) le pilote ou l'agent de bord ne peut pas assister à la séance prévue en raison de problèmes mécaniques de l'aéronef, de difficultés de nature météorologique ou de l'annulation du vol;

(e) une urgence d'ordre MABilial;

(f) toute autre raison qui, de l'avis des instances réglementaires, justifie une prolongation sans que la sécurité soit remise en cause;

(g) le temps écoulé depuis la date de la dernière vérification (ou de la formation requise) est d'au plus neuf mois dans le cas d'un CCP semestriel (ou d'une séance de formation), quinze mois dans le cas d'un CCP annuel ou une vérification de compétence en ligne, ou quinze mois dans le cas d'une formation annuelle d'agent de bord.

Remarque : L'incapacité d'un exploitant d'établir un calendrier ne serait pas une bonne raison pour demander une prolongation.

(2) Afin d'obtenir une prolongation, l'exploitant doit soumettre une demande officielle par écrit. La demande doit être soumise avant l'expiration de la période de validité de la formation en question, et elle doit inclure une proposition qui explique clairement au ministère que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

(a) On prévoit que de telles situations ne découleraient que de circonstances anormales et qu'elles seraient probablement uniques, par conséquent, chacune nécessitera une demande de prolongation distincte.

(3) Afin de montrer que la sécurité ne risque pas d'être compromise, l'exploitant devrait appuyer la demande au moyen de renseignements spécifiques (et de documentation à l'appui, s'il y a lieu), y compris :

(a) Quelles sont les circonstances à la source de la demande de prolongation?

(b) En quoi consiste la proposition?

(c) Quand la période de validité actuelle prend-elle fin?

(d) Quand le membre d'équipage a-t-il reçu sa dernière formation? (Ceci est important, car si elle a été reçue au cours des 60 jours avant la date d'expiration (et ainsi la date d'échéance n'a pas été changée), cela signifie qu'en temps réel, le membre d'équipage avait déjà dépassé une période de 12 mois entre les classes de formation.)

(e) Tout autre renseignement pertinent.

(4) L'exploitant doit être avisé que si une prolongation est accordée :

(a) la formation doit être suivie de la manière proposée;

(b) une autre prolongation n'est pas une option envisageable.

(5) Normalement, la période de validité sera prolongée de 30 jours.

(a) Une autre prolongation de 30 jours peut être accordée (sous réserve des points susmentionnés) au besoin.

(b) Si l'on sait dès le début que la question à l'origine de la prolongation ne sera pas réglée dans les 30 jours, la période de validité sera prolongée de 60 jours ou du maximum permis en fonction du point (1)(g) ci-dessus, selon la durée la plus courte.

5.7 Formation portant sur les politiques de la compagnie

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :	722.76(4)	723.98(5)	724.115(6)	725.124(5)
Document(s) :				

Réservé

5.8 Formation sur le réenclenchement des disjoncteurs

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	702.76(2)d)(vi)	703.98(2)d)	704.115(2)e)	705.124(2)e)
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Les politiques et les procédures de la compagnie concernant le réenclenchement des disjoncteurs doivent être clairement énoncées et facilement disponibles à l'ensemble du

personnel des opérations concerné par cette mesure. Ces politiques et procédures doivent multiplier les mises en garde concernant les dangers associés au réenclenchement d'un disjoncteur et insister sur l'importance de respecter scrupuleusement les directives de sécurité.

(2) Les exploitants doivent élaborer des programmes de formation à l'intention des membres d'équipage, du personnel de la maintenance et du personnel chargé de l'entretien des aéronefs au sol qui indiquent clairement les politiques et les procédures de la compagnie au sujet du réenclenchement des disjoncteurs.

(a) Les fabricants d'aéronefs fournissent normalement des directives dans l'AFM, les manuels de maintenance des aéronefs (AMM), et les manuels d'entretien courant; ces procédures et limites doivent être le fondement des procédures de réenclenchement de disjoncteurs propres à l'exploitant.

(b) La formation doit être donnée annuellement, et être offerte durant :

i. la formation technique au sol;

ii. l'entraînement synthétique ou la formation au pilotage;

(3) On accepte généralement que tout disjoncteur déclenché puisse être réenclenché au moins une fois. Cette idée peut prêter à confusion. Les points suivants doivent être pris en compte lors de l'élaboration des programmes de formation :

(a) Sachant qu'un disjoncteur d'ampérage élevé ou faible peut facilement déclencher un incendie, il est nécessaire de repérer et de corriger la défectuosité à l'origine avant de réenclencher tout disjoncteur.

(b) Au sol, le réenclenchement d'un disjoncteur déclenché pour une raison inconnue peut uniquement être effectué une fois que le personnel de la maintenance a déterminé la cause et établi que le disjoncteur peut être réenclenché en toute sécurité.

i. Un disjoncteur peut être actionné (déclenché ou réenclenché) lorsque cela est nécessaire dans le cadre d'une inspection de la maintenance approuvée ou d'une procédure de dépannage approuvée, à moins que les conditions existantes l'interdisent.

(c) En vol, un disjoncteur déclenché ne doit pas être réenclenché en vol, à moins que cette mesure ne fasse partie d'une procédure particulière figurant dans le manuel d'utilisation approuvé, les SOP, les listes de vérification et l'AFM dont se servent les membres d'équipage de conduite ou à moins que, selon le jugement du CdB, le réenclenchement du disjoncteur soit nécessaire pour achever le vol en toute sécurité.

i. Lorsque cette mesure est nécessaire, l'équipage de conduite devrait se limiter à un seul réenclenchement du disjoncteur au cours du vol.

(d) Il faut prendre des précautions particulières dans le cas du circuit de la pompe à carburant et/ou du système de jaugeage du carburant puisqu'il y a la possibilité que le carburant ou les vapeurs de carburant prennent feu s'il y a formation d'étincelles.

i. Le réenclenchement en vol d'une pompe de gavage à carburant et/ou du disjoncteur de jaugeage du carburant :

1. est à déconseiller à moins d'avoir l'autorisation du constructeur d'aéronefs, en plus d'obtenir l'autorisation du CdB.

2. le réenclenchement au sol est déconseillé avant d'avoir identifié la source de la défaillance électrique.

(e) Il ne faut pas tenter de réenclencher un disjoncteur qui se déclenche une deuxième fois.

(f) Un compte rendu détaillé des événements dans le journal de bord est une pratique de sécurité éprouvée en matière de suivi et peut fournir au personnel de la maintenance la clé pour un dépannage rapide et une prise de mesures correctives efficaces au sol. Le compte rendu doit inclure les points suivants :

i. les conditions qui existaient au moment du déclenchement du disjoncteur;

ii. les conditions qui existaient quand le disjoncteur a été réenclenché;

iii. les résultats du réenclenchement du disjoncteur.

(4) L'ISAC-Opérations aériennes chargé de la surveillance, de l'examen et de l'approbation des programmes de formation pertinents dans le MEC et dans la documentation connexe doit s'assurer que les exploitants ont incorporé dans leurs manuels les procédures de réenclenchement des disjoncteurs.

(a) Les renseignements doivent fournir suffisamment de détails pour que le personnel puisse aborder le problème de réenclenchement d'un disjoncteur, en vol et au sol.

(b) Les procédures doivent être conformes, sans être moins restrictives, aux directives émises par le constructeur de l'avion.

5.9 Formation technique au sol – Équipage de conduite

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.76	703.98	704.115	705.124
NSAC :	722.76(7)	723.98(6)	724.115(7)	725.124(6)
Document(s) :	CI 705-007			

Réservé

5.9.1 Autoformation des pilotes

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.76(7)	723.98(6)	S. O.	S. O.
Document(s) :				

(1) Si le programme de formation de l'exploitant comprend l'autoformation des pilotes, les détails de ce programme doivent être inclus dans le MEC.

(a) Cette autoformation n'est permise que pour les programmes de formation technique au sol.

(2) Les petits exploitants qui ne comptent qu'un seul pilote parmi leur personnel doivent faire en sorte que la formation en vol soit dispensée au pilote candidat par un pilote instructeur possédant l'expérience et les compétences appropriées sur le type d'aéronef.

(a) Un pilote employé par un autre exploitant qui satisfait aux exigences des NSAC serait acceptable.

(3) Dans le cas où un aéronef monoplace est utilisé, ce qui rend impossible la présence d'une autre personne à bord, les pilotes devront assumer leur propre formation en vol en se conformant au programme de formation approuvé décrit dans le MEC.

5.9.2 Formation sur les travaux élémentaires et l'entretien courant

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.76(2)d)(ii), 706.10-12	703.98(2)c)(ii), 706.10-12	704.115(2)a)(v)(B), 706.10-12	705.124(2)a)(iv)(B), 706.10-12
NSAC :	722.76(7)g), 726.10-12	723.98(6), 726.10-12	724.115(7), 726.10-12	725.124(6), 726.10-12
Document(s) :				

(1) Lorsque l'entretien courant fait partie des tâches du membre d'équipage de conduite, celui-ci sera formé conformément aux normes.

(2) La formation doit :

(a) être appropriée aux opérations de l'exploitant;

(b) détaillée dans le programme de formation de l'exploitant.

(3) Une formation élémentaire au travail et à l'entretien peut également être dispensée sous la supervision directe d'un ingénieur d'entretien d'aéronefs ou d'un ATO agréé en vertu de la Partie 4.

5.10 Formation sur entraîneur synthétique de vol et sur avion – Formation initiale, d'avancement et annuelle à l'intention des membres d'équipage de conduite

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.76(9)	A723.98(27)	A724.115(31)	725.124(8A)
Document(s) :				

Réservé

5.10.1 Programme de formation – Heures minimales de formation – Avions

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.76(12)	A723.98(27)	A724.115(31)	S. O.
Document(s) :				

Réservé

5.10.2 Programme de formation – Heures de formation – Hélicoptères

Sous-partie :	702	703	704	705

RAC :				
NSAC :				S. O.
Document(s) :				

Réservé

5.10.2.1 Généralités

(1) Les dispositions des NSAC ne précisent aucun nombre minimal d'heures de vol pour les programmes de formation initiale et périodique en vol sur **hélicoptère**.

(a) En l'absence de directives réglementaires pour préciser le nombre minimum d'heures de vol pour les programmes de formation en vol sur hélicoptère, le nombre minimum d'heures de vol précisé dans les dispositions des NSAC pour les programmes de formation initiale et périodique en vol sur **aéronef** (les renvois énumérés à l'article 5.10.1 ci-dessus) doit être utilisé à titre de **directive** pour l'élaboration et l'approbation des programmes de formation en vol sur hélicoptère.

(2) Un ISAC chargé d'examiner et d'approuver les programmes de formation en vol d'un exploitant, comme il est décrit dans le MEC, doit être satisfait que l'intention du RAC et des NSAC est respectée.

5.10.2.2 Formation périodique

(1) La formation périodique doit couvrir tout le programme de formation tous les deux ou trois ans, le cas échéant.

(2) On peut s'attendre à ce que les heures du programme de formation périodique sur hélicoptère soient moindres que les heures du programme de formation initiale.

5.10.3 Affectation des tâches de PF et PNF

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :		A723.98(27)b)	A724.115(31)c)	
Document(s) :				

(1) Les tâches de PNF(PM) et PF sont partagées de façon raisonnable entre les deux membres d'équipage de conduite.

(2) Tout doit être fait pour que chaque membre de l'équipage de conduite soit affecté à la formation selon son poste.

Par exemple, l'appariement idéal serait un commandant de bord et un premier officier.

(3) En règle générale, la formation des membres d'équipage de conduite dure la moitié du temps de celle des PF et la moitié de celle des PNF(PM).

(a) Cela peut être modifié selon la formation et les besoins des stagiaires, mais les PNF(PM) ne doivent pas recevoir moins de 25 % ni plus de 60 % du temps de formation sur simulateur ou aéronef alloué.

5.10.4 Période de consolidation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	S. O.	S. O.	
NSAC :	S. O.	S. O.	S. O.	725.106(7)
Document(s) :				

(1) La période de consolidation telle qu'elle est précisée dans la norme 725.106(7) est la période dans laquelle un pilote doit acquérir l'expérience d'exploitation initiale sur l'aéronef sur lequel il a réussi son CCP initial. Cette période vise à renforcer et à améliorer l'acquis de la formation initiale reçue par le pilote.

(a) Le pilote qui n'a pas effectué la période de vol requise dans les 120 jours peut se voir accorder une prolongation de 30 jours à condition que son niveau de compétence soit satisfaisant.

(b) Si la période de temps requise n'est pas terminée dans les 120 jours, l'exploitant doit faire une évaluation au sol du niveau de compétence du pilote, conformément à la norme. L'évaluation est effectuée par le transporteur et consignée dans le dossier du pilote. Cela peut se faire par n'importe quel moyen permettant à l'exploitant de s'assurer que la compétence du pilote est d'un niveau acceptable pour poursuivre la période de consolidation.

5.10.5 Programmes de transition et d'affectation indifférenciées sur plusieurs types d'appareils

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	S. O.	S. O.	705.106 (Exemption)
NSAC :	S. O.	S. O.	S. O.	
Document(s) :	Lettre de politique 173			

(1) Un programme d'affectation indifférenciée sur plusieurs types d'appareils (MFF) nécessite une exemption de l'application de l'article 705.106 du RAC et une exemption pour un programme de transition approuvé en vertu de la sous-partie 705.

(2) Les crédits relatifs à la vérification et au maintien des compétences pour un programme MFF (et de transition) doivent être établis soit par le rapport du comité d'évaluation opérationnelle (CÉO) pertinent ou approuvés par TCAC pour l'exploitant aérien en question.

(3) De nombreuses possibilités s'offrent aux exploitants et aux membres d'équipage de conduite lorsqu'il s'agit de tirer avantage des crédits relatifs à la formation, à la vérification et au maintien des compétences offerts dans le cadre des programmes de transition et/ou des programmes d'affectation indifférenciée sur plusieurs types d'appareils.

(a) Il est important de noter qu'il existe des différences entre les deux programmes et que dans la plupart des cas l'un ne peut pas être utilisé sans l'autre.

i. Un programme de transition est conçu pour offrir des crédits relatifs à la formation et à la vérification lorsqu'un exploitant veut obtenir des crédits de qualification sur une ou plusieurs variantes d'un même type ou d'un type commun ou différent d'appareil pour un pilote qui est actuellement qualifié sur l'aéronef de base.

ii. Un programme d'affectation indifférenciée sur plusieurs types d'appareils est conçu pour offrir des crédits relatifs aux exigences de maintien des compétences de 90 jours dans le cas d'un pilote qui utilise un aéronef de base et une ou plusieurs variantes d'un même type ou d'un type commun ou différent d'appareil dans la période de 90 jours entre des activités de formation ou de vérification.

(4) Un exploitant ne peut utiliser un programme d'affectation indifférenciée sur plusieurs types d'appareils sans posséder un programme de transition, mais il peut utiliser un programme de transition sans posséder de programme d'affectation indifférenciée sur plusieurs types d'appareils.

(a) Le programme d'affectation indifférenciée sur plusieurs types d'appareils n'est requis que lorsque le rapport du comité d'évaluation opérationnelle a conclu qu'il y avait des crédits envers les exigences de maintien de compétences spécifiques relatives aux décollages, aux atterrissages et aux secteurs sur l'un ou les deux aéronefs pouvant être utilisés dans le cadre d'un programme d'affectation indifférenciée afin de répondre aux exigences de qualification des pilotes. Des exemples sont fournis ci-après sur la façon dont un exploitant peut tirer avantage de ces deux programmes.

Exemple 1 – Un exploitant qui exploitait un A-320 depuis plusieurs années décide de faire l'achat d'une variante d'un type différent, l'A-330. Le membre d'équipage de conduite qui est actuellement qualifié sur l'A-320 qui fera la transition et qui utilisera alors exclusivement le nouvel aéronef ne devra se conformer qu'aux exigences du programme de transition approuvé de l'exploitant, ce qui comprend les crédits relatifs à la formation et à la vérification. L'aéronef de base sera l'A-320 jusqu'à l'expiration des crédits de formation et de vérification, auquel moment l'A-330 deviendra l'aéronef de base aux fins d'une future transition vers une autre variante.

Exemple 2 – Si, dans l'exemple 1, après une période de 3 ans, le membre d'équipage de conduite de l'A-330 est réaffecté exclusivement sur l'A-320, il devra se conformer aux exigences du programme de transition approuvé de l'exploitant qui contient des crédits relatifs à la formation et à la vérification et, dans ce cas, l'aéronef de base sera alors l'A-330. Le programme de transition peut également contenir des dispositions permettant au membre d'équipage de conduite d'alterner entre l'A-320 et l'A-330 tous les 6 mois. Cette situation n'est pas considérée comme un cas d'affectation indifférenciée sur plusieurs types d'appareils, puisque les deux aéronefs sont utilisés à l'intérieur d'une période de 90 jours.

Exemple 3 – Si l'exploitant de l'exemple 1 décide d'exploiter à la fois l'A-320 et l'A-330 dans la période entre les activités de formation et de vérification avec les mêmes membres d'équipage de conduite, le membre d'équipage de conduite affecté à ces aéronefs devra se conformer à la fois aux exigences du programme de transition approuvé de l'exploitant et aux exigences de son programme approuvé d'affectation indifférenciée sur plusieurs types d'appareils. Ce dernier programme ne pourrait pas être utilisé sans un programme de transition approuvé.

Exemple 4 – Si l'exploitant de l'exemple 1 décide d'acheter des variantes du même type d'A-320, soit l'A-319 et l'A-321, ces variantes seront considérées comme un même type par le rapport du comité d'évaluation opérationnelle. L'exploitant exploitera les trois variantes simultanément avec les mêmes membres d'équipage de conduite. Dans ce cas, l'exploitant devra s'assurer que les différences relatives à la formation et à la vérification, le cas échéant, sont identifiées entre les variantes dans les tableaux des exigences relatives aux différences entre les exploitants (ODR) requis par le programme de transition approuvé. Toutefois, puisque ces variantes sont réputées être du même type, il n'y a pas d'exigences relatives au maintien des compétences autres que celles prescrites pour un seul type exigées conformément à la disposition du RAC relative à la période de 90 jours.

5.10.5.1 Programmes de transition

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	S. O.	S. O.	705.106 (Exemption) 705.113 (Exemption)
NSAC :	S. O.	S. O.	S. O.	725.106 (Exemption)
Document(s) :	Lettre de politique 173			

(1) Une exemption aux RAC 705.106, 705.113 et 725.106 est requise en vertu de la sous-partie 705 pour appuyer un programme de transition approuvé.

(2) Les crédits relatifs à la vérification et au maintien des compétences pour un programme de transition doivent être établis soit par le rapport du comité d'évaluation opérationnelle (CÉO) pertinent ou approuvés par TCAC pour l'exploitant aérien en question.

(3) C'est l'exploitant qui a la responsabilité de désigner un aéronef de base afin de pouvoir l'adapter à ses besoins opérationnels. Généralement, lorsque l'exploitant exploite un aéronef pour lequel il veut obtenir des crédits de formation et de vérification dans le cadre d'un programme de transition approuvé, c'est ledit aéronef qui devient en premier lieu l'aéronef de base, mais ce n'est pas une obligation.

(a) Les tableaux des exigences relatives aux différences entre les exploitants (ODR) pertinents d'un rapport du CÉO peuvent offrir une meilleure dispense à l'exploitant à long terme dans certaines circonstances et l'aéronef de base sur lequel le programme de transition approuvé est fondé peut changer après l'approbation initiale pour faciliter la conformité aux exigences de formation et de vérification.

(b) Chaque fois que l'exploitant aérien désigne un aéronef de base différent, il doit faire approuver un nouveau tableau ODR et on peut lui demander de se conformer à des exigences de formation et/ou de vérification supplémentaires sur le nouvel aéronef de base désigné.

(4) Le choix du rapport d'évaluation opérationnelle (EO) à utiliser doit se faire entre le rapport pertinent le plus récent du comité d'évaluation opérationnelle de TCAC, du comité conjoint d'évaluation opérationnelle (CCÉO) ou du Flight Standardization Board (FSB) et ce choix doit être approuvé par l'ISAC-Opérations aériennes principal.

(a) Lorsque deux ou plusieurs rapports d'évaluation opérationnelle sont disponibles pour un aéronef de base et pour une ou plusieurs variantes d'aéronef de même type ou de type commun ou différent, le rapport du CÉO de TCAC devrait être utilisé.

(b) Lorsqu'un rapport du CÉO de TCAC n'est pas disponible ou lorsque TCAC n'a pas fait partie de l'EO, le rapport du CCÉO ou du FSB doit être utilisé.

(c) Lorsqu'aucun de ces deux rapports n'est disponible, le rapport d'évaluation opérationnelle du pays ayant la réglementation la plus commune avec celle du Canada devrait être utilisé.

(d) En cas d'incertitude quant à quel rapport d'évaluation opérationnelle doit être utilisé, l'ISAC-Opérations aériennes principal devrait contacter le Chef, Normes de l'aviation commerciale (AARTF).

5.10.6 Formation périodique tous les six mois au lieu du CCP

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S. O.	S. O.	S. O.	
NSAC :	S. O.	S. O.	S. O.	725.113
Document(s) :				

(1) Les pilotes qui réussissent un CCP initial doivent subir un CCP semestriel avant de commencer un programme de formation périodique qui permet de remplacer le CCP semestriel par une séance de formation.

(2) L'obligation de subir un CCP semestriel au cours des 12 premiers mois de la transition à un nouveau type d'aéronef s'applique également au pilote qui passe à un type d'aéronef pour la deuxième fois ou plus et, étant donné le temps qui s'est écoulé depuis le CCP, exige un CCP initial.

(a) Un pilote dont la validité du CCP ou de la vérification de compétence en ligne a expiré depuis 24 mois ou plus, doit subir un CCP initial suivi d'un CCP semestriel.

(3) Un pilote qui passe au niveau supérieur sur le même type d'équipement doit également subir un CCP initial de transition.

(4) Un commandant de bord qualifié pour occuper le siège de droite et qui devient premier officier sur le même type d'équipement, peut commencer (ou poursuivre) le programme qui remplace le CCP semestriel par une séance de formation.

5.11 Formation aux procédures dans le poste de pilotage des membres d'équipage de conduite

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				725.124(7)
Document(s) :				

Réservé

5.12 Entraîneur synthétique de vol

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.76(9)	723.98(7)	724.115(8)	725.124(8)
Document(s) :	TP 9685			

(1) TC doit approuver l'utilisation des entraîneurs synthétiques de vol dans les programmes de formation, les programmes en vue d'une nouvelle qualification et les CCP.

(2) On encourage fortement les exploitants à utiliser les entraîneurs synthétiques de vol chaque fois que l'occasion se présente.

(3) L'utilisation des entraîneurs synthétiques de vol est facultative pour les exploitants régis par la sous-partie 703, sauf dans les cas suivants :

(a) la formation nécessaire aux minimums de décollage inférieurs à la norme (RVR 1200 pieds ou visibilité de 1/4 mille) – Aéronefs sans performances de décollage approuvées (alinéa 723.98(20)b) des NSAC);

(b) la formation initiale pour le transport de passagers dans un aéronef monomoteur pour les vols IFR ou VFR de nuit (NSAC 723.98(24)).

(4) Voici les caractéristiques des différents niveaux d'entraîneurs synthétiques de vol :

(a) Dispositif d'entraînement au vol :

i. Il s'agit d'une réplique du poste de pilotage composé d'interrupteurs, d'instruments, de cadrans, etc., qui est utilisé essentiellement pour la formation sur les compétences d'évacuation d'urgence.

ii. Il peut comporter un système mobile ou visuel, mais à moins qu'ils ne soient approuvés, ces systèmes supplémentaires ne sont pas reconnus.

iii. Les appareils sont homologués par TCAC et reçoivent un niveau d'un à sept, un étant le moins complexe.

iv. Un niveau élevé de complexité permet d'utiliser l'appareil pour une formation plus avancée.

(b) Simulateur de vol complet de niveau A :

i. Cet entraîneur synthétique de vol est monté sur une plateforme mobile et possède un système de visualisation, ce qui lui permet de servir à la totalité de la formation à vue et au CCP.

ii. Lorsqu'un simulateur de vol complet de niveau A est utilisé pour la formation initiale, il faut également assurer une formation en vol complète et un CCP en vol.

iii. La formation périodique, et les CCP peuvent être effectués entièrement sur un appareil de niveau A.

(c) Simulateur de vol complet de niveau B :

i. Il comporte un système visuel et de mouvement de plus grande fidélité que celui de niveau A.

ii. Les systèmes permettent à l'appareil de reproduire exactement la manipulation de l'aéronef pour les effets au sol et permettent une perception de profondeur exacte ainsi que des repères visuels pour évaluer la vitesse de descente.

iii. Par conséquent, il permet une formation sur atterrissage (c'est-à-dire que toute la formation périodique et la formation pour le maintien de la compétence de 90 jours peuvent être effectuées sur un simulateur de vol complet de niveau B).

iv. Un simulateur de vol complet de niveau B est compatible avec les programmes de formation de niveau A.

(d) Simulateur de vol complet de niveau C :

i. La fidélité de ce simulateur est encore plus élevée que celle de niveau B.

ii. Les systèmes visuels comprennent un angle plus large (vue latérale) que les appareils de niveau A et B.

iii. Il est compatible avec les programmes de formation de la phase 2 et une formation sans temps de vol à condition que certaines exigences relatives à l'expérience du pilote soient satisfaites.

(e) Simulateur de vol complet de niveau D :

i. Il est d'une fidélité plus élevée que le simulateur de niveau C.

ii. Il comprend une présentation visuelle de jour.

iii. Il est compatible avec les programmes de formation de phase 3 qui permettent une formation sans temps de vol pour les pilotes qui n'ont pas d'expérience sur des types d'aéronefs semblables.

(5) Pour une description plus détaillée des diverses classes d'entraîneurs synthétiques de vol, ainsi que la base de certification, consulter le TP 9685, *Manuel des simulateurs d'avion et de giravion*.

Remarque : Le niveau de l'entraîneur n'est pas le même que le niveau du programme de formation.

5.12.1 Utilisation de simulateurs de vol étrangers

(1) Les exploitants canadiens peuvent utiliser un simulateur étranger pour la formation, la délivrance de licence ou la vérification des équipages de conduite, à condition qu'il soit approuvé par TCAC.

Remarque : Un simulateur de la FAA approuvé jusqu'au niveau A est approuvé par TCA.

(2) L'exploitant qui demande l'autorisation d'utiliser un simulateur étranger pour la formation, la vérification ou la délivrance de licences à des membres d'équipage de conduite doit en faire la demande par écrit au bureau régional pertinent de TCAC ou à AARX, en demandant une évaluation du simulateur étranger.

(a) Cette demande doit comprendre :

i. le Guide des essais d'approbation (GEA) du simulateur;

ii. une attestation de conformité qui stipule que :

1. le simulateur répond aux spécifications techniques pour le niveau requis (A, B, C ou D);

2. des procédures de contrôle de la configuration du matériel et des logiciels spécifiques ont été établies.

5.12.2 Simulation d'illusion de piste et de conditions de surface

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :				725.124(11)c)(iii), 725.124(12)b)(i)
Document(s) :				

(1) Diverses perspectives visuelles de la piste sont nécessaires pour satisfaire aux exigences de formation. Voici des exemples de ce que l'on s'attend à retrouver :

(a) visibilité réduite en raison de phénomènes d'obscurcissement : brouillard, brume, poudrerie, averses de neige;

(b) utilisation de différentes pistes avec différentes approches, seuils et configurations d'éclairage de l'axe de piste;

i. les diverses « images de visée » de piste présentées à un pilote sur des approches visuelles avec trajectoire de descente à angle trop faible, trop profond et nominal (correspondant à un ILS).

Cela est particulièrement important pour les simulateurs d'aéronefs gros porteurs, et les situations où le pilote est relativement inexpérimenté.

5.13 Programme de formation de niveau A pour les pilotes

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :		723.98(8)	A724.115(9), H724.115(8)	725.124(9)
Document(s) :				

Réservé

5.14 Programme de formation de niveau B pour les pilotes autres que les pilotes de relève en croisière

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :		A723.98(9), H723.98(8)	A724.115(10), H724.115(8)	725.124(10)
Document(s) :				

Réservé

5.15 Programme de formation de niveau C pour les pilotes autres que les pilotes de relève en croisière

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :		A723.98(9.1), H723.98(8.1)	A724.115(10.1), H724.115(9.1)	725.124(11)
Document(s) :				

Réservé

5.15.1 Formation supplémentaire sur simulateur au lieu de formation sur aéronef

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				

NSAC :	S.O.	A723.98(9.1)c), H723.98(8.1)c)	A724.115(10.1)c), H724.115(9.1)c)	725.124(11)c)
Document(s) :				

(1) Les pilotes/équipages de conduites doivent participer à un certain nombre de tâches simulées supplémentaires si l'exploitant souhaite supprimer l'exigence relative à la formation sur aéronef (en supposant que les conditions de la norme sont respectées).

(a) Toutes les tâches supplémentaires peuvent être incorporées au plan de cours approuvé et n'ont pas besoin d'être effectuées comme un seul bloc d'activités.

(2) Le vol en ligne simulé (le cas échéant, pour les aéronefs régis par la sous-partie 703, les sous-parties 704 et 705) doit être structuré de façon à émuler un vol en ligne réel autant que possible.

(a) Il doit comprendre la planification du vol, les prévisions et les observations météorologiques, les autorisations ATC, les changements de fréquence radio, etc.

(b) Chaque pilote doit effectuer un secteur en tant que pilote aux commandes (PF) et un autre secteur en tant que pilote qui n'est pas aux commandes (PNF).

(c) Si le programme de formation approuvé comprend déjà cet exercice ou l'équivalent dans les scénarios de formation, cette exigence est satisfaite.

5.16 Programme de formation de niveau D pour les pilotes autres que les pilotes de relève en croisière

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :		A723.98(9.2), H723.98(8.2)	A724.115(10.2), H724.115(9.2)	725.124(12)
Document(s) :				

Réservé

5.16.1 Formation supplémentaire sur simulateur au lieu de formation sur aéronef

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC				
NSAC :	S.O.	A723.98(9.2)b), H723.98(8.2)b)	A724.115(10.2)b), H724.115(9.2)b)	725.124(12)b)
Document(s) :				

(1) Les pilotes/équipages de conduites doivent participer à un certain nombre de tâches simulées supplémentaires si l'exploitant souhaite supprimer l'exigence relative à la formation sur aéronef (en supposant que les conditions de la norme sont respectées).

(a) Toutes les tâches supplémentaires peuvent être incorporées au plan de cours approuvé et n'ont pas besoin d'être effectuées comme un seul bloc d'activités.

(b) En plus des tâches supplémentaires décrites dans le programme de niveau C, les programmes de formation de niveau D doivent comprendre une partie traitant de la formation en vol VFR.

i. L'exigence relative à la partie VFR comprend un minimum de quatre heures de formation, divisées également entre les tâches de PF et de PNF(PM).

ii. La « Remarque » connexe affichée immédiatement après l'exigence relative à la formation VFR permet qu'une partie de la durée supplémentaire de formation au vol VFR soit utilisée pour d'autres exercices, pourvu que le candidat démontre ses compétences dans les manœuvres VFR.

1. Cette durée supplémentaire de formation n'a pas pour objet de faire partie des heures minimales de formation de niveau C, comme décrit aux sous-parties 703 et 704. Cette Remarque indique très clairement *« à titre de formation supplémentaire aux exigences du niveau C »*.

2. L'intention de la Remarque est qu'une partie des quatre heures de formation au vol VFR obligatoire puisse être utilisée pour offrir une formation sur simulateur plus avantageuse et adaptée pour un stagiaire expérimenté ou de niveau avancé qui peut démontrer sa compétence dès le début de la formation au vol VFR, et d'utiliser le temps qui reste à d'autres fins de formation conformément aux critères de formation du niveau C (mais non pour réduire ou incorporer ce temps dans la durée standard précisée pour le niveau C comprise dans les sous-parties 703 et 704).

(1) Le vol en ligne simulé (le cas échéant, pour les aéronefs régis par la sous-partie 703, les sous-parties 704 et 705) doit être structuré de façon à émuler un vol en ligne réel autant que possible.

(a) Il doit comprendre la planification du vol, les prévisions et les observations météorologiques, les autorisations ATC, les changements de fréquence radio, etc.

(b) Chaque pilote doit effectuer un secteur en tant que pilote aux commandes (PF) et un autre secteur en tant que pilote qui n'est pas aux commandes (PNF).

(c) Si le programme de formation approuvé comprend déjà cet exercice ou l'équivalent dans les scénarios de formation, cette exigence est satisfaite.

(2) Le vol en ligne est une exigence distincte et obligatoire de la norme qui ne peut pas être combinée aux autres exigences relatives à la formation sur simulateur de vol complet. Le programme de cours de l'exploitant doit refléter ces exigences comme des fonctions distinctes de formation.

(3) L'exigence relative au vol en ligne ne précise aucune longueur ou durée de secteur pour chaque siège; par conséquent, l'exploitant doit choisir les secteurs de vol en ligne qui reflètent de façon réaliste ses opérations réelles, ou qui permettent au moins aux pilotes d'avoir assez de temps pour préparer chaque étape de l'exercice.

5.17 Programme de formation de vol sur aéronef seulement

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC				
NSAC :	722.76(10)	723.98(10)	724.115(11)	725.124(13)
Document(s) :				

(1) Au moment de prévoir la formation de vol sur aéronef, qu'elle soit initiale, périodique ou tout autre type de formation, l'exploitant aérien doit prendre en considération la santé physique de l'instructeur et du candidat en formation.

(a) L'horaire devrait tenir compte des autres tâches que l'instructeur est tenu d'accomplir dans sa journée et s'assurer qu'il sera en mesure de donner un rendement optimal.

(b) Étant donné qu'une personne est plus apte à acquérir et à retenir de nouvelles connaissances lorsqu'elle est reposée, l'horaire du candidat en formation devrait également être pris en considération afin de maximiser les bienfaits de la formation.

(c) Il faudrait éviter les séances de formation qui ont lieu après que l'instructeur ou le candidat ont terminé une journée complète de travail.

(2) Lors d'une séance d'entraînement en vol, l'instructeur doit non seulement intervenir chaque fois qu'une urgence survient en vol, mais il lui incombe aussi de créer à l'intention du candidat un environnement qui soit propice à l'apprentissage, de créer et/ou simuler un nombre de situations d'urgence, de surveiller le rendement du candidat, de corriger toute erreur ou tout résultat inadéquat et de s'assurer que le vol est effectué de manière sécuritaire.

(3) Un exploitant qui n'a d'autres options que de prévoir une séance d'entraînement en vol à la fin d'une journée de travail devrait utiliser le SGS afin de cerner tout risque potentiel lié à cette activité et d'analyser chaque risque au moyen d'une évaluation des risques.

(a) L'exploitant serait par la suite à même de mettre sur pied des mesures de redressement en vue d'éviter des incidents ou des accidents.

5.18 Formation sur les procédures d'urgence pour les membres d'équipage de conduite

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.76(2)c)(iii)	703.98(2)c)(iii)	704.115(2)a)(v)(C)	725.124(2)a)(iv)(C), 725.124(2)b)(iv)(C)
NSAC :	722.76(13)	723.98(11)	724.115(12)	725.124(14)
Document(s) :				

Réservé

5.18.1 Généralités

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.76(13)	723.98(11)	724.115(12)	725.124(14)
Document(s) :				

(1) Les membres d'équipage de conduite doivent recevoir une formation sur l'emplacement et le fonctionnement de l'équipement de secours à bord de l'aéronef.

(2) Sauf indication contraire, l'équipement utilisé pendant la formation pratique doit présenter les mêmes caractéristiques et fonctionner de la même façon que celui installé à bord de l'aéronef de l'exploitant.

(a) En aviation, la formation pratique est en général considérée comme étant la « mise en application » du savoir. La formation pratique garantit l'efficacité de la mise en application de la théorie lorsque celle-ci est combinée avec l'ensemble des compétences requises pour effectuer une tâche, particulièrement quand il faut évaluer le rendement.

(3) Bien que les vidéos éducatives, les cours et la lecture de documents permettent d'acquérir la théorie fondamentale, ils ne suffisent pas pour combler le besoin de formation pratique.

(4) Lorsqu'on procède à l'évaluation du programme de formation sur les procédures d'urgence d'un exploitant, les points suivants concernant les éléments exigeant une formation pratique devraient être pris en considération :

(a) Utilisation des extincteurs :

i. Le programme devrait exiger que chaque pilote retire l'extincteur de son support ou de son emplacement de rangement et simule son utilisation (tirer, viser, presser et balayer).

ii. Il ne devrait pas exiger que les pilotes éteignent un feu réel ni qu'ils déchargent l'extincteur.

iii. Si l'extincteur est à la portée du siège du pilote, la formation devrait alors se faire lorsque le pilote est attaché dans son harnais de sécurité.

(b) Fonctionnement des sorties d'urgence :

i. Concernant les activités régies par la sous-partie 705 :

1. Le pilote doit être en mesure de faire fonctionner la porte de l'entrée principale de l'aéronef. Il n'est pas nécessaire que le pilote passe par la sortie pour évacuer l'aéronef au cours de l'exercice. Il n'est pas prévu que le pilote ouvre toutes les sorties d'un aéronef :

a. lorsque le fonctionnement des sorties en situation d'urgence est le même pour toutes les sorties de l'aéronef;

b. lorsque le fonctionnement des sorties en situation d'urgence entraîne le déploiement et le gonflage automatiques de la glissière (les sorties équipées de glissières doivent être munies d'une telle glissière ou d'un dispositif de simulation approprié), pouvant causer des dommages à l'aéronef, ou occasionner des travaux de maintenance si les sorties ont été conçues pour n'être utilisées qu'une seule fois. Dans de tels cas, une présentation vidéo approuvée démontrant le fonctionnement en situation d'urgence peut constituer une solution de rechange acceptable; ou

c. lorsque le fonctionnement des sorties d'un type d'aéronef est le même que celui des sorties d'un autre type d'aéronef.

ii. Concernant les activités régies par les sous-parties 702, 703 et 704 :

1. Si des tâches ont été attribuées au pilote pendant une évacuation et que celui-ci doive ou puisse devoir faire fonctionner une sortie, ou le faire faire par un passager, il doit être capable de faire fonctionner chaque type de sortie installé sur l'aéronef. Il n'est pas nécessaire que le pilote passe par les sorties pour évacuer l'aéronef au cours de l'exercice. Il n'est pas prévu que le pilote ouvre toutes les sorties d'un aéronef :

a. lorsque le fonctionnement des sorties en situation d'urgence est le même pour toutes les sorties de l'aéronef;

b. lorsque le fonctionnement des sorties d'un type d'aéronef est le même que celui des sorties d'un autre type d'aéronef.

(c) Enfiler et gonfler le gilet de sauvetage (s'il y a lieu) :

i. Chaque pilote doit retirer le gilet de sauvetage, l'enfiler correctement, serrer les sangles, repérer les tubes et les tirettes de gonflage à bouche et manuel, et simuler les techniques de gonflage et de dégonflage.

(d) Préparation des passagers en vue d'un atterrissage d'urgence :

i. Chaque pilote pratique les procédures approuvées de l'exploitant pour préparer les passagers en situation d'urgence.

ii. Cette partie de la formation peut être incorporée dans les procédures décrites dans le programme approuvé de formation au pilotage de l'exploitant.

(e) Procédures d'évacuation d'urgence :

i. Si des tâches ont été attribuées au pilote pendant une évacuation, il/elle doit y participer en tant que membre d'équipage.

ii. Pour ce qui est des exploitants régis par les sous-parties 703 et 704, le pilote étant, en fin de compte, responsable de l'évacuation des passagers, il/elle doit participer à une évacuation de l'aéronef conformément aux procédures établies par l'exploitant.

(f) Retrait des radeaux de sauvetage du compartiment de rangement, déploiement et gonflage de ceux-ci et embarquement à bord (le cas échéant) :

i. Les membres d'équipage de conduite devront démontrer qu'ils peuvent :

1. accéder au compartiment de rangement du radeau et faire l'expérience de la difficulté qu'il y a à manœuvrer le lourd paquet du radeau replié dans un espace restreint qui équivaut à une allée de cabine passagers;

2. observer toutes les caractéristiques d'un radeau bien gonflé;

3. prendre place à bord du radeau, aider les passagers à y monter et repérer le cordon de gonflage;

4. repérer le mécanisme de dégagement du radeau et décrire verbalement la façon dont on largue le radeau à partir de l'aéronef;

5. examiner la trousse de survie du radeau, puis revoir la manière d'en utiliser tous les éléments.

ii. On peut se servir d'un substitut pour les radeaux, sous réserve qu'il n'y ait pas de différences marquées en ce qui a trait au poids, aux dimensions, à l'apparence, aux caractéristiques techniques et au mode d'utilisation; en outre, les différences éventuelles devront faire l'objet d'une formation particulière.

iii. Les membres d'équipage de conduite devront aussi recevoir une formation sur les techniques de redressement d'un radeau renversé, de montage du cône ou toile de protection et de gestion de l'utilisation du radeau. Cette formation peut être donnée sous forme d'enseignement théorique ou de formation pratique.

(g) Membres d'équipage de conduite pris d'un malaise (applicable à un équipage de conduite d'au moins deux personnes) :

i. Chaque membre d'équipage de conduite devra participer à un exercice au cours duquel un membre d'équipage de conduite agira comme s'il était pris d'un malaise. La formation devra inclure les instructions que devrait donner le membre d'équipage de conduite à un passager ou à un agent de bord afin d'immobiliser le membre d'équipage de conduite pris d'un malaise sur son siège, ainsi que toute procédure de communication/coordination pour aider les autres membres de l'équipage de conduite.

(5) Les ISAC qui participent à l'approbation et à la surveillance des programmes de formation établis par les exploitants devraient vérifier que la formation sur les procédures d'urgence atteint l'objectif des NSAC pertinentes, en particulier lorsqu'une formation pratique est exigée.

5.18.2 Formation aux procédures d'urgence – Évacuation et amerrissage

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.76(13)g)	723.98(11)d)	724.115(12)d)	725.124(14)d)
Document(s) :				

(1) La formation aux procédures d'évacuation d'urgence doit être donnée sur tous les types d'aéronefs.

(2) La formation sur l'amerrissage forcé doit être donnée sur les types d'aéronefs utilisés pour des vols prolongés au-dessus de l'eau et qui doivent transporter de l'équipement de survie en vertu de l'article 602.63 du RAC.

(a) L'amerrissage est une descente prévue et contrôlée vers un plan d'eau à la suite d'une urgence alors que le contact involontaire avec l'eau est un contact imprévu (pendant les départs ou les approches au-dessus des plans d'eau).

(3) Si l'aéronef est utilisé de façon à nécessiter le transport de radeaux de sauvetage, l'équipage doit être formé aux procédures d'urgence ainsi qu'au déploiement des radeaux et de l'équipement d'urgence à bord du radeau.

(4) La formation devrait également comprendre l'exécution des listes de vérification et des mesures que l'équipage doit prendre en cas d'évacuation d'urgence. En voici les éléments :

(a) les listes de vérification à exécuter;

(b) les organismes à informer et l'information à fournir;

(c) l'exposé aux agents de bord (s'il y a lieu);

(d) l'exposé aux passagers;

(e) les dispositions à l'atterrissage, la protection de l'aéronef, l'annonce aux passagers;

(f) les issues et procédures d'évacuation.

5.19 Formation de remise à jour des compétences

5.19.1 Exigences pour expérience récente non satisfaites

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S. O.	723.98(12)	724.115(13)	725.124(15)
Document(s) :				

Réservé

5.19.2 Après l'expiration du CCP

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S. O.	A723.98(13)	A724.115(14)	725.124(16)
Document(s) :				

Réservé

5.20 Vérification et formation d'avancement

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.76(5)	A723.98(15)	A724.115(15)	725.124(17)
Document(s) :				

(1) Les exigences relatives à la formation et à la vérification d'avancement en vol ne sont pas nécessaires pour un pilote qui a besoin d'une formation d'avancement sur un type d'aéronef pour lequel il/elle a déjà reçu une qualification à titre de commandant en second à condition qu'il/elle ait des qualifications à jour sur l'aéronef à titre de commandant en second avec 100 heures sur type.

5.21 Formation pour occuper le siège de droite

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S. O.	A723.98(14)	A724.115(16)	725.124(18)
Document(s) :				

(1) Le pilote sur type doit recevoir la formation et faire preuve de sa compétence avant d'occuper le siège de droite sur un vol commercial.

(a) La quantité de formation varie selon les différences de tâches entre les deux sièges.

(b) Lorsque les tâches sont très différentes, l'ampleur et la portée de la formation en tiennent compte.

5.22 Formation des pilotes de relève en croisière (PRC)

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S. O.	S. O.	S. O.	725.124(19)
Document(s) :				

Réservé

5.23 Entraînement type vol de ligne (LOFT)

5.23.1 Généralités

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S. O.	S. O.	S. O.	725.124(20)
Document(s) :				

(1) Avant que le CCP semestriel soit remplacé par une séance de formation de LOFT, la compagnie aérienne et le pilote doivent avoir acquis une année d'expérience sur l'aéronef.

(2) Actuellement, les systèmes d'aéronef et la formation périodique pour les situations d'urgence (simulateur) exigent que les systèmes et les urgences pertinents soient traités au cours d'une période de 12 mois conformément au MEC.

(a) Lorsqu'on remplace le CCP semestriel par un entraînement périodique, les exigences relatives aux systèmes et aux urgences peuvent être satisfaites sur une période de trois ans sur approbation de TCAC.

5.23.2 Textes servant de guides pour les LOFT

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				705.124
NSAC :	S. O.	S. O.	S. O.	725.124(20)
Document(s) :				

Réservé

5.24 Formation initiale et périodique des mécaniciens navigants et des seconds officiers

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :		S. O.	S. O.	725.124(20A)
Document(s) :				

Réservé

5.25 Formation du régulateur de vol

Sous-partie :	702	703	704	705

RAC			704.109	705.110
NSAC :			A724.109	725.124(21)
Document(s) :	TP 12513			

(1) La formation du régulateur de vol est requise pour les systèmes de contrôle d'exploitation de type A et B, lesquels ne sont requis que pour :

(a) la sous-partie 705;

(b) les vols IFR sans aérodrome de dégagement en vertu de la sous-partie 704.

5.25.1 Limites d'âge pour les régulateurs de vol

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC				
NSAC :			A724.109	725.124(21)q)
Document(s) :				

(1) L'exploitant doit indiquer dans les dossiers de l'employé l'âge ou la date de naissance du régulateur à titre de preuve que le régulateur satisfait aux normes minimales relatives à l'âge des NSAC.

(a) Il est suggéré que cette information figure dans le dossier de formation du régulateur.

5.25.2 Formation initiale et périodique

(1) Le programme de formation doit :

(a) durant le cours initial, couvrir tous les sujets énumérés à l'alinéa 725.124(21)s) des NSAC.

(b) durant les cours suivants de formation périodique, couvrir tous les sujets énumérés à l'alinéa 725.124(21)s) des NSAC pendant trois (3) ans.

Remarque : Certains sujets exigent une formation plus fréquente (p. ex., dégivrage).

(2) La validité du certificat de régulateur de vol est maintenue par le régulateur :

(a) en participant à la formation annuelle;

(b) en réussissant la vérification de compétence annuelle. Cette vérification :

i. doit être effectuée au plus tard le premier jour du treizième mois suivant la date d'agrément;

ii. doit être effectuée par un inspecteur régulateur de vol;

iii. doit se dérouler pendant les heures normales d'exploitation;

iv. doit comprendre une évaluation des éléments de la liste stipulée aux sous-alinéas 725.124(21)i)(i à xxii) des NSAC.

Remarque : Les vérifications de compétence renouvellent la validité des examens généraux pour une durée de deux ans.

(3) En ce qui concerne la formation initiale, les régulateurs doivent terminer toutes les tâches requises en vertu de l'article 725.124 des NSAC avant d'être recommandés en vue d'une vérification de la compétence d'un régulateur (VCR).

(4) En ce qui touche la formation périodique, la VCR périodique peut avoir lieu avant l'achèvement de toute la formation spécifique périodique. Pour maintenir la validité de l'autorité du régulateur de vol :

(a) La VCR périodique doit avoir lieu avant le premier jour du treizième mois suivant la VCR précédente réussie;

(b) La formation spécifique doit être valide (c.-à-d. elle a eu lieu ou aura lieu durant l'année civile courante).

5.25.3 Sommaire et séquence de la formation du régulateur de vol

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC				
NSAC :			A724.109	725.124(21)a)
Document(s) :	IP 725-001, TP 12513			

(1) Voici la séquence des événements en ce qui concerne la formation et l'agrément des régulateurs de vol :

(a) Formation générale :

i. La formation devrait être basée sur le guide d'étude TP 12513 – *Régulateur de vols – Guide d'étude et de référence.*

1. Le guide fournit des renseignements sur la matière couverte par les deux examens généraux mentionnés ci-dessous, à l'alinéa ii.

2. Il n'est pas obligatoire d'avoir suivi une formation pour se présenter aux examens généraux.

a. Un candidat peut choisir :

i. l'auto- apprentissage, ou;

ii. assister à une formation générale à une école de son choix.

Plusieurs écoles privées et publiques offrent des cours de préparation aux examens généraux, toutefois ces établissements ne sont ni approuvés ni réglementés par TCAC.

ii. Le candidat doit réussir les deux examens généraux, le premier sur les opérations et l'autre sur la météorologie.

1. Les examens sont supervisés par la Direction de la délivrance des licences de TCAC.

iii. La réussite à la vérification de compétence initiale du régulateur de vol avec un exploitant renouvelle la validité de l'examen général de TCAC jusqu'au premier jour du vingt-cinquième mois suivant la vérification de compétence;

(b) Formation spécifique :

i. Contenu de la formation spécifique :

1. formation au sol;

2. formation en cours d'emploi (propre à l'exploitant).

a. La durée varie selon la complexité des opérations.

b. Si le système de contrôle d'exploitation de l'exploitant comprend un certain nombre de quarts précisés, la formation est offerte pour tous;

3. MABiliarisation avec le poste de pilotage pendant des vols commerciaux réels;

4. examens (élaborés par l'exploitant);

5. vérification de compétence.

(c) Agrément :

i. le régulateur de vol reçoit un certificat après avoir suivi avec succès toute la formation ci-dessus et avoir réussi à la vérification de compétence;

ii. le certificat est valide pour exercer les tâches de régulateur de vol pour un exploitant lorsque le candidat a reçu la formation spécifique.

1. Le formulaire de vérification de compétence d'un régulateur de vol doit servir à attester l'agrément du régulateur de vol jusqu'à ce qu'il ait son certificat en main.

iii. Tous les formulaires de vérification de compétence doivent être versés au dossier de formation d'un régulateur de vol.

5.25.4 Formation pour de multiples zones d'exploitation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC				
NSAC :			A724.109	725.124(21)(h)
Document(s) :				

(1) Dans le cas où un régulateur de vol est responsable de multiples zones d'exploitation, une rotation de ces zones peut être effectuée jusqu'à ce que, au fil des ans, il ait examiné toutes les zones d'exploitation.

(a) Le processus doit être repris une fois que l'employé a touché à toutes les zones d'exploitation.

(b) Un rapport de voyage doit être rédigé et consigné dans le dossier de formation du régulateur de vol.

5.25.5 Formation pour un nouvel exploitant

(1) Dans le cas où un nouvel exploitant entreprend pour la première fois des opérations de vol, on prévoit que les strapontins serviront dans les premières semaines aux inspections et à la formation de l'équipage de conduite.

(a) Les nouveaux exploitants qui ne peuvent donner de cours de MABiliarisation au poste de pilotage aux régulateurs de vol recevront une autorisation temporaire leur accordant un délai d'au plus six mois pour satisfaire à cette exigence.

5.25.6 Services de régulation de vol et de surveillance de vol assurés par contrat

Sous-partie :	702	703	704	705

RAC				
NSAC :			A724.109	725.124(21)(n)
Document(s) :				

(1) Avant de confier à un organisme extérieur la régulation ou la surveillance des vols, il incombe à l'exploitant de s'assurer que tous les régulateurs ont les certificats appropriés.

(a) Les employés de l'organisme contractant qui fournit les services de régulation de vols et/ou de surveillance de vol pour l'exploitant seront considérés par TCAC comme des employés de l'exploitant sur le plan de l'agrément.

(b) Tous les régulateurs qui fournissent des services de régulation et de surveillance des vols pour des exploitants canadiens doivent être agréés par cet exploitant.

(c) La vérification de compétence de chaque régulateur de vol doit être accomplie dans un environnement de contrôle d'exploitation réel comprenant les vols et les aéronefs de l'exploitant pour lequel le régulateur est évalué.

5.25.7 Lignes directrices relatives à la vérification de compétence des régulateurs de vol

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC				
NSAC :			A724.109	725.124(21)(i)
Document(s) :	TP 14114			

(1) Les exploitants désignent habituellement une personne pour représenter le ministre pour donner la formation du régulateur de vol et effectuer la vérification.

(a) Ce poste est connu comme un régulateur vérificateur agréé.

(b) Le programme de régulateur vérificateur approuvé est décrit dans le document TP 14114.

(2) La vérification de compétence pour les régulateurs de vol est décrite à l'alinéa 725.124(21)i) des NSAC. Les éléments qui y figurent :

(a) sont les éléments minimums exigés;

(b) peuvent être élargis à la discrétion de l'exploitant.

(3) Des lignes directrices concernant le déroulement de la vérification de compétence se trouvent dans le document TP 14114.

5.25.8 Requalification du régulateur de vol

(1) Les régulateurs de vol précédemment qualifiés qui n'ont assuré aucune fonction de régulation des vols pour un exploitant pendant plus de 24 mois doivent repasser les examens généraux de TCAC.

(a) L'ISAC principal de l'exploitation (IPE) de l'exploitant peut autoriser une réduction de la formation initiale spécifique de l'exploitant, conformément à l'IP n° 725-001, en se fondant sur la participation du régulateur aux opérations de l'entreprise et sur la durée de la période d'inactivité.

(b) Cette formation doit être suivie par une formation en cours d'emploi et par une vérification de compétence subie avec succès.

5.25.9 Instructeur régulateur de vol et inspecteur régulateur de vol

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC				
NSAC :			A724.109	725.124(21)(f)
Document(s) :				

(1) Les vérifications des compétences initiales et récurrentes du répartiteur devraient être effectuées par des régulateurs vérificateurs de la compagnie approuvés par TCAC (c'est-à-dire; RVA).

(a) Lorsqu'un RVA n'est pas disponible pour les vérifications, un ISAC de TCAC peut également effectuer ces vérifications.

i. Cette option ne sera normalement offerte qu'à titre temporaire, jusqu'à ce qu'un RVA puisse devenir qualifié pour l'entreprise.

(2) Le régulateur de vol autorisé à effectuer des vérifications et affecté à un poste de vérification doit être titulaire d'un certificat de régulateur de vol valide et doit avoir de l'expérience de contrôle d'exploitation/régulation des vols.

(a) Il doit avoir au moins douze (12) mois d'expérience à titre de régulateur de vol, dont six avec son employeur actuel.

5.26 Formation de régulateur vérificateur

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S.O.	S.O.	724.109	725.124(4)(f)(ii)
Document(s) :	TP 14114			

(1) Puisque ce poste fait partie du programme des délégués externes du ministre, les exigences relatives aux qualifications et à la formation sont décrites dans ce programme.

(a) Le terme courant pour cette fonction est régulateur vérificateur agréé (RVA).

(b) Consultez le document TP 14114 – *Manuel du régulateur vérificateur agréé* pour des détails sur la formation liée à ce poste.

(2) Lorsqu'un exploitant n'a pas de régulateur vérificateur agréé, l'exploitant peut demander que l'ISAC de TCAC effectue les vérifications de compétence du régulateur de vol.

(a) On s'attend à ce que seuls les petits exploitants demandent à des ISAC d'effectuer ces vérifications.

5.27 Formation du préposé au suivi de vol

Sous-partie :	702	703	704	705

RAC :				
NSAC :	722.76(4)	A723.98(16), H723.98(13)	A724.115(17), H724.115(14)	725.124(22)
Document(s) :				

Réservé

5.28 Formation sur la contamination des surfaces pour le personnel des opérations

5.28.1 Généralités

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC	702.76(2)d)	703.98(2)c)(v)	704.115(2)c)	705.124(2)d)
NSAC :	622.11, 722.76(14)	622.11, A723.98(17), H723.98(14)	622.11, A724.115(18), H724.115(15)	622.11, 725.124(23)
Document(s) :	TP 14052			

(1) Le personnel des opérations comprend les pilotes, les agents de bord, les préposés au dégivrage, le personnel de maintenance, et le personnel de l'aire de trafic responsable du chargement, du remorquage ou du refoulement des vols avant le départ.

(2) Le programme de formation doit être approprié au poste occupé par la personne qui suit la formation.

(a) La formation destinée aux membres de l'équipage de conduite serait différente de la formation destinée au personnel de l'aire de trafic.

(3) Les compagnies qui offrent des services de dégivrage sous contrat sont tenues d'offrir une formation sur la contamination à leur personnel.

(4) D'autres renseignements sur les exigences en matière de formation pour le personnel des opérations se trouvent à l'article 4.9 Programme d'opérations en cas de givrage au sol dans le présent volume.

5.28.2 Programme de sensibilisation à la sécurité

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	702.76(3)(c)	703.98(3)(c)	704.115(3)(c)	705.124(3)(c)
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Toute personne qui, à un moment donné, peut observer une contamination de surface doit être considérée comme le public cible pour un programme de sensibilisation à la sécurité.

(a) On pourrait s'attendre à ce que les destinataires du programme comprennent les régulateurs de vol, le personnel qui accompagne les passagers, le personnel d'avitaillement, le personnel de l'aire de trafic qui ne participe pas directement à l'entretien courant de l'aéronef avant le départ et toute personne qui a ou peut avoir un contact visuel avec un aéronef de manière à pouvoir détecter une contamination de surface critique.

(2) Le programme de sensibilisation à la sécurité peut comprendre des affiches, des articles, des vidéos ou tout autre moyen mis à la disposition du personnel.

(3) Le programme doit indiquer les dangers de contamination et préciser les personnes à qui en rendre compte.

5.29 Formation concernant la liste d'équipement minimal (MEL)

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.76(16)	A723.98(18), H723.98(15)	A724.115(19), H724.115(16)	725.124(24)
Document(s) :	TP 9155			

(1) La formation concernant la MEL est requise pour le personnel de l'OMA qui effectue la maintenance des aéronefs d'un exploitant. Consultez l'article 5.69 du présent volume pour plus de détails.

(2) Consultez le document TP 9155 – *Manuel des politiques et procédures en matière de liste principale d'équipement minimal et de liste d'équipement minimal* pour des précisions sur la formation requise pour le personnel associé à l'exploitation d'aéronefs.

5.30 Formation sur le transport de marchandises dangereuses

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.76(17)	A723.98(19), H723.98(16)	A724.115(20), H724.115(17)	725.124(25)
Document(s) :	CI 700-001			

(1) Tous les exploitants transportent des marchandises dangereuses en tant que fret, courrier et/ou bagages des passagers et de l'équipage.

(a) Chaque exploitant doit avoir une autorisation spéciale de marchandises dangereuses pour le faire.

(2) Chaque exploitant doit avoir:

(a) un programme approuvé de formation à la sensibilisation; ou

(b) un programme de formation approuvé pour le transport de marchandises dangereuses comme fret et / ou courrier.

(3) Consultez le Volume 3 pour des détails concernant les exigences en matière de formation qui doivent être satisfaites pour obtenir une autorisation spéciale.

(4) Des directives supplémentaires sur la réglementation et les exigences concernant le transport des marchandises dangereuses se trouvent à l'article 10.2 du présent volume.

5.31 Formation sur les minimums météorologiques de décollage inférieurs à la norme

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S.O.	A723.98(20), H723.98(17) et (18)	A724.115(21), H724.115(18) et (19)	725.124(26)
Document(s) :				

(1) Des lignes directrices propres à la demande d'une autorisation spéciale/approbation spécifique pour les minimums météorologiques de décollage inférieurs à la norme se trouvent dans le Volume 3 du présent manuel.

(a) Ces lignes directrices comprennent des détails sur les exigences en matière de formation.

5.32 Formation sur les systèmes de navigation de surface (RNAV)

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.76(15)	A723.98(21), H723.98(19)	A724.115(22), H724.115(20)	725.124(27)
Document(s) :				

(1) Il existe un certain nombre d'autorisations spéciales/d'approbations spécifiques liées à l'utilisation des systèmes RNAV.

(a) Consultez le Volume 3 du présent manuel pour d'autres exigences en matière de formation qui doivent être satisfaites relativement à chaque AS.

5.32.1 Formation au sol – Aucun récepteur intégré (récepteurs GPS installés sur le tableau de bord)

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :			724.115(22)(b)	
Document(s) :				

(1) L'expérience a démontré que lorsqu'une personne a complété sa formation et a obtenu une qualification pour un certain type de GPS, on peut considérer qu'elle est en mesure d'utiliser ce GPS peu importe l'avion dans lequel il est installé.

(a) À moins que les GPS soient de types différents, la formation ne devrait porter que sur les différences entre installations.

(2) Le certificat du pilote pour le GPS devrait être transférable entre exploitants, pourvu que le nouvel exploitant possède un programme de formation sur le GPS approuvé.

5.33 Transfert du contrôle ou de la vérification de la compétence du pilote – Formation requise

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.76(11)	A723.98(22), H723.98(20)	A724.115(23), H724.115(21)	725.124(28)
Document(s) :				

Réservé

5.33.1 Exploitant commercial à exploitant commercial

(1) Les CCP et les VCP sont toujours transférables d'un exploitant commercial à un autre, selon le paragraphe approprié des NSAC.

5.33.2 Exploitant commercial/privé à exploitant privé

(1) Le transfert des CCP/VCP d'un exploitant commercial à un exploitant privé, ou entre deux exploitants privés est à la discrétion du pilote en chef de l'exploitant qui embauche.

(a) Il incombe au pilote en chef de s'assurer que le nouveau pilote satisfait à toutes les exigences de formation, de compétence et de maintien de la compétence nécessaires pour être conforme au programme de formation de l'exploitant.

5.33.3 Exploitant privé à exploitant commercial

(1) Un pilote qui fait l'objet d'un transfert d'un exploitant privé à un exploitant commercial devra satisfaire à toutes les exigences de formation des NSAC appropriées et terminer un CCP/une VCP conformément au programme de formation approuvé par l'exploitant qui l'embauche;

(a) Au cas par cas, l'inspecteur principal de l'exploitation (IPE) d'un exploitant commercial peut reconnaître les crédits de formation basés sur la similarité des programmes de formation, des procédures d'utilisation normalisées, et de la nature des opérations menées. Cependant, l'objectif primordial sera que le pilote satisfait toutes les NSAC applicables.

5.33.4 Combinaison exploitant privé/exploitant commercial

(1) Pour les exploitations commerciales, les NSAC auront préséance aux fins de surveillance de TCAC; l'exploitant devra satisfaire toutes les NSAC.

(a) L'exploitant est libre de hausser toute norme qu'il juge nécessaire pour satisfaire les exigences précisées dans son SGS aux fins d'exploitation privée.

5.34 Embauche de pilotes qualifiés sur type – Formation requise

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				705.113(6)
NSAC :	S.O.	S.O.	S.O.	725.124(28A)
Document(s) :				

(1) Le terme « qualification de type récente » désigne une qualification de type à la suite de laquelle aucun CCP n'a été effectué selon la Partie VII du RAC.

(a) Une qualification de type ne sera pas considérée comme étant récente après les 24 mois qui suivront la date de délivrance.

(2) L'article 725.124(28A) des NSAC a pour objet de regrouper sous la même norme tous les éléments relatifs aux pilotes canadiens ou étrangers qui possèdent une qualification de type récente, mais qui n'ont pas obtenu de CCP en vertu de la sous-partie 705 ou qui possèdent une qualification de type et un CCP échu.

(a) Un exploitant pourrait utiliser le contenu de cette norme lorsqu'il songe à embaucher un pilote possédant une qualification de type.

(3) L'article 725.124(28A) des NSAC prévoit :

(a) qu'un pilote qui aurait payé pour obtenir une qualification de type récente sur avion sans subir un CCP conformément à la Partie VII peut être embauché après avoir reçu la formation stipulée dans cet article et avoir réussi un CCP et une vérification de compétence en ligne; ou

(b) qu'un pilote qui possède une qualification de type et un CCP échu ainsi que de l'expérience de pilotage sur type ait la même possibilité.

(4) Il est à noter que l'article (28A) n'accorde pas d'exception par rapport aux exigences stipulées au paragraphe 705.113(6) du RAC.

(a) Un candidat doit quand même suivre une formation initiale s'il ne satisfait pas aux exigences du paragraphe 705.113(6) du RAC.

5.35 Formation au vol à haute altitude

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	722.76(18)	A723.98(23)	A724.115(24)	725.124(29)
Document(s) :				

Réservé

5.36 Formation sur l'équipement de survie

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				

NSAC :	722.76(13)(a)	A723.98(25), H723.98(21)	A724.115(25), H724.115(22)	725.124(30)
Document(s) :				

(1) Le programme de formation doit, au minimum, porter sur les sujets suivants :

(a) les mesures élémentaires à prendre après un accident. Il est important que ces mesures soient simples et faciles à retenir (p. ex., premiers soins, feu, signaux, abri, nourriture);

(b) le contenu du matériel de survie;

(c) la façon de se servir du matériel.

5.37 Formation sur l'entretien courant et le service au sol des aéronefs à l'intention des pilotes

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	706.10-12	706.10-12	706.10-12	706.10-12
NSAC :	625.85, 722.76(8), 726.10-12	625.85, A723.98(23), H723.98(22), 726.10-12	625.85, A724.115(26), H724.115(23), 726.10-12	625.85, 725.124(31), 726.10-12
Document(s) :				

(1) La formation sur l'entretien courant et les manœuvres au sol doit être appropriée aux opérations de l'exploitant.

(2) La formation est nécessaire lorsque l'entretien courant fait partie des tâches du pilote.

(3) Les exigences de formation pour les travaux élémentaires et l'entretien courant se trouvent dans le RAC 706 et les normes connexes.

(4) Les éléments de la formation se trouvent à l'annexe « A » de l'article 625.85 des NSAC.

5.38 Entraînement en ligne pour les membres d'équipage de conduite

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :	S.O.	S.O.	A724.115(27), H724.115(24)	725.124(32)
Document(s) :				

(1) L'objet de l'entraînement en ligne est de préciser, dans le contexte d'une formation en ligne, la formation initiale qu'un pilote candidat a reçue sur ce type d'aéronef.

(a) Cette formation doit faire en sorte que le candidat est tout à fait prêt à exécuter les tâches de son poste désigné sur toutes les routes de la compagnie auxquelles il est affecté.

(2) Les phases les plus exigeantes d'un vol étant le décollage et l'atterrissage, il faudra insister sur ces phases du vol pendant l'entraînement en ligne.

5.38.1 Entraînement en ligne pour l'entretien courant au sol

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S.O.	S.O.	A724.115(27)(d), H724.115(24)(h)(iv)	725.124(32)(d)
Document(s) :				

(1) L'entraînement en ligne pour l'entretien courant et les manœuvres au sol doit être approprié aux :

(a) opérations de l'exploitant;

(b) aux responsabilités du pilote.

5.38.2 Éléments de l'entraînement en ligne couverts par la formation sur simulateur

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S.O.	S.O.	A724.115(27)(m et v)	725.124(32)(m et v)
Document(s) :				

(1) Si les procédures suivantes ont été couvertes lors de la formation sur simulateur, elles n'ont pas besoin d'être couvertes durant l'entraînement en ligne :

(a) les procédures de décollage interrompu, et l'utilisation d'un diagramme de refroidissement des freins;

(b) les procédures d'urgence;

(c) les procédures avec moteur inopérant

(2) La formation sur ces domaines pendant la partie de la formation sur simulateur doit être incorporée aux dossiers de formation des pilotes.

5.38.3 Entraînement en ligne pour les procédures d'urgence

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S.O.	S.O.	A724.115(27)(v)	725.124(32)(v)
Document(s) :				

(1) Les situations normales, anormales et d'urgence précisées au paragraphe 725.124(14) peuvent être abordées oralement à la satisfaction de l'instructeur qui effectue l'entraînement en ligne.

(a) On peut également traiter de ces sujets pendant la formation sur aéronef ou simulateur (conformément à la section 5.37.2 ci-dessus).

(2) Il n'est pas nécessaire que toutes ces manœuvres soient exécutées pendant l'entraînement en ligne.

5.39 Entraînement en ligne pour les membres d'équipage de conduite – Nombre d'heures et de secteurs

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S.O.	S.O.	A724.115(28)	725.124(33)
Document(s) :				

(1) L'entraînement en ligne devrait commencer par les exigences de base relatives à l'exécution d'un vol intérieur ou d'un secteur intérieur.

(a) Un secteur est considéré comme le meilleur élément de référence, car il garantit que l'essentiel des opérations en ligne est toujours assuré; les heures de vol n'offrent souvent qu'une expérience limitée d'une exploitation et ne sont pas une formation et une expérience pratiques valables.

(2) Pour les exploitants dont l'exploitation est plus complexe et plus élaborée, les secteurs de l'entraînement en ligne doivent être représentatifs et conformes aux exigences relatives à la qualification des routes et des aéroports de la compagnie ainsi qu'avec la norme.

(a) On peut s'attendre à un entraînement en ligne supplémentaire (davantage de secteurs).

(3) Même si le pilote connaît la technologie de l'aéronef et s'il a déjà volé sur des routes semblables auparavant, les secteurs doivent respecter le minimum prévu par la norme.

5.40 entraînement en ligne pour les agents de bord

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S.O.	S.O.	S.O.	725.124(34)
Document(s) :				

(1) Cet entraînement en ligne a pour but de :

(a) fournir dans un délai raisonnable une expérience opérationnelle et un apprentissage expérientiel sur un aéronef réel, après la formation initiale;

(b) donner à l'exploitant l'occasion de s'assurer que les stagiaires sont en mesure d'appliquer les leçons retenues et de tirer profit des compétences acquises dans le cadre de leur formation initiale.

(2) Les agents de bord stagiaires suivant un entraînement en ligne individuel ne peuvent être affectés à un siège d'agent de bord se trouvant à un poste d'agent de bord que s'il des sièges sont disponibles.

(a) S'il y a un nombre insuffisant de sièges disponibles aux postes d'agent de bord pour accueillir l'agent de bord stagiaire, ce dernier doit prendre place dans le siège passager le plus près constituant le meilleur point d'observation pour regarder ce qui se passe et être surveillé par l'agent de bord qualifié. Ce siège devient ensuite le poste d'agent de bord attribué au stagiaire.

(3) L'entraînement en ligne à l'intention des agents de bord peut être approuvé séparément (dans le cadre des exigences du programme de formation du MEC) ou comme une composante du programme de formation d'agents de bord.

5.41 Formation de qualification concernant les routes et les aérodromes

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :			H724.115(25)	725.124(35)
Document(s) :				

Réservé

5.41.1 Formation de qualifications concernant les aérodromes

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				725.124(35)(a)
Document(s) :				

(1) La qualification concernant les aérodromes pour le CdB peut être acquise de différentes façons :

(a) en assistant à un cours de formation initiale de la compagnie qui couvre un échantillon des aérodromes qu'utilise l'exploitant et en réussissant ce cours;

(b) par une méthode d'auto-apprentissage lorsque l'information sur les divers aérodromes est tenue à jour et accessible au CdB;

(c) en occupant le siège d'observateur vers un aérodrome représentatif;

(d) en ayant un pilote vérificateur de transporteur aérien (PVTA) ou un pilote instructeur qui occupe le siège d'observateur pour guider le CdB vers un aérodrome représentatif;

(e) en se rendant à l'aérodrome avec un PVTA ou un pilote instructeur dans l'autre siège. Cela peut être effectué au cours de l'entraînement en ligne, pendant une vérification en ligne ou tout autre type de vol.

(2) L'exploitant doit préciser :

(a) les aérodromes qui peuvent être classés comme étant semblables lorsque la qualification pour un aérodrome permettrait au pilote d'exploiter un avion dans des aérodromes semblables;

Par exemple, une classification intérieure comprendrait tous les aérodromes de l'Amérique du Nord où des procédures et des installations d'approche ne nécessitent pas de compétences ou de connaissances spéciales.

(b) la façon dont la qualification sera acquise aux divers aérodromes;

Par exemple, auto-apprentissage, siège d'observateur ou vol réel.

(c) la période au cours de laquelle la qualification pour cet aérodrome ou des aérodromes semblables est valide;

(d) la façon dont la qualification sera consignée et comment elle sera tenue à jour.

(3) Pour que les aérodromes soient désignés comme semblables, il faut tenir compte des critères suivants :

(a) l'espace aérien intérieur du Nord;

(b) les aéroports de forte densité exigeant des opérations ou des procédures spéciales;

Par exemple, une qualification pour l'aéroport de Chicago O'Hare pourrait être valable pour tous les aérodromes à forte densité des États-Unis.

(c) les pistes en gravier;

Par exemple, une qualification initiale sur piste en gravier pourrait être valable pour toutes les pistes en gravier.

(d) un terrain montagneux.

(4) Chaque exploitant devra examiner ses opérations pour déterminer les aérodromes nécessitant des qualifications supplémentaires et la façon de les classer.

(5) Pour que la norme soit appliquée, l'exploitant doit tenir un dossier indiquant les aérodromes pour lesquels le CdB a démontré ses connaissances appropriées.

5.41.2 Qualifications concernant les routes/régions

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :				725.124(35)(b)
Document(s) :				

(1) La qualification du CdB concernant les routes peut s'obtenir de différentes façons :

(a) en assistant à un cours de formation initiale de la compagnie qui couvre un échantillon représentatif des routes de l'exploitant et en réussissant ce cours;

(b) par une méthode d'auto-apprentissage lorsque l'information pour les diverses routes est tenue à jour et accessible au CdB;

(c) en occupant le siège d'observateur sur une route représentative;

i. en pilotant sur cette route avec un PVTA ou un pilote instructeur dans l'autre siège.

(2) L'exploitant doit préciser :

(a) les routes qui peuvent être classées comme semblables lorsque la qualification pour une route serait valable pour les autres routes semblables;

Par exemple, une classification pour l'Atlantique Nord comprendrait toutes les routes au départ et en provenance de l'Europe lorsque les procédures et les installations sont semblables et n'exigent pas de compétences ou de connaissances spéciales;

(b) la façon dont la qualification sera obtenue pour les diverses routes;

Par exemple, auto-apprentissage, siège d'observateur ou vol réel;

(c) la période de validité de la qualification pour cette route ou des routes semblables;

(d) la façon dont la qualification sera consignée et maintenue, y compris les détails sur les modalités de nouvelle qualification une fois que la première est périmée.

(3) Pour que la norme soit appliquée, l'exploitant doit tenir un dossier sur les routes pour lesquelles le CdB a démontré des connaissances appropriées.

(4) On peut obtenir une qualification sur route ou aérodrome au cours d'un vol.

Par exemple, un vol réel vers Londres (Heathrow) pourrait servir à se qualifier pour les routes de l'Atlantique Nord et les aérodromes d'Europe.

5.42 Formation sur l'exploitation de biréacteurs long-courriers (ETOPS) pour les membres d'équipage de conduite et les employés de maintenance

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				725.124(36)
Document(s) :	TP 6327			

(1) Des lignes directrices propres à la demande d'une autorisation spéciale/approbation spécifique pour l'ETOPS se trouvent dans le Volume 3 du présent manuel.

(a) Ces lignes directrices comprennent des détails sur les exigences en matière de formation.

Remarque : La formation sur l'ETOPS est requise pour le personnel de l'OMA qui effectue la maintenance d'aéronefs d'un exploitant détenant la qualification ETOPS.

5.43 Formation sur l'exploitation dans des conditions inférieures à celles de la catégorie I

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :		H723.98(18)	A724.115(29), H724.115(19)	725.124(37)
Document(s) :				

(1) Des lignes directrices propres à la demande d'une autorisation spéciale/approbation spécifique pour les approches dans des conditions inférieures à celles de la catégorie I se trouvent dans le Volume 3 du présent manuel.

(a) Ces lignes directrices comprennent des détails sur les exigences en matière de formation.

5.44 Formation relative aux vols de convoyage avec un moteur inopérant

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				725.124(38)
Document(s) :				

Réservé

5.45 Programme de formation sur la gestion de la fatigue

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	S.O.	703.98(4)	704.115(4)	705.124(4)
NSAC :				
Document(s) :	http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2018/2018-12-12/html/sor-dors269-fra.html , RCN-039-2018, TP 14572-14578			

(1) Un nouveau règlement pour la gestion des risques liés à la fatigue des membres d'équipage de conduite a été publié en décembre 2018 dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

(a) La page Web suivante de la Partie II de la *Gazette du Canada* comprend la publication des changements en vigueur et ceux qui sont à venir :

http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2018/2018-12-12/html/sor-dors269-fra.html

(2) Une exemption nationale (RCN-039-2018) est en place afin de retarder la date de mise en œuvre de la formation sur la gestion de la fatigue pour les membres d'équipage de conduite régis par la sous-partie 703 et 704.

(a) Ces règlements sur la formation entrent en vigueur le 12 décembre 2022.

(b) Une description détaillée de l'exemption est présentée à l'adresse suivante :

https://www2.tc.gc.ca/Aviationcivile/servreg/Affaires/exemptions/docs/fr/3163.htm

(3) La formation sur la gestion de la fatigue est obligatoire au terme du RAC 700.255.

(a) Une liste des éléments pour la formation se trouve au RAC 700.218.

(4) Bien qu'une approbation ne soit pas requise pour la documentation du SGRF, elle sera acceptée par TC.

(a) La documentation du SGRF fera partie du MEC, qu'elle en fasse partie même ou qu'elle soit dans un autre volume.

5.46 Formation en gestion des ressources de l'équipage (CRM)

Sous-partie :	702	703	704	705

RAC :				
NSAC :	722.76(24)	A723.98(33), H723.98(25)	A724.115(38), H724.115(28)	725.124(39)
Document(s) :	CI 700-042			

Réservé

5.47 Formation sur le givrage en vol pour l'équipage de conduite

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :	722.76(21)	A723.98(28)	A724.115(33)	725.124(40)
Document(s) :	CI 700-030, CI 700-031			

Réservé

5.47.1 Généralités

(1) Les exploitants aériens peuvent s'inspirer du présent document pour élaborer les programmes de formation au sol concernant le givrage en vol.

(2) Les renseignements fournis dans le présent article ne contiennent pas un contenu technique élevé comme ce serait le cas s'ils étaient destinés à faire l'objet d'un enseignement approfondi du sujet en question.

(a) Ils visent à sensibiliser davantage les pilotes aux dangers réels liés au vol dans des conditions givrantes et à leur fournir quelques conseils qui les aideront à reconnaître et à éviter les situations qui pourraient conduire à un désastre.

(3) Les exploitants de vols saisonniers, ou ceux qui emploient des pilotes pour des contrats de courte durée peuvent présenter à leur ISAC-Opérations aériennes une demande de réduction des exigences de formation comme un moyen de conformité acceptable aux dispositions appropriées des NSAC.

(a) La réduction des exigences peut varier entre aucune formation et une version abrégée de ce document d'orientation.

(b) Avant qu'ils approuvent un programme de formation abrégé, les ISAC-Opérations aériennes doivent être satisfaits que le risque qu'encourt l'exploitant de se trouver en présence de conditions givrantes dans le cadre de ses activités est très faible.

(4) Les exploitants canadiens qui exercent leurs activités en tout temps doivent inévitablement composer avec des conditions de givre lors du vol de leurs aéronefs.

(a) Compte tenu de l'immense étendue géographique du Canada, il est possible de prévoir du givrage, quelque part au pays, à n'importe quel moment de l'année.

(b) Conséquemment, chaque pilote titulaire de la qualification IFR est initié aux conditions de givrage dès sa première année d'exploitation, et ces conditions se répètent ensuite chaque année.

(5) La capacité d'un avion à évoluer en conditions givrantes dépend de nombreux facteurs, et à cet égard tous les avions ne présentent pas les mêmes caractéristiques.

(a) Il est peu probable que la poursuite de l'exploitation dans des conditions de givrage présente des avantages, quelle que soit la capacité de dégivrage / d'antigivrage de l'avion.

i. Dans des conditions de givre, la charge de travail du pilote s'accroît tandis que la performance de l'aéronef se détériore. La consommation de carburant augmente à cause du fonctionnement de l'équipement d'antigivrage du moteur et de la cellule qui sont tributaires de l'air prélevé du compresseur.

(b) Le pilote qui a la possibilité de modifier son altitude et/ou sa route pour sortir de ces conditions devrait presque toujours le faire.

5.47.2 Base de certification pour le vol dans des conditions de givrage connues

(1) Le givrage des aéronefs en vol est un sujet très complexe.

(a) Le type et l'intensité de l'accumulation sont déterminés par les conditions environnementales, les caractéristiques de conception des aéronefs, et les paramètres propres à chaque phase du vol. Ces paramètres contribuent tous à la gravité potentielle du givrage.

i. Quant au domaine environnemental, il fait intervenir la teneur en eau liquide, la température et le diamètre volumique moyen des gouttelettes (ou grosseur des gouttelettes). Le domaine environnemental ne peut être décrit que comme un domaine de givrage possible qui détermine l'intensité ou la gravité du givrage auquel sera sujet un aéronef qui y évolue.

ii. Les caractéristiques de conception de l'avion comprennent l'étendue et le type de glace et l'angle d'attaque.

(2) Tous les avions de catégorie transport, qui sont en service dans l'aviation commerciale canadienne, ont été certifiés pour évoluer dans des conditions de givrage connues, et ce conformément à la norme spécifiée à l'annexe C du chapitre 525 du Manuel de navigabilité (MN).

(a) Cette norme est identique à celle de l'appendice C de la Federal Aviation Regulation (FAR) 25 qui est la norme universellement reconnue pour la certification en conditions givrantes. Elle s'applique également aux avions certifiés pour d'autres catégories, par exemple au MN 523/FAR23, Avion de catégorie normale ou navette.

(b) La norme à l'appendice C sert de fondement à la conception et à la certification pour les conditions givrantes dans les nuages. Toutefois, les conditions réelles même dans les nuages dépassent parfois cette norme.

Remarque : La possibilité de conditions givrantes en dehors des nuages, par exemple la pluie verglaçante et la bruine verglaçante, n'est pas traitée par la norme à l'appendice C.

(c) La conception et la certification du matériel antigivrage et de dégivrage ne sont effectuées que par rapport aux exigences de l'appendice C.

i. Le personnel navigant doit faire preuve de jugement considérable en présence d'éventuelles conditions givrantes qui peuvent être en dehors des limites de conception et de certification d'un aéronef donné.

(d) Pour bien comprendre le sens de certification pour le vol dans des conditions de givrage connues, il est nécessaire de connaître les conditions givrantes en vol qui sont traitées dans la norme à l'appendice C et, plus important encore, celles qui n'y sont pas traitées.

i. L'appendice C traite des conditions atmosphériques de givrage maximal continu où le diamètre volumique moyen des gouttelettes d'eau peut atteindre 40 microns et des conditions atmosphériques de givrage maximal intermittent dans lesquelles les gouttelettes peuvent avoir un diamètre de 50 microns.

1. Il n'est pas possible d'associer ces grosseurs de gouttelettes directement aux expressions météorologiques désignant la précipitation verglaçante avec lesquelles les pilotes sont plus habitués, par exemple ZR, ZL-, ZR+, etc. (terminologie TAF/METAR : FZRA, -FZDZ, +FZRA).

2. La précipitation verglaçante peut contenir des MABilles de gouttelettes d'eau où une simple gouttelette peut avoir un diamètre volumique moyen aussi élevé que 1 000 microns.

(e) Cela signifie que le matériel de protection contre le givrage installé à bord des avions certifiés conformément à l'appendice C peut ne pas être suffisant pour pallier toutes les conditions de givrage rencontrées.

5.47.3 Définitions et terminologie du givrage en vol

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				
Document(s) :	TP 14371 – MET 2.4, AIR 2.12.3.1 FAA AC91-51A			

(1) Givrage au sol – Givrage accumulé pendant qu'un aéronef se trouve au sol jusqu'au point de rotation ou après le toucher des roues.

(2) Givrage en vol – Givrage accumulé pendant que l'aéronef est en vol; c'est-à-dire entre la rotation, lorsque cesse toute la protection des liquides de dégivrage appliqués au sol, et le toucher des roues.

5.47.4 Effets du givrage sur l'aérodynamique

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				
Document(s) :	TP 14371 – AIR 2.12.3.2-4, CI 700-031			

5.47.4.1 Pontage de glace par opposition au givre résiduel

(1) Plusieurs générations de pilotes utilisant des avions munis d'un dégivreur pneumatique ont été mises en garde contre les dangers d'accumulation d'un pontage de glace.

(a) On déconseillait et on déconseille encore aux pilotes d'actionner les boudins de dégivrage avant que la glace sur le bord d'attaque des ailes n'ait atteint une épaisseur suffisante (généralement entre ¼ po et 1 po) par crainte qu'une couche de glace n'épouse le contour du boudin gonflé, ce qui ferait que le boudin se gonflerait et se dégonflerait sous une enveloppe de glace, rendant le dégivrage impossible.

(b) Bien que cette croyance soit très répandue parmi les pilotes et que de nombreuses publications techniques en fassent mention, ce phénomène ne repose sur aucune preuve technique ou anecdotique.

i. Les principaux fabricants de boudins de dégivrage ont signalé qu'ils n'ont jamais pu reproduire le phénomène d'un pontage de glace dans des conditions de

laboratoire ou en soufflerie; ils ont aussi mentionné que les rapports opérationnels d'un pontage de glace sur lesquels ils ont enquêté se sont révélés être en fait des rapports de givre résiduel.

(2) Le givre résiduel est le givre qui demeure sur la surface d'un boudin de dégivrage après un cycle de gonflement.

(a) Les essais en soufflerie ont montré qu'un pourcentage plus élevé de glace sur un boudin se brise si on permet à la glace d'atteindre une épaisseur de ¼ po à 1 po avant d'actionner le dégivreur.

i. Mais même dans ce cas-là, un peu de glace peut adhérer au boudin après son gonflement, et être enlevée lors d'un cycle subséquent.

(b) Par contre, si les boudins sont gonflés lorsque l'épaisseur de la glace sur ceux-ci est mince, aussi peu que 40 % de la glace pourrait être enlevée pendant le cycle de gonflement.

i. Il ne s'agit pas d'un pontage de glace, mais plutôt de givre résiduel.

(c) Lorsque le dégivreur pneumatique avec cycle automatique est actionné quand une mince couche de glace recouvre les boudins de dégivrage, il reste habituellement du givre résiduel sur les boudins après le premier et le deuxième cycle de gonflement/dégonflement, mais le givre est totalement éliminé après le troisième et le quatrième cycle.

i. Si on laisse fonctionner les boudins sur le cycle automatique, le givre sera enlevé tous les trois ou quatre cycles.

5.47.4.2 Effets du givre résiduel

(1) Toute contamination sur le bord d'attaque d'une aile entraîne une dégradation de la performance.

(a) Le niveau de dégradation dépend de nombreux facteurs, et peut être très important sur les voilures modernes à haute performance dans la plage inférieure de vitesses.

(b) En vitesse de croisière, les effets sur la performance de ce qui semble être une quantité négligeable de givre résiduel peuvent passer inaperçus aux yeux de l'équipage entre les cycles de dégivrage pneumatique; toutefois, la performance peut se dégrader sérieusement lorsque la vitesse de l'appareil diminue, par exemple lors de la décélération pour adopter la configuration d'atterrissage ou au moment de l'arrondi, entraînant ainsi un décrochage à basse altitude ou un atterrissage dur imprévu.

(c) Les pilotes devraient suivre les recommandations de l'AFM relativement aux vitesses indiquées minimales à maintenir dans des conditions de givrage, et s'assurer qu'il n'y a pas de givre résiduel sur les boudins de dégivrage avant l'atterrissage en actionnant le cycle de dégivrage en passant la radioborne extérieure s'il s'agit d'un vol IFR, ou à un moment adéquat en finale s'il s'agit d'un vol VFR.

5.47.5 Situations météorologiques associées au givrage en vol

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :				
Document(s) :	TP 14371 – AIR 2.12.3.5-6			

Réservé

5.47.6 Préparation du vol et renseignements sur le givrage obtenus en vol

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				
Document(s) :	TP 14371 – AIR 2.12.3.7			

Réservé

5.47.7 Fonctionnement de l'équipement de dégivrage et d'antigivrage

5.47.7.1 Utilisation opérationnelle du dégivreur pneumatique

(1) Les pilotes d'avions munis d'un dégivreur pneumatique trouveront dans l'AFM des directives sur l'utilisation opérationnelle des boudins de dégivrage.

(a) Dans la plupart des cas, l'AFM demande aux pilotes de retarder la mise en marche des boudins de dégivrage, que ce soit en mode manuel ou automatique (selon le cas), jusqu'à ce qu'une couche de glace de ¼ po à 1 po d'épaisseur se soit formée sur le bord d'attaque des ailes. Cette directive est pratiquement toujours incluse afin de prévenir l'accumulation de glace.

(2) Les boudins de dégivrage des bords d'attaque devraient être actionnés dès que l'avion se retrouve dans des conditions de givrage parce que l'accumulation de glace ne se pose pas pour de tels avions et qu'une petite quantité de glace rugueuse peut être extrêmement dangereuse.

(3) À moins que l'AFM ne l'interdise précisément, il est recommandé que les pilotes d'avions à turbine munis d'un dégivreur pneumatique avec cycle automatique actionnent les boudins de dégivrage en mode automatique aussitôt que l'avion entre dans des conditions de givrage.

(a) Les boudins de dégivrage devraient demeurer en marche jusqu'à ce que l'avion soit sorti des conditions de givrage.

(b) Si le cycle automatique peut être réglé en position RAPIDE ou LENTE, on devrait choisir l'option RAPIDE dans des conditions de givrage modéré ou fort.

5.47.7.2 Surveillance du pilote automatique dans des conditions de givrage

(1) Lorsque le pilote automatique est utilisé en conditions de givrage, il peut masquer des changements de performance causés par les effets aérodynamiques du givrage, qui autrement seraient détectés par le pilote si l'avion était piloté manuellement.

(a) Il est fortement recommandé que les pilotes débraient le pilote automatique et pilotent l'avion manuellement lorsqu'ils volent dans des conditions de givrage.

i. Si cela n'est pas désirable pour des raisons de sécurité, comme trop de travail au poste de pilotage ou lors d'opérations avec un seul pilote à bord, les pilotes devraient surveiller de près le pilote automatique.

1. Cela peut se faire en débrayant fréquemment le pilote automatique tout en tenant fermement le volant de commande. Le pilote devrait alors pouvoir sentir tout changement d'assiette et être mieux en mesure d'évaluer l'effet de toute accumulation de glace sur la performance de l'avion.

5.47.7.3 Dégivrage ou antigivrage d'aéronefs au sol pendant que les moteurs principaux sont en marche

(1) Les constructeurs d'aéronefs et de moteurs, y compris McDonnell Douglas, Boeing, Bombardier, Rolls-Royce, Canadair, Airbus et Fokker, ont publié des renseignements sur la possibilité d'effectuer le dégivrage ou l'antigivrage pendant que les moteurs principaux sont en marche; dans les situations où ils l'autorisent, ils ont élaboré les procédures à suivre pour protéger les moteurs, les systèmes de bord et le personnel chargé de ces opérations.

(a) Ces procédures sont basées sur des essais d'ingénierie et sur l'expérience des transporteurs aériens qui effectuent systématiquement le dégivrage ou l'antigivrage sur leurs aéronefs, pendant que les moteurs principaux sont en marche.

(2) L'expérience démontre que les problèmes peuvent être atténués si des mesures préventives sont prises afin de limiter l'ingestion, par les moteurs, de fluides provenant du dégivrage ou de l'antigivrage.

Les procédures propres à l'aéronef et à la compagnie devraient comprendre les procédures suivantes, élaborées pour protéger l'aéronef pendant le dégivrage / l'antigivrage avec les moteurs principaux en marche :

(a) Laisser le moins de moteurs possible fonctionner durant le processus de dégivrage;

(b) Fonctionner au plus bas niveau de puissance du moteur possible;

(c) Si possible, choisir la climatisation « OFF » (interruption);

(d) Éviter de pulvériser le fluide directement dans le moteur, l'APU et les entrées du système de climatisation;

(e) Éviter un écoulement de fluide sur les surfaces proches des entrées, p. ex. d'un stabilisateur vertical à un réacteur ou un APU monté à l'arrière du fuselage;

(f) Minimiser les pulvérisations à proximité des entrées.

(3) Même lorsqu'une ingestion importante de fluide a eu lieu, suite à un accident ou à une manutention inadéquate, aucun effet négatif n'a pu être observé sur les moteurs.

(a) Si, contrairement aux procédures énoncées ci-dessus, la climatisation fonctionne lors du traitement de dégivrage ou d'antigivrage, la cabine passagers peut s'enfumer,

i. mais les enquêtes démontrent que même dans les pires situations d'ingestion, les éléments possiblement toxiques se trouvent en concentration bien en deçà des niveaux dangereux.

ii. Il y a certaines indications voulant que les résidus puissent s'accumuler dans le système de climatisation et qu'il en résulte des défauts de fonctionnement.

(4) Il faudra être particulièrement vigilant en ce qui concerne les entrées d'air APU car une ingestion de fluide pourrait provoquer l'emballement de l'APU ou, dans un cas extrême, l'explosion du rotor.

(5) Il a été établi que, pour les types d'aéronefs qui s'y prêtent du point de vue technique, lorsque les procédures appropriées ont été suivies, le dégivrage ou l'antigivrage d'aéronefs pendant que les moteurs sont en marche peuvent être effectués en toute sécurité pour les appareils et pour le personnel chargé de ces opérations.

(a) Il est entendu que pour certains types d'aéronefs, il est préférable de ne pas effectuer de dégivrage ou d'antigivrage pendant que les moteurs sont en marche.

(6) Si les manuels d'exploitation appropriés décrivent avec précision les procédures visant le dégivrage ou l'antigivrage des aéronefs lorsque leurs moteurs sont en marche et si le personnel d'exploitation reçoit une formation adéquate dans l'utilisation de ces procédures, il n'est pas nécessaire d'arrêter les moteurs principaux de la plupart des aéronefs avant le dégivrage ou l'antigivrage.

(7) Rappelons que les procédures notées ci-dessus ne devraient être mises en application que si elles sont approuvées par le constructeur.

5.48 Formation sur le contrôle des bagages de cabine

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S.O.	S.O.	S.O.	725.42(5) et (7), 725.124(42)
Document(s) :				

Réservé

5.49 Déplacement sans danger des passagers vers l'avion ou à partir de ce dernier – Formation requise

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC				
NSAC :	S.O.			725.40, 725.124(46)
Document(s) :				

Réservé

5.50 Avitaillement en carburant avec des passagers à bord – Formation concernant les procédures d'évacuation d'urgence

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :	S.O.			725.124(47)
Document(s) :				

Réservé

5.51 Formation destinée à éviter les impacts sans perte de contrôle (CFIT)

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :		A723.98(29), H723.98(24)	A724.115(32), H724.115(27)	725.124(48)
Document(s) :				

Réservé

5.52 Formation de sensibilisation aux situations de bas régime

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :			A724.115(34)	725.124(49)
Document(s) :				

(1) Un aéronef n'est pas certifié pour exécuter une remise des gaz une fois qu'il a atteint le régime d'atterrissage bas.

(a) Le régime d'atterrissage bas est défini comme suit :

i. les volets de l'aéronef et le train d'atterrissage sont en configuration d'atterrissage;

ii. l'aéronef effectue une descente;

iii. la poussée s'est stabilisée près de la position « ralenti de vol »;

iv. la vitesse diminue;

v. l'altitude de l'aéronef est de 50 pieds ou moins au-dessus de l'altitude de piste.

Remarque : 50 pieds sont une valeur représentative. Un aéronef donné peut atteindre le régime d'atterrissage bas au-dessus ou au-dessous de 50 pieds conformément aux procédures d'atterrissage approuvées pour ce type.

(2) La décision de mettre un aéronef en régime d'atterrissage bas est une décision qui commande l'atterrissage.

(a) Si un doute subsiste concernant la probabilité d'un atterrissage en toute sécurité, une remise des gaz ou un atterrissage interrompu doit être amorcé avant d'adopter ce régime.

(3) Tenter d'amorcer une remise des gaz ou un atterrissage interrompu en régime d'atterrissage bas est une manœuvre présentant un risque élevé qui n'a pas été mise à l'essai.

(a) Si cette mesure s'avérait nécessaire, les pilotes doivent savoir qu'il y a possibilité de contact avec le sol et que toute tentative d'amorcer une montée avant que les moteurs aient atteint la poussée de remise des gaz peut aboutir à un décrochage.

i. Les turbosoufflantes peuvent prendre jusqu'à huit secondes pour passer de la poussée de ralenti à la poussée de remise des gaz.

(4) Les exploitants doivent s'assurer immédiatement que leurs pilotes sont au courant des dangers liés à une remise des gaz ou à un atterrissage interrompu à bas régime et veiller à ce que leurs programmes de formation traitent de ce sujet.

5.53 Formation permettant de reconnaître une panne ou un mauvais fonctionnement de moteur

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				

NSAC :				725.124(50)
Document(s) :				

Réservé

5.54 Formation sur les modalités d'accès au poste de pilotage

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :	S.O.	S.O.	S.O.	725.124(51)
Document(s) :				

Réservé

5.55 Formation sur la RNP-10 du Pacifique

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :	722.76(22)	A723.98(30)	A724.115(35)	725.124(52)
Document(s) :	CI 700-006			

(1) Tous les exploitants qui utilisent la navigation fondée sur les performances (PBN) doivent donner de la formation au personnel de maintenance conformément aux lignes directrices fournies dans le Volume 3 du présent manuel.

(2) Des lignes directrices propres à la demande d'une autorisation spéciale/approbation spécifique pour la RNP-10 se trouvent dans le Volume 3 du présent manuel.

(a) Ces lignes directrices comprennent des détails sur les exigences en matière de formation.

5.56 Formation sur le minimum d'espacement vertical réduit (RVSM)

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :	722.76(23)	A723.98(31)	A724.115(36)	725.124(53)
Document(s) :	CI 700-039			

(1) Des lignes directrices propres à la demande d'une autorisation spéciale/approbation spécifique pour le RVSM se trouvent dans le Volume 3 du présent manuel.

(a) Ces lignes directrices comprennent des détails sur les exigences en matière de formation.

5.57 Formation relative à une approche de non-précision stabilisée avec angle de descente constant (CDFA)

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :		A723.98(32)	A724.115(37)	725.124(54)
Document(s) :	CI 700-028			

Réservé

5.58 Formation sur les opérations simultanées sur des pistes aux instruments parallèles ou quasi parallèles (ILS/PRM, LDA/PRM, SOIA)

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC				
NSAC :				725.124(55)
Document(s) :				

(1) Des lignes directrices propres à la demande d'une autorisation spéciale/approbation spécifique pour les opérations simultanées d'approches IFR se trouvent dans le Volume 3 du présent manuel.

(a) Ces lignes directrices comprennent des détails sur les exigences en matière de formation.

5.59 Passagers turbulents et entrave au travail d'un membre d'équipage – Formation requise

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				
NSAC :				725.124(56)
Document(s) :	CI 700-010			

Réservé

5.60 Formation du chef de cabine

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				

NSAC :	S.O.	S.O.	S.O.	725.124(57)
Document(s) :				

Réservé

5.61 Formation pour les agents de bord affectés à l'ouverture de plus d'une sortie lors d'une évacuation d'urgence d'un avion

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :	S.O.	S.O.	S.O.	725.124(58)
Document(s) :				

Réservé

5.62 Formation pour le personnel tenu d'exécuter des tâches à bord

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :	722.76(19)	H723.98(23)	A724.115(30), H724.115(26)	S.O.
Document(s) :				

(1) Le programme de formation pour le personnel tenu d'exécuter des tâches à bord (PTETB) doit être assez détaillé afin de garantir que ces membres d'équipage peuvent exécuter les tâches attribuées et les procédures d'urgence de base en cas d'urgence.

(a) Si un membre d'équipage, autre qu'un membre d'équipage de conduite, s'est vu confier des tâches dans l'intérêt des passagers, le membre d'équipage est considéré comme membre d'équipage de cabine, et il doit recevoir la formation appropriée.

i. La portée de la formation désignée est réduite de celle d'un membre d'équipage de cabine, car un PTETB ne devrait normalement pas se voir confier ces fonctions.

(2) Pour les exploitants régis par la sous-partie 703, il est recommandé que tout membre d'équipage transporté à titre de PTETB reçoive la formation en matière de sécurité comme il est prévu au paragraphe 724.115(30) des NSAC.

5.63 Avions monomoteurs transportant des passagers en IFR ou en VFR de nuit – Formation des pilotes

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				

NSAC :	722.76(12)	A723.98(24)	S. O.	S. O.
Document(s) :				

Réservé

5.64 Exploitation d'hydravions – Formation sur l'évacuation subaquatique

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :	S. O.			S. O.
NSAC :	S. O.			S. O.
Document(s) :				

(1) Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, VI et VII – Exploitation d'hydravions)* a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le **6 mars 2019** :

http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2019/2019-03-06/html/sor-dors49-fra.html

(2) Les changements rendent une formation en évacuation subaquatique obligatoire pour les pilotes d'hydravions exploités commercialement (sous le régime de la sous-partie 703 ou 704).

(3) La formation en évacuation subaquatique pour les pilotes doit être mise en œuvre au cours des 36 mois suivants la date ci-dessus.

Entrée en vigueur : 6 mars 2022 – 703.98(2)(c1), 704.115(2)(a1)

5.65 Formation au travail aérien

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :	722.76(6)	S. O.	S. O.	S. O.
Document(s) :				

Réservé

5.66 Formation pour les personnes transportées à l'extérieur

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC :				
NSAC :	722.76(20)	S. O.	S. O.	S. O.
Document(s) :				

Réservé

5.67 Formation des pilotes pour les limites VFR réduites dans un espace aérien non contrôlé

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :	702.17(1) et (2)	703.28(1) et (2)	704.24	
NSAC :	722.17(1)(d) et (2)(c)	A723.28(4), H723.28(c)	H724.24(c)	S.O.
Document(s) :				

(1) Des lignes directrices propres à la demande d'une autorisation spéciale/approbation spécifique pour les limites VFR réduites dans un espace aérien non contrôlé se trouvent dans le Volume 3 du présent manuel.

(a) Ces lignes directrices comprennent des détails sur les exigences en matière de formation.

5.68 Formation des agents de bord

5.68.1 Généralités

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC :				705.124(1)(b) 705.124(2)(b), 706.10-12
NSAC :	S.O.	S.O.	S.O.	625.85, 726.10-12
Document(s) :	TP 12296, CI 705-002			

Le demandeur/l'exploitant doit soumettre:
Programme de formation d'agetns de bord
(peut faire partie du MEC)
RC PF AB 705

TCAC doit remplir :
RC PF AB 705

(1) Les éléments de formation des agents de bord sont compris dans le document de référence TP 12296 - *NORME DE FORMATION DES AGENTS DE BORD*.

(2) Le cas échéant, le travail élémentaire et l'entretien courant peuvent être accomplis par les agents de bord après qu'ils aient reçu la formation nécessaire.

(a) La liste des éléments du travail élémentaire se trouve à l'annexe « A » de l'article 625.85 des NSAC.

(b) D'autres détails sur le travail élémentaire et l'entretien courant se trouvent aux articles 8.2.8 et 8.2.9 du présent volume.

(3) La formation sur les facteurs humains est également requise, conformément au paragraphe 726.12(3) des NSAC pour le personnel des agents de bord accomplissant des tâches de travail élémentaire.

5.68.2 Formation sur le secourisme pour les agents de bord

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	S. O.	S. O.	S. O.	705.124(2)b)(iv)(E)
NSAC :	S. O.	S. O.	S. O.	
Document(s) :	TP 12296, RCN-019-2017, Partie 9 du RSSTA			

(1) Il y a deux textes législatifs qui décrivent les exigences relatives à la formation au secourisme :

(a) La *Norme de formation des agents de bord* (TP 12296), laquelle est incorporée par renvoi dans le RAC, contient ces exigences dans son *Introduction – (6) Secourisme en avion* et dans sa *Formation initiale partie huit – Premiers soins en aviation.*

(b) Le *(RSSTA) Règlement sur la santé et sécurité au travail (aéronef)*, publié en 2011, met de l'avant de nouvelles exigences en matière de formation pour les secouristes dans la Partie 9 de ce document.

i. D'autres détails sur le RSSTA se trouvent dans l'article 6.2 du volume I du présent manuel.

(2) Le fait que les exigences quant à la formation en secourisme proviennent de deux textes législatifs différents signifiait qu'une approbation de la part de deux ministres était nécessaire : le ministre des Transports et le ministre du Travail.

(a) Afin de régler cette redondance, une exemption nationale (RCN-019-2017) a été accordée pour que les exploitants régis par la sous-partie 705 puissent exclure la partie sur le secourisme de leur programme de formation des agents de bord et de leur Manuel de l'agent de bord.

(b) L'exemption nationale est accessible à l'adresse suivante :

https://www2.tc.gc.ca/aviationcivile/servreg/affaires/exemptions/docs/fr/3078.htm

(3) Le demandeur/l'exploitant a deux options en ce qui concerne la partie sur le secourisme du programme de formation des agents de bord :

(a) Soumettre sa formation en secourisme des agents de bord dans le cadre de son programme de formation des agents de bord ou de son MAB;

(b) Utiliser l'exemption nationale.

i. Aucune partie sur la formation en secourisme des agents de bord ne serait comprise dans le programme de formation des agents de bord et le MAB de l'exploitant.

(4) Les exploitants sont tenus de s'assurer que leur formation en secourisme :

(a) traite des éléments exigés pour la formation en secourisme élémentaire, en secourisme général ou en secourisme pour les agents de bord, selon ce qui correspond à leur type d'exploitation, présentés à l'annexe 1 de la partie 9 du RSSTA;

(b) soit offerte par une personne qualifiée qui est titulaire d'une attestation d'un organisme agréé selon laquelle elle est apte à donner une formation en secourisme. La section 1.1 du RSSTA définit :

i. une « personne qualifiée » comme une personne qui, en vertu de ses connaissances, de sa formation et de son expérience, est apte à exécuter une tâche correctement et en toute sécurité;

ii. un « organisme agréé » comme un organisme qui est agréé par une province pour donner des cours de secourisme.

5.69 Formation du personnel de maintenance

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.10-12	706.10-12	706.10-12	706.10-12
NSAC :	726.10-12	726.10-12	726.10-12	726.10-12
Document(s) :				

(1) Le programme de formation d'un exploitant pour le personnel de maintenance doit inclure la gestion des ressources en équipe.

6.1 Généralités

(1) Le but de cette étape du processus d'agrément est de vérifier, par le biais d'inspections sur place, si la structure organisationnelle, le système de contrôle d'exploitation, la tenue des dossiers, les installations, les aérodromes, l'équipement au sol, et les procédures connexes utilisés par le demandeur/l'exploitant sont adéquats pour mener les exploitations spécifiées dans la demande.

6.2 Structure organisationnelle

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.07(2)(a) et (b)	703.07(2)(a) et (b)	704.07(2)(a) et (b)	705.07(2)(a) et (b)
NSAC :				
Document(s) :				

TCAC doit remplir :

AP BASE 70T

(1) Au cours de la phase d'inspection opérationnelle, la structure organisationnelle, le style de gestion, l'orientation et la philosophie du demandeur/de l'exploitant seront évalués afin de garantir un exercice du contrôle opérationnel nécessaire et approprié sur toutes les activités.

6.2.1 Gestion

(1) Au moyen de discussions avec le personnel clé de la direction et par l'observation, l'équipe d'agrément de TCAC évaluera la pertinence de la structure de gestion.

(a) Il doit y avoir une définition claire des voies hiérarchiques, et des fonctions et responsabilités particulières pour toutes les personnes au sein de la direction.

(b) Ces fonctions et responsabilités doivent être clairement décrites dans les manuels d'exploitation et de contrôle de la maintenance du demandeur/de l'exploitant.

(2) L'expérience a montré que la qualité d'une exploitation est directement liée aux normes maintenues par son administration.

- Une gestion compétente donne généralement lieu à des exploitations sécuritaires.
- Un excès de gestionnaires peut entraîner une fragmentation des responsabilités et du contrôle, ainsi qu'autant de difficultés et d'inefficacité qu'un manque de gestionnaires. Dans les deux cas, les normes opérationnelles peuvent être abaissées.

(3) Une structure de gestion saine et efficace est essentielle; il est particulièrement important que la direction opérationnelle ait un statut approprié dans l'organisation du demandeur/de l'exploitant et soit entre des mains suffisamment expérimentées et compétentes.

(4) Par un processus d'entrevue, l'équipe d'agrément de TCAC déterminera si le personnel de gestion est qualifié, expérimenté et compétent pour exercer les fonctions attribuées.

(a) L'annexe C comprend des exemples de questions pouvant être utilisées lors d'entrevues avec le gestionnaire des opérations et le pilote en chef.

i. Ces exemples de questions peuvent être utilisés pour les entrevues autonomes lorsqu'un gestionnaire des opérations ou un pilote en chef est nommé, ou durant l'inspection de la base de l'évaluation du rendement.

6.2.2 Personnel

(1) À tous les niveaux, le personnel du demandeur/de l'exploitant doit faire partie intégrante de l'exploitation et doit bien savoir quelles voies de communication utiliser dans le cadre de leur travail, et les limites de leurs pouvoirs et responsabilités.

(a) Il faut déterminer que des processus acceptables sont établis pour présenter les procédures et les instructions relatives aux opérations de la compagnie au personnel concerné afin qu'ils soient bien informés en tout temps.

(b) Les pouvoirs, les tâches, les responsabilités et les liens hiérarchiques de chaque poste doivent être clairement compris et respectés par les personnes occupant ces postes.

(2) Le niveau de dotation du demandeur/de l'exploitant doit être évalué afin de déterminer si un nombre suffisant de personnes est employé à tous les niveaux pour exercer les fonctions nécessaires.

(a) Le nombre et la nature des employés varieront selon la taille et la complexité de l'organisation.

(3) Une fois qu'il a été déterminé que l'organisation du demandeur/de l'exploitant est dotée d'un personnel et d'une gestion adéquats, un examen détaillé de l'organisation doit être lancé, et la pertinence et l'utilisation du MEC et du MCM associés seront évaluées.

6.3 Système de contrôle d'exploitation

6.3.1 Généralités

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.12	703.16	704.15	705.20
NSAC :				
Document(s) :				

TCAC doit remplir :
AP BASE 70T

(1) Au cours de la mise en œuvre du système de contrôle d'exploitation et au moment de surveiller le système d'un exploitant, un ISAC doit s'acquitter des tâches suivantes :

(a) approbation du système de contrôle d'exploitation;

(b) approbation du programme de formation sur le contrôle d'exploitation propre à l'exploitant;

(c) agrément des régulateurs de vol;

(d) inspection des installations de régulation de l'exploitant (centre de régulation, bases et stations) et des régulateurs de vol en service (surveillance en milieu de travail).

Remarque : L'approbation des inspecteurs régulateurs de vol peut coïncider avec l'inspection d'un système de contrôle d'exploitation. Cependant, la fonction d'inspecteur régulateur de vol est traitée comme un processus indépendant, dans le cadre d'un programme de délégation de pouvoirs ministérielle. Consultez l'article 5.26.7 pour plus de détails.

6.3.2 Validation d'un système de contrôle d'exploitation

(1) Le demandeur/l'exploitant doit :

(a) disposer d'un nombre suffisant de régulateurs de vol disponibles pour exercer le contrôle d'exploitation efficacement;

(b) avoir mis le MEC à la disposition du centre de régulation de vol;

(c) disposer des manuels requis, y compris le manuel de vol de l'aéronef (AFM), de performance, l'AOM, la MEL, etc. pour chaque type d'aéronef;

(d) disposer de documents d'orientation pour permettre au personnel du contrôle d'exploitation et aux membres de l'équipage de conduite de s'acquitter de leurs tâches de façon efficace et efficiente et en assurant un haut niveau de sécurité;

(e) avoir établi les capacités de communication exigées par les NSAC;

(f) avoir des communications directes avec l'ATC (en route et tour de contrôle);

(g) avoir les installations pour les procédures de surveillance des vols, et les avertissements météorologiques et de NOTAM;

(h) s'être acquitté de toutes les fonctions stipulées dans le RAC concernant le contrôle d'exploitation;

(i) avoir en place, un système :

i. permettant de vérifier si des marchandises dangereuses sont à bord d'un aéronef et si les régulateurs peuvent disposer de cette information pendant les situations d'urgence;

ii. permettant de traiter le transport de déportés, de prisonniers, d'armes à feu, etc.;

iii. ainsi que d'une procédure d'approbation, pour la diffusion de nouveaux renseignements aux régulateurs de vol;

iv. pour que les défectuosités mécaniques soient signalées au régulateur de vol (par exemple, le personnel de la maintenance doit informer le plus tôt possible le CdB et le régulateur qu'un radar n'est pas en état de service).

(2) Pour les exigences relatives à l'inspection sur place de TCAC d'un système de contrôle de la maintenance d'un exploitant, consultez le chapitre 8 du présent volume.

6.3.3 Surveillance des centres de régulation de vol

(1) L'ISAC doit vérifier les éléments suivants lors d'un changement d'équipe au centre de régulation de vol :

- Les régulateurs de vol doivent pouvoir répondre aux questions énumérées.
- Les inspecteurs doivent savoir que tous les éléments ou questions ne s'appliquent pas nécessairement à un demandeur/exploitant donné.
  - Il est recommandé de poser des questions qui portent sur des événements réels ou possibles associés au vol.
  - Il faut prendre soin d'effectuer l'inspection de manière à perturber au minimum les opérations normales.
- Les éléments à inspecter et les questions doivent être choisis selon l'exploitation.

6.3.3.1 Au début du quart

(1) L'ISAC doit vérifier les procédures suivantes du demandeur/de l'exploitant lors d'un changement d'équipe au centre de régulation de vol :

(a) le régulateur qui prend son quart doit vérifier les données météorologiques et se MABiliariser avec l'information météorologique qui touche les zones d'exploitation;

(b) le régulateur qui part doit informer celui qui arrive des faits suivants :

i. conditions météorologiques aux aéroports de départ, de dégagement et d'arrivée et en route qui relèvent du régulateur et de tout autre système ou limite de route qui peuvent influer sur les opérations aériennes;

ii. les PIREPS des vols pendant le service précédent;

iii. tous les déroutements d'aéronef et l'information NOTAM sur les opérations;

1. tout autre sujet pouvant influer sur la sécurité des vols relevant du régulateur, comme un incident anormal pouvant s'être produit pendant le quart précédent.

6.3.3.2 Pendant le quart

(1) L'ISAC doit :

(a) surveiller la capacité du régulateur de vol à surveiller le vol. La surveillance de vol consiste à surveiller la météo, les NOTAM, la position de l'avion et à transmettre aux membres d'équipage toute information pouvant influer sur la sécurité aérienne;

(b) vérifier que les rapports de vol sont transmis au régulateur de vol conformément à l'article 725.20, Type A (5)(c);

(c) vérifier que le régulateur de vol vérifie avec soin les exigences relatives aux limites de piste;

(d) vérifier le processus de compte rendu après vol;

(e) vérifier la rapidité des communications.

6.3.3.3 Connaissances générales du régulateur

(1) L'ISAC doit vérifier que le régulateur de vol :

(a) connaît les opérations anormales;

(exemple : calcul du carburant pour les opérations de sortie du train d'atterrissage, distance d'atterrissage en cas de système antidérapage inopérant, conditions exigeant de la documentation ou une autorisation précise de TCAC ou de l'exploitant);

(b) a une bonne connaissance de travail de TCAC et des procédures d'urgence de l'exploitant;

(c) connaît les documents nécessaires pour les opérations hors-ligne, les exigences gouvernementales ou les atterrissages imprévus;

(exemple : permis de procéder vers les États-Unis, traitement avec les agences contractuelles dans les aéroports non réguliers, etc.);

(d) sait où trouver les données sur les aéroports en cas d'atterrissage imprévu (emplacement dans le Canada Air Pilot, cartes de navigation des compagnies, etc.).

6.3.3.4 Autres éléments

(1) L'ISAC doit vérifier également ce qui suit :

(a) s'assurer que le régulateur a autorisé tous les vols;

(b) surveiller l'autorisation de vol pour vérifier que l'heure et la date précisées sont conformes au plan de vol exploitation;

(c) s'assurer que le régulateur connaît les exigences ATC en cas d'urgence (la différence entre la demande des SIU par la compagnie et la demande des SIU par l'ATC);

(d) vérifier la capacité du régulateur à réagir à une urgence ou à des opérations anormales.

6.3.4 Pendant l'inspection en vol

(1) L'ISAC peut demander à l'équipage de conduite de communiquer avec le régulateur de vol et lui demander de l'information.

(a) Les points suivants doivent faire l'objet d'une vérification :

i. rapidité de la communication;

ii. qualité de l'information elle-même (météo, routes, dégagement, NOTAM, etc.).

6.3.5 Représentants de la coordination des opérations

(1) Les demandeurs/exploitants ont normalement des représentants de la coordination des opérations à leurs stations de ligne ou dans des endroits centraux. Ces personnes ne sont pas autorisées à exercer un contrôle d'exploitation ou à autoriser des vols.

(a) Les ISAC qui effectuent les inspections devraient connaître les articles du MEC qui précisent les responsabilités du personnel de la coordination des opérations et leur lien avec le contrôle d'exploitation des opérations aériennes.

6.4 Tenue de dossiers

6.4.1 Généralités

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.14, 702.77	703.16-18, 703.37, 703.99	704.15-17, 704.32, 704.117	705.20-22, 705.39, 705.127
NSAC :	722.14	723.16, 723.18	724.15, 724.17, 724.32	725.20, 725.22, 725.39
Document(s) :				

TCAC doit remplir :
AP BASE 70T

(1) Les procédures de tenue de dossiers doivent être examinées afin de déterminer :

(a) l'exactitude potentielle et le soin de la préparation;

(b) la classification et l'efficacité du système de classement;

(c) si tous les aspects ont été traités;

(d) la conformité quant aux périodes d'inscription requises;

(e) la sécurité de l'accès aux dossiers et la protection contre les catastrophes.

(2) L'examen doit couvrir au moins les propositions pour le traitement des dossiers pour ce qui suit :

(a) le contrôle de l'exploitation;

(b) l'établissement des plans de vol exploitation;

(c) les membres d'équipage de conduite, y compris les périodes de service, les périodes de repos et le temps de vol;

(d) les agents de bord;

(e) les régulateurs de vol;

(f) d'autre personnel d'exploitation.

(3) Un exploitant doit tenir à jour les dossiers concernant la conduite des opérations pendant une période d'au moins 90 jours, à moins d'une entente contraire entre l'exploitant et TCAC.

6.4.2 Dossiers de contrôle d'exploitation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.12	703.16	704.15	705.20
NSAC :	722.12	723.16	724.15	725.20
Document(s) :				

(1) Les propositions pour les dossiers du système de contrôle d'exploitation doivent être vérifiées pour s'assurer :

(a) qu'un registre de contrôle d'exploitation est tenu à jour;

(b) que toutes les tâches de contrôle d'exploitation seront bien documentées;

(c) (le cas échéant), que tous les vols seront planifiés et exécutés avec la participation active du régulateur de vol en service conformément aux procédures stipulées dans le manuel d'exploitation.

6.4.2.1 Plans de vol exploitation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.14	703.18	704.17	705.22
NSAC :	722.14	723.18	724.17	725.22
Document(s) :				

(1) L'inspection doit vérifier si les procédures pour la tenue des dossiers liés aux différents vols sont en place, afin de s'assurer :

(a) qu'un plan de vol exploitation sera rempli et conservé;

(b) que le plan de vol exploitation fournit tous les renseignements requis par le manuel d'exploitation;

(c) que les fiches de préparation de vol seront remplies et consignées;

(d) que les registres de l'huile et du carburant seront tenus à jour.

(2) Le responsable au sol doit disposer des détails pertinents de chaque vol et y avoir accès.

(a) Une copie électronique ou papier peut être laissée à une station de départ ou conservée dans un endroit central.

(b) Cette copie doit être immédiatement disponible à des fins de référence, au cas où toute personne chargée de la surveillance du vol, du contrôle d'exploitation ou des procédures d'alerte d'accident en relation avec le vol en a besoin.

(3) L'exploitant doit prouver qu'il dispose d'installations appropriées pour conserver les plans de vol exploitation :

(a) Pour les copies papier du plan de vol exploitation, les installations d'entreposage doivent être :

i. sûres et résistantes au feu;

ii. accessibles au personnel de contrôle d'exploitation;

iii. d'une capacité suffisante pour entreposer des dossiers pour la durée stipulée dans le MEC relativement aux périodes de conservation des documents.

(b) Dans le cas du traitement électronique des plans de vol exploitation, les critères suivants doivent être respectés :

i. l'exploitant montre qu'il dispose d'un système sécuritaire de stockage électronique des données;

ii. il doit conserver une copie papier des documents qui exigent une vérification, à moins que l'exploitant soit doté d'un système de vérification électronique des documents;

iii. l'exploitant dispose d'un plan documenté énumérant les procédures à suivre pour récupérer les données stockées;

iv. les données stockées peuvent être présentées à TCAC selon un format acceptable sur copie papier dans les 72 heures d'une demande.

6.4.2.1.1 Plan de vol exploitation non officiel

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC				
NSAC :		723.18	S.O.	S.O.
Document(s) :				

(1) Dans le cas où un certain nombre de vols de courte durée qui sont de nature courante sont effectués, un plan de vol exploitation indiquant les escales, le carburant à bord et les passagers embarqués serait alors suffisant.

6.4.2.2 Documents de masse et de centrage de l'aéronef

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.06(3)	703.37, 706.06(3)	704.32, 706.06(3)	705.39, 706.06(3)
NSAC :		723.37	724.32	725.39
Document(s) :	OACI IT 9284			

(1) L'inspection doit confirmer que l'aéronef sera chargé de façon sécuritaire et convenablement, conformément à toutes les sous-parties, notamment :

(a) les exigences pour le calcul de la masse et du centrage de l'aéronef dans le manuel d'exploitation;

(b) le règlement limitant le poids afin de satisfaire les exigences de performance de l'aéronef;

(c) les limites de masse et de centrage précisées dans le manuel de vol et le manuel d'exploitation;

(d) les limites de chargement du poste de pilotage et des cloisons précisées dans le manuel de vol et le manuel d'exploitation;

(e) les limites relatives au transport de marchandises dangereuses précisées dans la version actuelle des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses* de l'OACI (Doc 9284).

(2) L'inspection doit également servir à évaluer la méthode d'exercice du contrôle global de masse du demandeur/de l'exploitant.

(a) L'ISAC-Navigabilité doit examiner le système et les méthodes par lesquels la masse de l'aéronef est vérifiée et maintenue, afin de s'assurer que les variations de masse dues aux modifications et à d'autres causes sont pleinement prises en considération, et que l'énoncé de masse est exact.

(3) TCAC doit pouvoir recréer les données de vol exploitation à des fins de vérification, inspection, enquête et sécurité des vols :

(a) L'exploitant est tenu de conserver des exemplaires de la documentation sur la masse et le centrage qui n'est pas incorporée dans le plan de vol exploitation.

(b) La période de conservation des formulaires sur la masse et le centrage, y compris les modifications, ne doit pas être inférieure à six mois.

i. La période de conservation des documents de masse et de centrage est précisée dans le MEC et doit être au moins égale à la période de conservation du plan de vol exploitation.

(c) On peut stocker les données sur la masse et le centrage par voie électronique en respectant les critères suivants :

i. l'exploitant doit montrer que le système de stockage électronique est sûr;

ii. il doit conserver une copie papier des données pour les documents dont la signature doit être vérifiée à moins que l'exploitant soit doté d'un système de vérification électronique des documents;

iii. l'exploitant doit avoir un plan documenté énumérant les procédures à suivre pour récupérer les données stockées;

iv. les données stockées doivent être présentées à TCAC selon un format acceptable sur copie papier dans les 48 heures de la demande.

6.4.2.3 Procédures de calcul du carburant

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC		703.20	704.20	705.25
NSAC :				725.25
Document(s) :				

(1) Cette inspection doit déterminer si l'aéronef du demandeur/de l'exploitant sera autorisé à partir avec des charges de carburant adéquates, calculées conformément à la sous-partie applicable, et à la politique énoncée dans le MEC.

(a) La politique sur le calcul du carburant doit être examinée, et le carburant à transporter validé, par rapport aux performances prévues de l'aéronef, avec les corrections appropriées en fonction du vent et des niveaux de vol en route.

i. Des exemples de calculs du carburant du plan de vol exploitation doivent être fournis par l'exploitant pour refléter les vols typiques autorisés à partir de diverses bases, sur des routes et des secteurs de vol exigeant des différences marquées quant aux exigences relatives au carburant, y compris des secteurs sur lesquels la capacité en carburant de l'aéronef est critique.

(b) La politique concernant l'avitaillement en carburant devrait tenir compte du carburant supplémentaire requis pour se rendre à un aérodrome convenable en cas de panne d'un moteur ou d'une dépressurisation, au point le plus critique en route, selon le plus élevé.

6.4.3 Dossiers de formation et de qualification de l'équipage

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.77	703.99	704.117	705.127
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Une inspection doit être effectuée avant le début des opérations et elle doit comprendre un examen des dossiers du personnel d'exploitation afin de déterminer si les qualifications du personnel d'exploitation sont à jour.

6.4.3.1 Dossiers des équipages de conduite

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	700.14(1)	700.14(1)	700.14(1)	700.14(1)
NSAC :				
Document(s) :				

(1) L'inspection des dossiers des équipages de conduite doit vérifier si le système proposé par l'exploitant sera en mesure de surveiller efficacement les limites de temps de vol et de temps de service en vol, ainsi que les périodes de repos.

(a) Ce système doit pouvoir prévoir de façon proactive le moment où un membre d'équipage dépasse ces limites ou ces exigences.

(2) L'inspection doit également examiner le système d'enregistrement des rapports du CdB lorsqu'il prolonge, à sa discrétion, les périodes de service ou réduit les périodes de repos.

(3) Là où l'exploitant mène des opérations IFR avec un seul pilote (ou prévoit le faire), le système de l'exploitant servant à assurer le suivi des limites de temps de vol doit en tenir compte.

(a) Le système doit être vérifié afin de s'assurer que la limite de 8 heures par toute période de 24 heures est mise en application de façon appropriée :

i. Si le pilote a effectué des vols IFR avec un seul pilote (peu importe la durée de vol IFR), la limite de temps de vol total pour ce pilote est de 8 heures en 24 heures, pour tous les types de vol (un seul pilote, ou deux membres d'équipage inclusivement).

(4) L'inspection doit vérifier si l'exploitant s'est assuré :

(a) que tout le temps de vol accumulé par l'équipage de conduite est compté pour déterminer la conformité aux limites de temps de vol de l'article 700.15 du RAC;

(b) que le temps de service en vol et toute période de repos connexe accumulés par l'équipage de conduite sont pris en compte dans les calculs du temps de service en vol;

(c) qu'un système pour surveiller les temps de vol et les temps de service en vol pour les membres d'équipage de conduite participant à des vols autres que ceux qui sont liés aux opérations de la compagnie est établi.

6.4.3.2 Dossiers personnels des équipages de conduite

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	401.08, 700.14(2)	401.08, 700.14(2)	401.08, 700.14(2)	401.08, 700.14(2)
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Les membres d'équipage de conduite sont tenus d'informer l'exploitant si une assignation de temps de vol ou de temps de service de vol doit entraîner le dépassement du temps de vol maximal ou du temps de service de vol maximal.

(a) Cette exigence s'applique aux assignations données par l'exploitant et à tout autre temps de vol ou temps de service de vol effectué pour un autre exploitant, pour un exploitant privé ou dans le cadre d'un vol privé ou militaire.

6.4.3.3 Dossiers des agents de bord

(1) Ces dossiers doivent prévoir les renseignements suivants :

(a) les modèles d'aéronefs sur lesquels l'agent de bord est qualifié;

(b) la ou les dates où l'agent de bord a terminé toute formation requise :

i. initiale;
ii. annuelle;
iii. requalification;
iv. type d'aéronef;
v. gestion des ressources de l'équipage;
vi. lutte réelle contre les incendies;
vii. amerrissage forcé (s'il y a lieu);
viii. secourisme;
ix. entraînement en ligne;
x. chef de cabine (s'il y a lieu);
xi. renseignements concernant tout échec à une formation requise.

6.4.4 Dossiers du personnel d'exploitation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.77	703.99	704.117	705.127
NSAC :				
Document(s) :				

(1) L'inspection doit couvrir les procédures pour la tenue des dossiers liés à la formation du personnel d'exploitation.

6.4.4.1 Dossiers des régulateurs de vol

(1) Les dossiers des agents techniques d'exploitation/des régulateurs de vol doivent contenir les renseignements suivants :

(a) certificat et validité;

(b) qualifications sur aéronef;

(c) qualification de route ou de région;

(d) maintien des compétences;

(e) dossiers de service de vol

6.5 Installations – Base/base secondaire

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.07(2)(c)	703.07(2)(c)	704.07(2)(c)	705.07(2)(d)
NSAC :		A723.07(3) H723.07(2)(d)	A724.07(3) H724.07(5)	725.07(4)
Document(s) :				

TCAC doit remplir :
AP BASE 70T

6.5.1 Installations

(1) Les inspections des installations doivent permettre de vérifier que les bases et les bases secondaire que le demandeur/l'exploitant prévoit utiliser :

(a) sont bien équipées;

(b) comprennent les éléments suivants nécessaires :

i. installations sanitaires;

ii. contrôles et avertissements de sécurité et d'urgence;

iii. équipement;

(c) conviennent à l'exploitation prévue.

(2) Si possible, les inspections des installations doivent inclure les bases et les bases secondaire prévues situées au Canada, et aussi dans d'autres pays (s'il y a lieu).

(3) L'inspection doit inclure toutes les installations prévues/utilisées par l'exploitant, y compris :

(a) les hangars;

(b) les bureaux du personnel administratif et des opérations;

(c) les zones de services aux passagers;

(d) l'entreposage du fret;

(e) les bâtiments de manutention.

(4) Dans des circonstances exceptionnelles, lorsqu'il est difficile d'effectuer une inspection sur place, cette inspection peut être remplacée par une évaluation basée sur une documentation suffisante fournie par le demandeur/l'exploitant.

(a) L'ampleur de la documentation requise sera déterminée par l'APA.

i. Si une documentation insuffisante est fournie à TCAC, alors une inspection sera requise.

6.5.2 Services et équipement de soutien opérationnel

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.07(2)c)	703.07(2)c)	704.07(2)c)	705.07(2)d)
NSAC :		A723.07(3) H723.07(2)(d)	A724.07(3) H724.07(5)	725.07(4)
Document(s) :				

(1) Les services de soutien opérationnel qui seront utilisés par le demandeur/l'exploitant doivent être inspectés, dans la mesure du possible, en insistant principalement sur le caractère adéquat, la pertinence et les aspects de sécurité de leur utilisation.

(2) L'équipement de soutien opérationnel doit inclure, notamment :

(a) les véhicules de ravitaillement en carburant;

(b) les groupes de parc;

(c) l'équipement d'appoint en oxygène et en gaz comprimé;

(d) les véhicules de remorquage;

(e) l'équipement de manutention du fret et des bagages;

(f) les véhicules de commissariat;

(g) les camions des services sanitaires;

(h) l'équipement de dégivrage.

(3) Une évaluation de l'équipement mobile et des procédures relatives à son utilisation, effectuée par un organisme de vérification utilisant des systèmes d'évaluation adéquats et reconnus, peut être acceptée par TCAC (à la discrétion de TCAC).

(a) Voici des exemples de vérifications acceptables :

i. inspections de l'équipement effectuées dans le cadre de vérifications de la qualité du carburant reconnues par l'industrie;

ii. vérifications du contrôle de la qualité du dégivrage/de l'antigivrage;

iii. vérifications pour les opérations au sol.

6.5.3 Aérodromes et héliports – Inspections sur place

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC				
NSAC :				
Document(s) :				

6.5.3.1 Aéroports/aérodromes/héliports pour le service aérien

(1) Les aérodromes ou héliports de destination ou de dégagement qui seront utilisés dans le cadre de l'exploitation doivent être inspectés afin de déterminer s'ils conviennent à l'utilisation opérationnelle.

(a) On peut passer outre cette exigence en matière d'inspection dans les cas où l'ISAC de TCAC connaît déjà bien l'aérodrome ou l'héliport et ses installations connexes, et s'il est satisfait qu'ils conviennent à l'exploitation proposée.

(b) Dans les cas où l'exploitation proposée couvre une grande partie du monde, l'équipe d'agrément de TCAC ne pourra pas déterminer si tous les aérodromes ou les héliports conviennent à l'utilisation potentielle.

i. L'équipe d'agrément de TCAC doit envisager d'inspecter seulement les endroits que le demandeur/l'exploitant prévoit utiliser principalement.

(2) Avant de délivrer le CEA, le MEC doit :

(a) contenir une liste des aérodromes dont l'utilisation est considérée comme adéquate;

(b) préciser que l'utilisation d'autres aérodromes ou héliports dans la zone d'exploitation approuvée est interdite sans l'approbation préalable de TCAC.

(3) Parallèlement à l'inspection de l'aérodrome, l'ISAC doit déterminer :

(a) la pertinence des procédures du demandeur/de l'exploitant pour l'acquisition de données à jour touchant l'aérodrome et de tableaux de procédures de vol aux instruments;

(b) la capacité du demandeur/de l'exploitant à les distribuer à tout le personnel qui a besoin de cette information dans l'exercice de leurs fonctions.

(4) L'approbation d'un aérodrome ou d'un héliport particulier peut être accordée sans inspection de TCAC si :

(a) l'exploitant évalue l'installation comme convenant à son exploitation, au moyen d'un processus documenté acceptable;

(b) l'exploitant établit des minimums météorologiques opérationnels et des procédures appropriées;

(c) TCAC accepte cette évaluation et les limites opérationnelles subséquentes.

6.5.3.2 Inspections des aérodromes et des héliports pour des services réguliers

(1) Les ISAC d'Opérations aériennes et de Sécurité des aérodromes doivent suivre les procédures suivantes lorsqu'ils procèdent à une inspection sur place d'un aérodrome :

(a) Pour traiter les demandes efficacement, il est préférable que l'ISAC-Opérations aériennes concerné soit qualifié sur type, ou lorsque la qualification de type n'est pas nécessaire, qu'il ait des connaissances approfondies concernant l'opération et les systèmes liés à l'aéronef qui seront utilisés pour l'opération de services aériens réguliers.

Remarque : À noter que l'ISAC-Opérations aériennes et l'ISAC-Sécurité des aérodromes doivent se baser sur leur expérience pratique et sur leurs connaissances, et peuvent au besoin consulter un spécialiste (interne ou externe) pour établir un niveau équivalent de sécurité pour le type d'exploitation recherché.

(b) De concert avec l'exploitant, les ISAC d'Opérations aériennes et de Sécurité des aérodromes doivent examiner la demande et créer un plan d'inspection.

i. Le plan d'inspection doit inclure les dates prévues de l'inspection sur place, de l'évaluation opérationnelle et de l'analyse technique (aérodrome).

ii. De plus, une étude doit être menée sur les accidents et les incidents aéronautiques impliquant le type d'aéronef devant être utilisé pour ce type d'exploitation. Cet exercice vise à déterminer si un des accidents ou incidents décelés a été causé par des défectuosités ou des lacunes dans les systèmes de

bord, les procédures d'utilisation, la formation, et aussi si cet événement s'est produit dans le cadre d'une utilisation semblable à celle qui est évaluée.

(c) Une inspection sur place doit être effectuée, et l'aérodrome doit être évalué conformément aux Normes relatives aux aéroports applicables afin de déterminer s'il peut être certifié.

i. Cette évaluation doit être dirigée par l'ISAC-Sécurité des aérodromes.

ii. Les inspections doivent couvrir au moins les éléments suivants, selon le cas :

1. les pistes;
2. les prolongements dégagés;
3. les prolongements d'arrêt;
4. les voies de circulation;
5. les aires de trafic et de stationnement;
6. l'éclairage (y compris le balisage lumineux d'approche);
7. les aides d'approches visuelles et non visuelles;
8. les installations de navigation;
9. les services de communications;
10. le service de circulation aérienne (ATS);
11. les services météorologiques;
12. les services d'information aéronautique;
13. l'équipement de service aéroportuaire (p. ex., balayeuses de piste, chasse-neiges);
14. les installations et l'équipement de dégivrage au sol;
15. l'équipement et les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie;
16. la disponibilité de l'équipement et les procédures de manutention pour le carburant et les lubrifiants;
17. la protection du public, y compris les mesures de sûreté;
18. les obstacles ayant une incidence sur les opérations aériennes;
19. les procédures de départ, d'arrivée et d'approche aux instruments et les tableaux connexes;
20. les minimums d'exploitation de l'aérodrome ou de l'héliport.

(d) S'il est déterminé qu'il est impossible ou peu pratique de certifier l'aérodrome, un niveau équivalent de sécurité sera déterminé par les deux ISAC de la façon suivante :

i. en observant et en effectuant une évaluation « sur le terrain » de l'utilisation des aéronefs de l'exploitant, notamment l'approche, l'atterrissage, les manœuvres au sol, le décollage et la montée (trajectoire de départ) pour l'aérodrome en question;

ii. en menant, au besoin, une évaluation en vol (ISAC-Opérations aériennes) à bord de l'aéronef de l'exploitant des procédures d'exploitation actuelles de la compagnie, à l'intérieur et à l'extérieur de l'aérodrome en question;

iii. en menant une évaluation opérationnelle (ISAC-Opérations aériennes) du caractère approprié de chaque piste, voie de circulation et aire de trafic lié aux éléments suivants :

1. les dimensions de l'aéronef (ailes, fuselage, et distance entre les roues);
2. la masse de l'aéronef;
3. la performance de l'aéronef (conformément au manuel de vol de l'aéronef, si cela s'applique);
4. l'équipement et les systèmes de bord disponibles (direction roues avant, équipement pour utilisation sur piste non revêtue, types de pneus utilisés, capacités de poussée inverse);
5. les caractéristiques d'aéronef au décollage et à l'atterrissage courts (ADAC);
6. d'autres facteurs comme : le vent, la température, la pression atmosphérique, la densité de l'air et les précipitations (c.-à-d. la neige et la pluie);
7. les procédures d'utilisation mises en place par l'exploitant;
8. les qualifications et la formation des pilotes;

iv. en menant une analyse technique (ISAC-Sécurité des aérodromes), conformément aux Normes relatives aux aéroports et en énumérant toutes les améliorations que l'exploitant d'aérodrome doit apporter. Ces améliorations doivent être déterminées en tenant compte de tous les facteurs cernés lors de la phase d'évaluation opérationnelle;

v. en approuvant les procédures d'opération de l'exploitant (ISAC-Opérations aériennes) ainsi que toutes les exigences de formation supplémentaires nécessaires, comme il a été déterminé dans l'évaluation opérationnelle et dans l'analyse technique. Si l'exploitation comprend des surfaces non préparées, s'assurer que les procédures et la formation respectent les normes mentionnées à l'article 724.44 des NSAC;

(e) le MEC, les SOP, et le programme de formation de l'exploitant, selon le cas, doivent être modifiés afin d'inclure toutes les procédures établies pour ce type d'exploitation;

(f) une évaluation de la compétence des pilotes doit se faire au moment du CCP annuel;

(g) un représentant de la compagnie doit être présent à l'aérodrome pour tous les départs et toutes les arrivées des vols de l'exploitant et il doit :

i. communiquer aux pilotes, au moyen d'un système de communication radio bilatérale et du téléphone, l'état des pistes et tous autres renseignements nécessaires afin d'assurer une exploitation sécuritaire;

ii. s'assurer que la piste est entretenue et qu'elle est dégagée de tout obstacle;

iii. restreindre l'accès des personnes non autorisées à l'aérodrome;

iv. tenir un registre de l'état des pistes aux départs et aux arrivées des aéronefs de la compagnie;

(h) l'exploitant de l'aérodrome doit effectuer toutes les modifications requises afin de maintenir le niveau de sécurité équivalent déterminé par l'analyse technique;

(i) des inspections doivent être effectuées afin de vérifier et de s'assurer que l'exploitant et l'exploitant de l'aérodrome se conforment aux conditions énumérées ci-dessus;

(j) lorsque toutes les conditions sont satisfaites, les autorisations suivantes sont délivrées :

i. la Division des normes relatives aux aérodromes délivre à l'exploitant de l'aérodrome une Autorisation d'aérodrome d'Aviation civile (voir pièce jointe à la page 17) précisant les conditions de l'autorisation;

ii. les Opérations aériennes délivrent une modification au CEA indiquant le nom de l'aérodrome et le type et l'immatriculation (le cas échéant) de l'aéronef autorisé pour cet aérodrome;

(k) une fois que l'exploitant a débuté ses services en provenance ou à destination de l'aérodrome, plusieurs inspections doivent être effectuées au cours de l'année afin de s'assurer que toutes les conditions sont respectées. Si l'aérodrome doit être utilisé toute l'année, les inspections doivent se faire pendant les mois d'été (sans neige) et d'hiver (avec neige).

6.6 Aéronef

6.6.1 Généralités

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.07(2)(d) et (g)	703.07(2)(d) et (g)	704.07(2)(e) et (h)	705.07(2)(f) et (i)
NSAC :				
Document(s) :				

TCAC doit remplir :
Pour les avions – AP AÉRONEF A 70T
Pour les hélicoptères – AP AÉRONEF H 70T

(1) Le caractère adéquat de l'équipement d'aéronef du demandeur/de l'exploitant est déterminé par :

(a) les conditions d'exploitation prévues;

p. ex., règles de vol aux instruments (IFR), règles de vol à vue (VFR), de jour, de nuit, les régions d'exploitation en fonction des instruments de vol et de l'équipement de bord, ainsi que des exigences relatives à l'équipement de secours et de sauvetage et à d'autres équipements;

(b) les limites de performance d'exploitation (énoncées dans l'AFM ou l'AOM) par rapport à la longueur des pistes disponibles aux bases désignées et aux points réguliers, aux aéroports de dégagement et à la topographie, l'altitude minimale en route (MEA), la navigation à longue distance (LRN), etc.;

(c) toute autorisation spéciale qu'il souhaite utiliser.

Remarque : Les AS sont abordées dans le volume 3 du présent manuel, et elles peuvent nécessiter des inspections d'aéronef particulières dans le cadre du traitement des demandes pour leur ajout.

6.6.2 Communication bilatérale avec les membres d'équipage de conduite

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.23	703.39	704.33(1)(e), 704.34	705.16(3)(c), 705.73-74
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Les passagers et les membres d'équipage de conduite doivent pouvoir communiquer entre eux pendant des situations normales, anormales et d'urgence.

(2) Le moyen de communication peut être tout ce qui permet de faire circuler l'information et les instructions sans obstruction entre le poste de pilotage et la cabine. Il peut s'agir d'interphones, de mégaphones ou de mots parlés ou criés ou tout autre moyen qui permet aux parties d'être entendues et comprises.

6.6.3 Inspection de la cabine

(1) Dans la mesure du possible, l'inspection de la cabine doit être effectuée par un ISAC-Sécurité des cabines.

  (a) Pour la sous-partie 705, il s'agit d'une exigence.

  (b) Pour les sous-parties 704, 703 (et 702), l'inspection est souhaitable, mais elle dépend de la disponibilité des ISAC-Sécurité des cabines.

(2) L'inspection de la cabine peut être effectuée comme une inspection distincte, ou parallèlement à une activité de démonstration de la cabine.

  (a) Consultez l'article 7.3.5 pour des lignes directrices sur les démonstrations de la cabine.

(3) L'ISAC doit inspecter la cabine de l'aéronef pour repérer les caractéristiques suivantes (dans la mesure du possible, selon la configuration de l'aéronef) :

  (a) les plaques-étiquettes;

  (b) l'équipement de sécurité;

  (c) l'équipement portatif, notamment :

    i. les trousses de premiers soins;

    ii. la trousse médicale;

    iii. les mégaphones;

    iv. l'ELT;

    v. la hache de secours;

    vi. les gilets de sauvetage;

    vii. les lampes de poche;

    viii. les extincteurs;

    ix. l'équipement de lutte contre l'incendie du fret;

    x. les cartes des mesures de sécurité;

    xi. l'inhalateur protecteur;

    xii. l'oxygène.

  (d) les marques d'évacuation d'urgence situées à proximité du plancher;

  (e) les systèmes de communication, y compris le poste d'interphone et le système de sonorisation;

  (f) l'équipement fixe, y compris :

    i. les postes d'agent de bord;

    ii. les ceintures et les harnais de sécurité des agents de bord;

    iii. les sièges et les ceintures de sécurité des passagers;

    iv. les portes des compartiments;

v. les sorties et les allées;

vi. les radeaux de sauvetage et les glissières-radeaux;

vii. l'équipement de survie;

viii. les dispositifs d'arrimage des bagages;

ix. les plateaux;

x. les moniteurs;

xi. le circuit fixe d'oxygène passagers;

xii. les rideaux et les cloisons.

(g) l'équipement de l'office, y compris les compartiments et les chariots de service;

(h) la protection incendie dans les toilettes, y compris les extincteurs, les cendriers, les affiches et les détecteurs de fumée.

(i) les sièges d'agent de bord orientés vers l'avant ou vers l'arrière qui satisfont les exigences des articles 705.41 et 705.75 du RAC.

6.7 Approbation de la cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	S. O.	S. O.	S. O.	705.126
NSAC :	S. O.	S. O.	S. O.	725.126
Document(s) :				

(1) L'article 705.126 du RAC et les normes connexes précisent les exigences pour les cabines d'entraînement d'évacuation d'urgence.

(a) Ce règlement et sa norme ne concernent pas d'autres types de dispositifs d'entraînement de la cabine, d'entraîneurs autonomes de sortie, ou d'entraîneurs de tâche partielle.

(2) Le processus d'approbation de la cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence devrait commencer une fois que l'exploitant aura soumis les documents pour aviser qu'une cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence fera partie de son programme de formation.

(3) Avant d'être approuvée, la cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence doit faire l'objet d'une inspection pour assurer que le type d'aéronef est reproduit fidèlement et que les exigences de l'article 705.126 du RAC sont respectées.

(4) Si un exploitant désire utiliser une cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence qui ne respecte pas, ou qui ne peut pas respecter les exigences (par exemple, un ancien avion dont les ailes et la queue ont été retirées ne peut pas respecter toutes les exigences), une demande de dérogation aux éléments de l'article 725.126 que le dispositif d'entraînement ne respecte pas est nécessaire.

(5) L'approbation est conditionnelle à la compatibilité de la cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence avec les éléments pertinents du programme de formation.

(6) Avant l'approbation, le demandeur/l'exploitant peut devoir démontrer l'utilisation du dispositif d'entraînement à TCAC.

(a) Les détails sur les démonstrations d'évacuation d'urgence se trouvent à l'article 7.5 du présent volume.

7.1 Généralités

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	602.58-66, 702.07(2)d), 702.42-46	602.58-66, 703.07(2)d), 703.64-71, 703.82	602.58-66, 704.07(2)e), 704.62-71, 704.83-84	602.58-66, 705.07(2)f), 705.67-84, 705.89-97
NSAC :		723.82	724.84	725.81, 725.90-91, 725.95
Document(s) :				

TCAC doit remplir :
AP DÉMO 70T

(1) Des vols de démonstration peuvent être requis lors de l'évaluation d'un demandeur/exploitant en vue de la délivrance d'un certificat.

(a) L'exigence relative aux démonstrations, et le nombre et la fréquence de ces vols doivent faire l'objet d'une discussion et d'une entente lors de la réunion officielle de demande.

(b) L'échéancier des démonstrations doit être documenté dans le calendrier des événements.

(2) Des vols de démonstration peuvent être utilisés pour valider tout aspect des processus d'un demandeur/exploitant.

(3) Les vols de formation ou de mise en place observés par un ISAC de TCAC peuvent être crédités pour satisfaire aux exigences des démonstrations en vol.

(4) Des démonstrations d'évacuation d'urgence et d'amerrissage forcé peuvent aussi être requises durant cette étape de l'évaluation des capacités de l'exploitant.

7.2 Plan aux fins d'examen – Démonstrations (CDE)

(1) Le plan aux fins d'examen des éléments de démonstration provient du calendrier des événements fourni par le demandeur/l'exploitant.

(a) Comme ceux-ci sont des événements où l'ISAC ne fait qu'observer le demandeur/l'exploitant exerçant des activités opérationnelles, ils doivent être planifiés par le demandeur/l'exploitant.

7.3 Vols de démonstration

7.3.1 Généralités

(1) Après l'étape des opérations au sol du programme d'inspection préalable à l'agrément, il est nécessaire, notamment dans le cas de nouveaux exploitants, d'effectuer une série de validations en cours de vols.

(a) Ces vols permettent au demandeur/à l'exploitant de démontrer sa capacité à effectuer les opérations proposées conformément à la réglementation en vigueur.

(2) Des passagers payants ne doivent pas être transportés durant les vols de démonstration préalables à l'agrément.

(3) Le nombre d'observateurs à bord de l'aéronef doit être réduit au minimum lors des vols de démonstration, et il doit toujours être confirmé auprès de TCAC qui doit aussi en convenir.

(a) Il est généralement souhaitable que le demandeur/l'exploitant ait à bord un personnel capable de prendre des décisions et/ou des engagements en son nom en ce qui concerne les mesures requises pour corriger les irrégularités.

7.3.2 Planification

(1) Le demandeur/l'exploitant et l'équipe d'agrément de TCAC doivent planifier bien à l'avance l'exécution du programme de démonstration des opérations aériennes.

(a) Toutes les personnes concernées doivent bien comprendre et accepter ce qui doit être accompli par le demandeur/l'exploitant.

(2) Les objectifs généraux pour les vols de démonstration préalables à l'agrément doivent inclure la détermination du caractère suffisant :

(a) des procédures en vol définies dans le MEC et de la conformité de ces procédures;

(b) des installations et de l'équipement fournis à l'équipage de conduite pour effectuer le vol de façon sécuritaire et conformément au règlement;

(c) du soutien fourni par le système de contrôle d'exploitation à l'équipage de conduite;

(d) des dispositions générales prises pour la manutention des aéronefs au sol et l'aide fournie à l'équipage de conduite dans l'exercice de ses fonctions à tous les aérodromes utilisés par le demandeur/l'exploitant le long des routes;

(e) des installations en route.

7.3.3 Démonstration avant le vol

(1) Les procédures avant vol suivies par l'équipage de conduite, et l'aide fournie par l'organisation au sol durant cette étape doivent inclure ce qui suit :

(a) l'exposé météorologique et de route, l'émission de NOTAM;

(b) le classement du plan de vol de l'ATS;

(c) la planification du vol;

(d) le calcul du carburant;

(e) les mesures prises par le CdB concernant :

i. la navigabilité de l'aéronef, y compris la fiche de maintenance, et l'utilisation de la MEL, et le cas échéant, la CDL;

ii. le complément d'instruments et d'équipement requis à bord;

iii. la préparation du plan de vol exploitation;

iv. le carburant requis ainsi que le carburant et l'huile à bord de l'aéronef;

v. la masse de l'aéronef et l'emplacement du centre de gravité;

vi. la capacité à se conformer aux limites de masse et de performance de l'aéronef, et aux exigences en matière de pente de montée et de franchissement d'obstacles;

vii. le bon calcul des vitesses critiques (V1, VR, V2, etc.) propres à la piste et aux conditions de décollage;

viii. la sécurité de la charge et sa bonne distribution;

ix. les renseignements relatifs aux marchandises dangereuses;

x. la préparation et la signature du plan de vol exploitation et du formulaire de masse et de centrage de l'aéronef;

xi. le transport des publications et des manuels requis.

(f) l'embarquement de tout le personnel, y compris le personnel excédentaire à l'équipage minimal;

i. l'exposé donné aux passagers sur l'emplacement et l'utilisation de l'équipement d'urgence, les signaux d'informations aux passagers, l'utilisation des ceintures de sécurité, l'emplacement et l'utilisation des issues de secours, etc.;

1. Si le vol est effectué en vertu de la sous-partie 705, ces renseignements doivent satisfaire les exigences réglementaires des articles 705.31 et 705.43 du RAC.

Remarque : Les membres d'équipage doivent recevoir l'exposé décrit à l'article 705.31 du RAC, et toutes les autres personnes transportées (y compris les ISAC de TCAC) sont des passagers et doivent recevoir l'exposé conformément à l'article 705.43 du RAC.

2. Pour des opérations régies par la sous-partie 704, les exigences sont énoncées à l'article 704.34 du RAC.

3. Pour les opérations régies par la sous-partie 703, l'article 703.39 du RAC doit être respecté.

4. Pour les opérations régies par la sous-partie 702, l'article 702.23 du RAC doit être respecté.

5. Si l'exploitant n'exécute pas d'opérations en vertu de la Partie VII du RAC, alors l'exposé sur les mesures de sécurité à l'intention des passagers doit satisfaire les exigences de l'article 602.89 du RAC.

(g) l'inspection externe et interne de l'aéronef par l'équipage de conduite;

i. pour les opérations régies par la sous-partie 705, l'inspection de la cabine par les agents de bord;

(h) les réglages préparatifs de l'équipement radio et de navigation, y compris l'entrée des données dans l'avionique de gestion de vol, s'il y a lieu;

(i) l'initialisation et la contre-vérification de l'équipement inertiel;

(j) la préparation du poste de pilotage;

(k) l'utilisation des listes de vérification;

(l) la coordination de l'équipage.

7.3.4 Démonstrations en vol

(1) Avant le décollage, l'ISAC doit observer les procédures suivantes :

(a) les préparatifs pour le démarrage des moteurs;

(b) les procédures de démarrage du moteur;

(c) la communication et la coordination appropriées avec l'équipage au sol concernant :

i. les procédures de démarrage du moteur;

ii. le retrait des cales;

iii. le refoulement et le remorquage au sol, au besoin, avant la circulation au sol.

(d) la circulation au sol et l'utilisation de la carte d'aérodrome;

(e) l'utilisation des listes de vérification;

(f) l'acceptation et la consignation de l'autorisation ATC;

(g) l'exposé donné à l'équipage de conduite pour le décollage, le départ et la montée initiale, y compris l'utilisation des aides à la navigation.

(2) Durant le vol, l'ISAC doit vérifier les éléments suivants :

(a) la pertinence des procédures du poste de pilotage;

(b) la discipline, la coordination et la vigilance de l'équipage;

(c) le maintien de l'altitude et les procédures pour le changement d'altitude/de niveau de vol;

(d) les exigences qui peuvent survenir durant le vol;

(e) l'utilisation des procédures de sécurité relatives au poste de pilotage;

(f) les compétences de tous les membres d'équipage, y compris la compétence linguistique des membres d'équipage de conduite dans la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques;

(g) l'utilisation des fréquences de la compagnie et du contrôle d'exploitation du vol par l'équipage de conduite;

(h) l'utilisation des installations de navigation en route et à l'aérogare;

(i) les connaissances de l'équipage de conduite relatives aux routes et aux aérodromes, y compris les procédures d'urgence au départ;

(j) la pertinence des données environnementales et des renseignements météorologiques fournis et utilisés par l'équipage de conduite;

(k) l'utilisation des télécommunications air-sol;

(l) l'utilisation des procédures et de l'équipement de navigation;

(m) l'utilisation des listes de vérification pour chacune des phases de vol;

(n) le respect des autorisations ATC et des changements des autorisations;

(o) la conformité aux procédures de compte rendu météorologique et aux procédures de compte rendu de conditions de vol dangereuses;

(p) l'utilisation et la disponibilité des documents de vol, peu importe que ceux-ci soient fournis en format électronique ou papier.

i. Une attention particulière doit être accordée à la façon dont les cartes et les graphiques compris dans la partie du guide de route du MEC sont utilisés en vol et lors de l'exécution des procédures de départ, d'arrivée, d'approche et d'approche interrompue;

(q) la pertinence et l'utilisation de l'oxygène d'appoint en vol;

(r) l'utilisation des harnais de sécurité par l'équipage de conduite;

(s) l'utilisation des signaux d'informations aux passagers;

(t) la conformité générale au RAC et au règlement d'autres États concernés par l'exploitation;

(u) la gestion du vol par l'équipage de conduite, y compris la CRM, et la compétence relativement au contrôle manuel et automatique de toutes les phases du vol;

(v) l'exécution de l'exposé d'arrivée, d'approche et d'atterrissage de l'équipage de conduite;

(w) le respect des minimums d'exploitation de l'aérodrome ou de l'héliport;

(x) l'exécution des procédures d'approche et d'atterrissage, des procédures après l'atterrissage, des procédures de circulation au sol et d'arrêt des moteurs, et l'utilisation des listes de vérification appropriées.

7.3.5 Démonstrations de la cabine

(3) Durant les démonstrations en vol, l'ISAC-Sécurité des cabines doit observer afin de s'assurer que les agents de bord disposent de sièges orientés vers l'avant ou vers l'arrière, et les occupent pendant le décollage et l'atterrissage.

(4) Des questions doivent être posées aux agents de bord au sujet de leurs connaissances de l'emplacement et de l'utilisation des divers types d'équipement d'urgence, et de leurs tâches particulières en cas d'urgence ou d'évacuation.

(a) Cette discussion avec les agents de bord permet d'évaluer l'efficacité de leur formation.

(5) Le rendement des agents de bord sera observé relativement à l'efficacité dans l'exécution des tâches et des responsabilités qui leur ont été confiées, par exemple :

(a) l'exposé à l'équipage avant le vol;

(b) les vérifications de l'équipement de sécurité et de secours avant le vol;

(c) les procédures d'embarquement des passagers;

(d) les procédures relatives à la fermeture des portes et à l'armement de la glissière d'évacuation, s'il y a lieu;

(e) les exposés sur les mesures de sécurité et/ou les démonstrations de sécurité destinés aux passagers avant le vol;

(f) les alarmes et les vérifications avant le décollage et l'atterrissage et toutes les procédures connexes de préparation de la cabine et des offices;

(g) la révision mentale;

(h) les procédures après le décollage;

(i) les procédures en vol relatives à la sécurité;

(j) le signalement et la consignation des défectuosités de la cabine;

(k) les procédures relatives à la turbulence en vol.

(6) Les démonstrations de la cabine peuvent avoir lieu de façon distincte ou de concert avec (habituellement après) les inspections de la cabine.

(a) Consultez l'article 6.6.2 pour des lignes directrices sur les inspections de la cabine.

7.3.6 Démonstrations après le vol

(1) Les éléments suivants doivent être observés :

(a) l'utilisation des listes de vérification après l'arrêt des moteurs;

(b) la consignation des renseignements pertinents par le CdB dans le carnet de route ou le livret technique d'aéronef et le signalement de toute défectuosité de l'aéronef;

(c) la disponibilité et, au besoin, la rédaction des rapports appropriés concernant les incidents, les quasi-collisions, les impacts d'oiseau, les foudroiements, l'exposition aux cendres volcaniques ou leur ingestion, et tout autre événement inhabituel important du point de vue opérationnel;

(d) lorsqu'une escale est prévue pour le repos de l'équipage, le caractère adéquat des logements fournis et de la période de repos réelle offerte;

(e) lorsque l'arrêt est une escale intermédiaire, les dispositions prises pour aider l'équipage à se préparer à l'étape suivante du vol.

7.3.7 Lacunes relatives aux démonstrations en vol

(1) Les conditions non satisfaisantes notées par l'ISAC durant toute partie d'une démonstration en vol seront portées à l'attention du demandeur/de l'exploitant afin que des mesures correctives soient prises.

(a) Il faudrait donner l'occasion au demandeur/à l'exploitant de remédier à toute lacune ayant une incidence sur la sécurité des opérations avant que d'autres vols soient entrepris.

(b) Tous les écarts et les éléments de non-conformité doivent être corrigés ou résolus, et les documents appropriés rapportant les mesures correctives prises doivent être conservés, à la satisfaction de l'équipe d'agrément de TCAC et de TCAC avant l'inauguration du service commercial.

(2) Voici certains exemples de lacunes nécessitant des mesures correctives :

(a) un membre d'équipage de conduite n'ayant pas suivi une formation adéquate

(p. ex., de l'aide des superviseurs du demandeur/de l'exploitant ou d'un ISAC est requise);

(b) un membre d'équipage de conduite ne connaissant pas les systèmes, les procédures ou les performances de l'aéronef;

(c) un agent de bord n'ayant pas suivi une formation adéquate sur les procédures d'évacuation d'urgence ou sur l'utilisation de l'équipement de secours ou ne connaissant pas l'emplacement de cet équipement;

(d) de nombreuses défaillances de l'aéronef et/ou anomalies du système;

(e) une masse et un centrage ou un contrôle des charges inadéquats;

(f) un contrôle d'exploitation non satisfaisant

(p. ex., procédures de planification des vols et d'autorisation de partir incorrectes);

(g) des procédures ou des pratiques de maintenance inacceptables;

(h) des procédures d'entretien courant et de manutention d'un aéronef au sol incorrectes.

7.4 Programmes de formation

(1) Les programmes de formation peuvent être surveillés durant l'étape du rendement.

(a) Cette surveillance sera requise si une approbation conditionnelle du programme de formation a été accordée (sous-parties 704 et 705).

i. Consultez l'article 5.2.5 du présent volume pour les lignes directrices sur la validation des programmes de formation approuvés conditionnellement.

(b) Cette surveillance est autrement facultative, et serait probablement nécessaire lorsque TCAC doit valider les aspects suivants du programme de formation du demandeur/de l'exploitant :

i. l'efficacité;

ii. la conformité aux descriptions du demandeur/de l'exploitant dans ses présentations.

7.5 Démonstration de l'évacuation d'urgence

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	S.O.	S.O.	S.O.	705.135, 705.139, 705.204, 705.205, 705.224
NSAC :	S.O.	S.O.	S.O.	
Document(s) :	CI 705-009			

TCAC doit remplir :
AP EUAF 705

(1) Une démonstration des procédures d'évacuation d'urgence comprend tous les scénarios où l'avion demeure en assiette au sol normale, avec son train d'atterrissage sorti.

(a) Généralement, le scénario simule un atterrissage interrompu (c.-à-d. le type de démonstration le plus couramment effectué).

(b) Tous les exploitants devraient s'attendre à effectuer cette démonstration pour chaque modèle d'avion dont la configuration permet le transport de 44 passagers ou plus.

(2) Lorsqu'une démonstration des procédures d'évacuation d'urgence est requise en vertu de l'article 705.204 du RAC, l'équipe d'inspection d'agrément nécessitera une démonstration des aspects suivants :

(a) la pertinence des procédures d'urgence de l'aéronef;

(b) la formation des membres d'équipage sur l'évacuation d'urgence;

(c) l'équipement de secours.

(3) Les points particuliers à noter durant la démonstration d'une évacuation sont :

(a) l'emplacement de chaque membre d'équipage durant la démonstration;

(b) le respect par les membres d'équipage de l'exécution des tâches assignées et des responsabilités;

(c) l'efficacité des membres d'équipage dans l'exécution des tâches et des responsabilités qui leur sont confiées

(par exemple, l'efficacité d'un agent de bord à évaluer les conditions à l'extérieur, à ouvrir les issues et à donner des consignes d'évacuation aux passagers);

(d) la coordination et la communication entre les membres d'équipage de conduite et les agents de bord;

(e) le fonctionnement de l'équipement de secours;

(f) tout autre lacune ou retard.

(4) Lors de la préparation de leur rapport sur la démonstration, les ISAC doivent s'assurer que chaque issue désignée a été ouverte et que chaque glissière a été déployée et était prête à être utilisée en moins de 15 secondes.

(a) Le membre de l'équipe de TCAC affecté à chaque issue devra déterminer si l'issue à laquelle il était affecté a été ouverte ou si la glissière-radeau était prête à être utilisée avant que le signal de fin soit donné.

(5) Si une démonstration est un échec :

(a) le demandeur/l'exploitant doit déterminer la ou les causes et corriger toute lacune ayant pu y contribuer, et ce, avant l'exécution d'une autre démonstration.

(b) TCAC doit être tenu informé de la ou des causes de la démonstration non satisfaisante et de la ou des mesures correctives prises par le demandeur/l'exploitant avant l'exécution d'une nouvelle démonstration.

(6) Si les lacunes ne peuvent pas être corrigées immédiatement :

(a) le demandeur/l'exploitant doit s'assurer que des mesures correctives sont prises avant de planifier une nouvelle démonstration.

i. Ces mesures correctives peuvent comprendre notamment :

1. la révision des procédures d'évacuation;
2. l'amélioration de la formation de l'équipage;
3. la modification ou le remplacement de l'équipement de sécurité et de secours utilisé;
4. la modification de la configuration du compartiment passagers;
5. la réduction de la capacité totale de sièges passagers;
6. l'augmentation du nombre d'agents de bord.

7.6 Démonstration d'amerrissage forcé

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	S.O.	S.O.	S.O.	602.63, 705.135, 705.139, 705.206, 705.207, 705.224
NSAC :	S.O.	S.O.	S.O.	
Document(s) :	CI 705-009			

TCAC doit remplir :
AP EUAF 705

(1) Lorsqu'une démonstration d'amerrissage forcé est requise en vertu de l'article 705.206 du RAC, l'équipe d'agrément de TCAC devra exiger une démonstration d'amerrissage forcé simulée pour chaque modèle d'avion qui sera utilisé pour des survols maritimes prolongés.

(2) Les aspects suivants de la démonstration seront abordés et évalués :

(a) le caractère adéquat de la préparation des passagers et de la cabine pour l'amerrissage forcé anticipé;

(b) l'emplacement de l'équipement de secours et de sécurité à bord, et leurs quantités

(c.-à-d. radeaux de sauvetage, glissières-radeaux, gilets de sauvetage, trousses médicales, trousses de premiers soins et radiobalise de repérage d'urgence);

(c) le bon rangement et l'accessibilité de l'équipement de sécurité et de secours

(p. ex., peut-il être facilement retiré ou éjecté de l'avion dans le délai précisé?);

(d) la disponibilité, le caractère adéquat et l'utilisation de moyens pour éviter que l'équipement de secours ne s'éloigne des survivants;

(e) le gonflage du radeau de sauvetage, de la glissière-radeau et des gilets de sauvetage dans des limites de temps acceptables;

(f) l'état de service du reste de l'équipement de sécurité et d'urgence pertinent;

(g) le respect des procédures et l'efficacité des membres d'équipage dans l'exécution des tâches et des responsabilités qui leur sont confiées

(par exemple, si des passagers valides pour aider à l'évacuation (PVA) aident à la mise à l'eau de radeaux de sauvetage durant une démonstration d'amerrissage forcé, les instructions de l'agent de bord aux PVA doivent être conformes aux renseignements fournis dans le manuel de l'exploitant).

(3) Durant l'observation de la démonstration, et pour aider à leur évaluation de la démonstration d'un amerrissage forcé, les ISAC de TCAC doivent prendre note que les éléments suivants ont été assurés :

(a) les passagers et les agents de bord étaient prêts pour un amerrissage en quinze minutes ou à l'intérieur d'une période fondée dans le délai prévu dans les procédures d'amerrissage forcé de l'exploitant;

(b) les radeaux de sauvetage sont retirés de leur espace de rangement de manière efficace et chaque gilet de sauvetage, radeau de sauvetage et glissière-radeau désigné est correctement gonflé.

(4) Si une démonstration est un échec :

(a) le demandeur/l'exploitant doit déterminer la ou les causes et corriger toute lacune ayant pu y contribuer, et ce, avant l'exécution d'une autre démonstration.

(b) TCAC devrait être tenu informé de la ou des causes de la démonstration non satisfaisante et de la ou des mesures correctives prises par le demandeur/l'exploitant avant l'exécution d'une nouvelle démonstration.

(5) Si les lacunes ne peuvent pas être corrigées immédiatement :

(a) le demandeur/l'exploitant doit s'assurer que des mesures correctives sont prises avant de planifier une nouvelle démonstration.

i. Ces mesures correctives peuvent comprendre notamment :

1. la révision des procédures d'évacuation;
2. l'amélioration de la formation de l'équipage;
3. la modification ou le remplacement de l'équipement de sécurité et de secours utilisé;
4. la modification de la configuration du compartiment passagers;
5. la réduction de la capacité totale de sièges passagers;
6. l'augmentation du nombre d'agents de bord.

Chapitre 8 – Exigences relatives à la maintenance d'aéronefs

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	702.07(1)(d), 702.07(2)(i), 702.15, 706	703.07(1)(d), 703.07(2)(i), 703.19, 706	704.07(1)(d), 704.07 (2)(j), 704.18, 706	705.07(1)(d), 705.07 (2)(k), 705.23, 705.151, 705.154, 706
NSAC :	726	726	726	726
Document(s) :	CI 700-042, TP 13094, TP 14408, TP 14427			

8.1 Généralités

(1) Le présent chapitre a pour but de résumer les exigences relatives au système de contrôle de la maintenance d'un exploitant aérien, d'aider le demandeur/l'exploitant à faire une demande de CEA ou de le modifier. Le demandeur/l'exploitant doit toujours consulter le RAC, partie 7, sous-partie 6 (RAC 706) et la norme 726.

(2) Un demandeur/exploitant doit démontrer au ministre qu'il dispose d'un système de contrôle de la maintenance défini dans son MCM qui est conforme aux exigences relatives à la maintenance du RAC 706, et que tout aéronef dont il a la garde et la responsabilité légales est maintenu conformément à son MCM et au calendrier de maintenance approuvé.

(a) Que les aéronefs appartiennent au titulaire du CEA ou qu'il les ait loués, ce denier doit démontrer la capacité à contrôler correctement toutes les activités de maintenance sur les aéronefs qu'il utilise.

(3) Le demandeur/l'exploitant est tenu de démontrer qu'une organisation dotée du personnel qualifié, du matériel et des installations nécessaires est créée et chargée de veiller à ce que les aéronefs restent en état de navigabilité pendant toute la durée de leur vie opérationnelle.

(a) Ceci est appelé la gestion de la navigabilité continue de l'aéronef.

(4) Un ISAC-Navigabilité sera tenu de déterminer si le demandeur/l'exploitant a démontré la capacité de se conformer aux conditions de maintenance relatives à la délivrance d'un CEA.

(a) Ses constatations seront fournies à l'ISAC-Opérations aériennes qui a les pouvoirs délégués pour délivrer le CEA.

(b) Un CEA ne peut pas être délivré avant que l'ISAC-Navigabilité ait vérifié que le demandeur/l'exploitant a démontré la capacité de satisfaire aux exigences relatives à la maintenance.

(5) Il est supposé que, dans le cas d'un demandeur/exploitant cherchant à exploiter des aéronefs loués immatriculés dans un autre État, des arrangements appropriés ont été conclus entre TCAC et l'État d'immatriculation concernant la responsabilité du maintien de la navigabilité de l'aéronef.

(a) Consultez le Volume 3II du présent manuel pour plus de détails sur le contrat de location, les avions nolisés et l'échange d'aéronefs.

8.2 Système de contrôle de la maintenance

8.2.1 Généralités

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.02	706.02	706.02	706.02
NSAC :	726.02	726.02	726.02	726.02
Document(s) :				

(1) Un ISAC-Navigabilité doit déterminer si le système de contrôle de la maintenance du demandeur/de l'exploitant satisfait les exigences réglementaires.

(a) Lorsqu'ils figurent dans les manuels et les documents à l'appui du demandeur/de l'exploitant, les sous-sujets suivants doivent être examinés aux fins de conformité :

8.2.2 Fonctions du titulaire d'un certificat

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.03	706.03	706.03	706.03
NSAC :	726.03	726.03	726.03	726.03
Document(s) :				

Réservé

8.2.3 Personnel et installations de maintenance

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.04	706.04	706.04	706.04
NSAC :	726.04	726.04	726.04	726.04
Document(s) :				

Réservé

8.2.4 Méthodes de correction des défectuosités et de contrôle des mesures correctives

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.05	706.05	706.05	706.05
NSAC :	726.05	726.05	726.05	726.05
Document(s) :	TP 9155			

Réservé

8.2.5 Procédures de remise en service technique

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.06	706.06	706.06	706.06
NSAC :	726.06	726.06	726.06	726.06
Document(s) :				

Réservé

8.2.6 Programme d'assurance de la qualité

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.07	706.07	706.07	706.07
NSAC :	726.07	726.07	726.07	726.07
Document(s) :				

(1) Bien que le programme soit sous le contrôle du gestionnaire de la maintenance, l'exploitant demeure responsable de veiller à ce que les mesures correctives soient prises à l'égard de toute constatation du programme d'assurance de la qualité.

8.2.7 Manuel de contrôle de la maintenance

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.08	706.08	706.08	706.08
NSAC :	726.08	726.08	726.08	726.08
Document(s) :	TP 13094, TP 14408, TP 14427			

(1) Pour des lignes directrices concernant l'élaboration et l'examen d'un MCM, consultez l'article 4.6 du présent volume.

8.2.8 Ententes de maintenance

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.09	706.09	706.09	706.09
NSAC :	726.09	726.09	726.09	726.09
Document(s) :				

Réservé

8.2.9 Travaux élémentaires

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.10	706.10	706.10	706.10
NSAC :	726.10	726.10	726.10	726.10
Document(s) :				

Réservé

8.2.10 Entretien courant

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.11	706.11	706.11	706.11
NSAC :	726.11	726.11	726.11	726.11
Document(s) :				

Réservé

8.2.11 Programme de formation

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.12	706.12	706.12	706.12
NSAC :	726.12	726.12	726.12	726.12
Document(s) :	CI 700-042			

(1) Pour des lignes directrices concernant les programmes de formation du personnel de maintenance, consultez l'article 5.70 du présent volume.

8.2.12 Dossiers du personnel

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.13	706.13	706.13	706.13
NSAC :	726.13	726.13	726.13	726.13
Document(s) :				

Réservé

8.2.13 Rapport de difficultés en service

Sous-partie :	702	703	704	705
RAC	706.14	706.14	706.14	706.14

NSAC :	726.14	726.14	726.14	726.14
Document(s) :				

Réservé

8.2.14 Systèmes de gestion de la sécurité

Sous-partie :	**702**	**703**	**704**	**705**
RAC				706.15
NSAC :				
Document(s) :				

(1) Pour des lignes directrices concernant les questions de maintenance des systèmes de gestion de la sécurité, consultez l'article 3.5 du présent volume.

9.1 Généralités

(1) Le présent article contient de l'information sur les activités après l'examen/la démonstration/la performance, y compris les procédures administratives liées à la délivrance/au refus du CEA.

(2) Les liens vers tous les modèles de lettres énumérées dans ce chapitre se trouvent dans le document Liste des outils (SGDDI n° 13610357).

9.2 Lettres de confirmation

(1) Des lettres seront rédigées afin de confirmer les cas suivants :

(a) Le demandeur/l'exploitant est prêt et le dossier de demande officielle est complet.

(b) Toutes les présentations de demande officielle sont acceptables.

(c) Toutes les inspections et/ou les démonstrations sont acceptables.

9.3 Lettres d'explication

(1) Des lettres fourniront des explications des constatations suivantes de TCAC :

(a) Le demandeur/l'exploitant n'est pas prêt à poursuivre le processus de demande.

(b) La demande officielle n'est pas acceptable, et elle doit être révisée.

(c) Le demandeur/l'exploitant n'est pas préparé (le dossier de demande officielle est incomplet).

(d) Toutes les présentations de demande officielle ne sont pas acceptables.

(e) Une inspection et/ou une démonstration quelconques ne sont pas acceptables.

9.4 Lettres de fin

(1) Une lettre sera envoyée au demandeur/exploitant en guise de mise en demeure que le processus de demande a pris fin:

(a) pendant la phase de prédemande

(b) pendant la phase de demande officielle

9.5 Lettres d'approbation

(1) Les lettres d'approbation peuvent être envoyées par la poste ou par courrier électronique dans un document PDF joint au message.

9.5.1 Lettres d'approbation conditionnelle

(1) Les lettres d'approbation conditionnelle pour les programmes de formation des pilotes et des agents de bord régis par les sous-parties 704 et 705 doivent inclure les renseignements suivants :

(a) l'objet de la demande;

(b) la date d'envoi ou de réception de la demande;

(c) les renvois aux règlements pertinents relatifs aux exigences;

(d) les normes utilisées pour l'évaluation;

(e) la confirmation que la demande a fait l'objet d'une évaluation et qu'elle a obtenu une approbation conditionnelle;

(f) les renseignements relatifs à l'approbation finale (c'est-à-dire que l'approbation sera accordée à la suite d'une inspection satisfaisante ou si certaines conditions particulières sont remplies);

(g) la mention que si, à la suite d'une inspection, une formation était jugée insatisfaisante, toutes les formations faisant partie du programme de formation ayant obtenu une approbation conditionnelle devraient être interrompues jusqu'à ce que les problèmes identifiés aient été corrigés;

(h) la signature de la personne à qui est délégué le pouvoir d'approbation.

9.5.2 Lettres d'approbation finale

(1) Les lettres d'approbation finale sont émises lorsqu'il a été établi que toutes les exigences réglementaires et toutes les normes applicables à un document ont été respectées.

(2) Les lettres d'approbation finale devraient comporter les éléments d'information suivants :

(a) l'objet de la demande;

(b) la date d'envoi ou de réception de la demande;

(c) les renvois aux règlements pertinents relatifs aux exigences;

(d) les normes utilisées pour l'évaluation;

(e) la confirmation que la personne / la demande a fait l'objet d'une évaluation et qu'elle respecte toutes les exigences réglementaires et toutes les normes;

(f) la mention que l'approbation a été accordée;

(g) la signature de la personne à qui est délégué le pouvoir d'approbation.

(3) Des lettres d'approbation finale sont rédigées pour les éléments suivants :

(a) Gestionnaire des opérations (Opérations des sous-parties 703, 704, 705)

(b) Pilote en chef (Opérations des sous-parties 703, 704, 705)

(c) Gestionnaire de la maintenance

(d) Gestionnaire des agents de bord (Opérations de la sous-partie 705)

(e) Manuel d'exploitation de la compagnie

(f) Manuel d'utilisation d'aéronef(s) (Opérations de la sous-partie 705)

(g) Manuel des agents de bord (Opérations de la sous-partie 705)

(h) Programme(s) de formation

(i) Liste(s) d'équipement minimal

(j) Manuel de contrôle de la maintenance

9.6 Lettres d'acceptation

(1) Bien qu'elles ne soient pas exigées par le règlement, des lettres d'acceptation peuvent être émises pour les éléments qui doivent respecter une norme sans toutefois nécessiter d'approbation.

(a) Voici des exemples de ces éléments :

i. les dossiers de formation et de qualification des agents de bord;

ii. les cartes des mesures de sécurité;

iii. les Manuel(s) d'utilisation d'aéronef pour la sous-partie 704;

iv. les Procédures d'utilisation normalisées (lorsqu'elles ne sont pas incluses dans un AOM approuvé); et

v. les cartes de consignes supplémentaires.

(2) Les lettres d'acceptation devraient inclure les renseignements suivants :

(a) l'objet de la demande;

(b) la date d'envoi ou de réception de la demande;

(c) les renvois aux règlements pertinents relatifs aux exigences;

(d) les normes utilisées pour l'évaluation;

(e) la confirmation que la demande a fait l'objet d'une évaluation et qu'elle respecte les exigences et les normes;

(f) la signature de la personne à qui est délégué le pouvoir d'approbation.

(3) Les lettres d'acceptation peuvent être envoyées par courrier électronique, et elles doivent suivre le même processus que les lettres d'acceptation officielles à condition que tous les renseignements pertinents soient inclus.

9.7 Lettres de non-conformité

(1) Les lettres de non-conformité sont envoyées lorsqu'un ISAC juge qu'un élément dans une demande, soit dans la demande originale ou dans une demande modifiée ultérieure, ne répond pas aux exigences réglementaires ou aux normes applicables.

(2) Les lettres de non-conformité doivent comprendre l'information suivante :

(a) l'objet de la demande;

(b) la date d'envoi ou de réception de la demande;

(c) la mention que la demande ne répond pas aux exigences réglementaires ou aux normes et l'identification des exigences réglementaires ou des normes qui ne sont pas respectées;

(d) les éléments de non-conformité découverts (ces renseignements peuvent être inclus dans un document joint à la lettre);

(e) un avis des conséquences de la non-conformité sur le certificat d'exploitation aérienne (CEA) de l'exploitant ou sur sa demande de CEA, le cas échéant;

(f) la signature de la personne à qui est délégué le pouvoir d'approbation.

(3) Comme pour les lettres d'acceptation, les lettres de non-conformité peuvent être envoyées par courrier électronique, et elles doivent suivre le même processus que les lettres d'acceptation officielles à condition que tous les renseignements pertinents soient inclus.

9.8 Lettres de suspension/d'annulation/de refus de délivrance/de refus de modification

(1) Voici les lettres à rédiger lorsqu'une demande a été soumise et acceptée, et que plus tard, l'activité n'entraîne pas la délivrance d'un certificat :

(a) Lettre d'intention de refuser la délivrance

(b) Avis de refus de délivrer

(c) Avis de suspension de l'activité d'agrément

(d) Annulation du processus d'agrément sur demande du demandeur/de l'exploitant (Rapprochement de comptes)

(e) Avis de fermeture du dossier d'agrément

(f) Lettre finale de fermeture du dossier d'agrément

9.9 Autres lettres

(1) Lettres à rédiger à d'autres fins :

(a) Lettre d'accompagnement pour la délivrance du CEA.

10.1 Règlement canadien sur la sûreté aérienne, Loi sur la sûreté des déplacements aériens et Règlement sur la sûreté des déplacements aériens

10.1.1 Transports Canada – Direction générale de la sûreté aérienne

(1) La Direction générale de la sûreté aérienne de Transports Canada (AVSEC) élabore, administre et surveille les politiques, les programmes et les règlements afin d'assurer la sûreté du système de transport aérien du Canada, tout en respectant les droits des passagers.

(2) AVSEC s'acquitte de sa responsabilité en établissant des exigences de sûreté et en menant des activités de surveillance et d'application de la loi dans les secteurs suivants :

(a) les aérodromes et les transporteurs aériens;

(b) le contrôle des voyageurs aériens, des bagages, des non-passagers et des véhicules;

(c) le fret aérien et les marchandises de la chaîne d'approvisionnement.

10.1.2 Exigences en matière de sûreté aérienne

(1) Tous les exploitants doivent se conformer à la *Loi sur l'aéronautique.* Les articles 4.7 à 4.87 de la partie I de la *Loi sur l'aéronautique* prévoient l'élaboration d'exigences en matière de sûreté aérienne, y compris les règlements, les décrets et les mesures.

(2) Le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* (RCSA 2012), complète les articles 4.7 à 4.87 de la *Loi*.

(3) Tous les exploitants doivent également se conformer à la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens* (LSDA) et au *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* (RSDA).

10.1.3 Présentation et examen de la documentation du demandeur/de l'exploitant liée à la sûreté

(1) Les demandeurs/exploitants présentent leurs procédures de sûreté et leurs programmes de formation à TCAC, par l'intermédiaire de l'ISAC-Sécurité des cabines ou de l'ISAC-Opérations aériennes.

(a) L'ISAC doit transmettre les renseignements pertinents au bureau régional de la Direction générale de la sûreté aérienne.

i. Il est important que l'ISAC identifie clairement les parties des documents qui doivent être examinées par la Sûreté aérienne.

ii. L'ISAC doit également fournir à la Direction générale de la sûreté aérienne les coordonnées du demandeur/de l'exploitant ainsi que tous les documents justificatifs envoyés par ce dernier.

(2) Un inspecteur régional de la Sûreté aérienne examinera les documents relatifs à la sûreté et assurera la liaison avec l'ISAC ou communiquera directement avec le demandeur/l'exploitant pour confirmer si la partie traitant de la sûreté dans le manuel ou le programme de formation respecte ou non les exigences réglementaires actuelles.

(3) Dès que la totalité des renseignements sur la sûreté satisfait toutes les exigences réglementaires applicables, le processus d'approbation/acceptation sera indiqué par l'approbation/acceptation du manuel dans lequel les renseignements sur la sûreté se trouvent.

10.1.4 Après la délivrance du CEA

(1) Dès que le CEA a été délivré, les exploitants doivent obtenir l'accès au système sécurisé d'AVSEC, lequel donne accès à tous les instruments juridiques relatifs à la sûreté aérienne auxquels le transporteur aérien doit se conformer. Des documents d'orientation sont aussi disponibles sur cette plateforme.

(a) L'élaboration des programmes d'AVSEC est le point de contact pour cet accès. Veuillez envoyer un courriel à l'adresse suivante :

AviationSecurity-sûretéaérienne@tc.gc.ca pour demander l'accès à ce système.

(2) Les inspecteurs de la Sûreté aérienne procèdent chaque année à des inspections de la formation sur la sûreté. Ils observent une séance initiale de formation sur la sûreté aérienne et une séance annuelle pour les membres d'équipage.

10.2 Loi sur le transport des marchandises dangereuses

10.2.1 Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

(1) Tous les exploitants doivent se conformer à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses (TMD),* et au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

(2) La *Loi sur le TMD* et le *Règlement* s'appliquent également aux aéronefs immatriculés au Canada, mais exploités à l'étranger.

(3) Les exploitants doivent assurer un service de soutien opérationnel pour le transport de marchandises dangereuses et avoir des procédures approuvées relatives aux marchandises dangereuses décrites dans leur MEC, ainsi qu'un programme de formation approuvé sur les marchandises dangereuses.

(a) Chaque exploitant est responsable de communiquer avec la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) de TCAC à l'adresse suivante : TC.TDGAviation-TMDAviation.TC@tc.gc.ca

(b) Les demandeurs/exploitants doivent présenter à la Direction générale du TMD aux fins d'examen leurs politiques et procédures sur les marchandises dangereuses de même que leurs programmes de formation sur les marchandises dangereuses.

(c) Les exploitants doivent aussi présenter toutes les modifications à leurs politiques, procédures et/ou programmes de formation sur les marchandises dangereuses aux fins d'examen et d'acceptation par la Direction générale du TMD.

(4) Lorsqu'un exploitant a satisfait toutes les exigences réglementaires, une spécification d'exploitation sera délivrée sous forme d'autorisation spéciale/approbation spécifique (AS) pour les marchandises dangereuses.

(a) D'autres lignes directrices sur les exigences de l'exploitant et des renseignements sur le processus à suivre pour l'obtention d'une AS pour les marchandises dangereuses se trouvent au Volume 3 (Spécifications d'exploitation) du présent manuel.

10.3 Loi sur les transports au Canada

10.3.1 Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)

(1) En général, outre l'obtention d'un certificat d'exploitant en vertu de la partie VII du RAC délivré par TCAC, tous les demandeurs/exploitants qui proposent d'exploiter un service intérieur ou international de transport aérien doivent obtenir de l'Office des transports du Canada (OTC) une licence avant de commencer à exercer leurs activités.

(a) Les demandeurs/exploitants ne nécessitant pas de licence CTA sont traités ci-dessous, à la section 10.3.2.

(2) Pour obtenir une telle licence de l'OTC, un demandeur/exploitant doit satisfaire aux articles applicables du *Règlement sur les transports aériens.*

(3) Un demandeur/exploitant qui désire obtenir, modifier ou renouveler une licence délivrée par l'OTC, doit soumettre à l'OTC une preuve documentaire établissant à la fois :

(a) qu'il est de la nationalité appropriée :

i. Pour les licences nationales ou de service international non régulier – qu'il est Canadien ou qu'il est exempté de cette exigence (voir l'article 62 de la *Loi sur les transports au Canada*;

ii. Pour les licences de service international régulier – qu'il est Canadien ou qu'il peut remplir les conditions énoncées à l'article 69(3) de la *Loi sur les transports au Canada*;

(b) qu'il détient un CEA délivré par TCAC qui est valable pour le service aérien visé par la licence de l'OTC;

(c) qu'il détient la police d'assurance responsabilité requise à l'égard du service aérien fourni (voir l'article 7 de la *Loi sur les transports au Canada*);

(d) lorsqu'il est Canadien, qu'il satisfait aux exigences financières (voir l'article 8.1 de la *Loi sur les transports au Canada*).

(4) Les nouveaux entrants canadiens et les exploitants aériens canadiens existants qui font la demande d'une licence pour exploiter un service aérien doivent normalement satisfaire aux exigences de nationalité et financières dans le cas où :

(a) ils utilisent des aéronefs moyens (plus de 39, mais moins de 89 passagers);

(b) ils utilisent des gros aéronefs (plus de 89 passagers);

(c) leur licence a été suspendue pendant 60 jours ou plus.

(5) Les exigences financières ne s'appliquent normalement pas à ceux qui demandent la délivrance ou le rétablissement d'une licence pour exploiter un service aérien, laquelle inclut :

(a) l'utilisation d'aéronefs moyens si l'exploitant utilise déjà des aéronefs moyens ou gros dans le cadre d'un service aérien, ou

(b) l'utilisation de gros aéronefs si l'exploitant utilise déjà de gros aéronefs dans le cadre d'un service aérien.

(6) Tous les demandeurs/exploitants qui utilisent des aéronefs tout fret sont exemptés des exigences financières, mais ils doivent être Canadiens.

(7) Dans le cas de nouvelles demandes ou lorsque la licence de l'OTC peut changer, le demandeur/l'exploitant devrait être avisé que TCAC ne traitera pas un CEA ou une modification à un CEA avant d'avoir reçu une preuve que l'OTC a confirmé que l'exploitant satisfait aux exigences.

(8) Afin d'assurer l'utilisation efficace des ressources publiques, l'OTC déterminera si un demandeur/exploitant satisfait ou non les exigences prescrites par la *Loi sur les transports au Canada* et le *Règlement sur les transports aériens* dès que possible après avoir reçu une demande de licence, et avant que TCAC traite un CEA ou une modification à un CEA.

(9) Tous les demandeurs/exploitants désireux de se voir délivrer un nouveau CEA ou de faire modifier un CEA à un document existant qui n'ont pas encore satisfait aux exigences et qui ont des questions concernant le formulaire de demande de délivrance de licence de l'OTC devraient communiquer avec un des agents de délivrance des licences de l'OTC.

(a) Les normes de vols commerciaux (AARTF) d'Ottawa seront avisées de la demande, et une copie de la détermination de l'OTC devrait leur être transmise.

(10) Les titulaires de licences d'OTC doivent déposer chaque année auprès de l'OTC une déclaration établie conformément à l'annexe II (voir les articles 10 et 15 et l'annexe II du *Règlement sur les transports aériens*).

10.3.2 Exclusions des exigences de licence de l'Office des transports du Canada – Services spécialisés

(1) Un demandeur/exploitant désirant exploiter un service spécialisé est exclu de l'exigence d'obtenir et d'être titulaire d'une licence de l'OTC.

(a) Les services spécialisés comprennent :

i. la publicité aérienne;
ii. la construction aérienne;
iii. la lutte contre les incendies;
iv. la gestion des incendies de forêt;
v. l'inspection aérienne;
vi. la photographie aérienne;
vii. la reconnaissance aérienne;
viii. les excursions aériennes;
ix. la pulvérisation aérienne;
x. l'épandage aérien;
xi. les relevés aériens;
xii. les modifications des conditions météorologiques;
xiii. la démonstration aérienne;
xiv. le coussin d'air;
xv. la formation en vol;
xvi. le transport externe monté sur hélicoptère;
xvii. le remorquage de planeurs;
xviii. les montgolfières;
xix. les sauts en parachute;
xx. le lancement de fusées;
xxi. les services de transport pour récupérer des organes humains pour la transplantation.

10.3.3 Dash 8, série 100 ou 200 – Condition spéciale

(1) L'OTC a conclu que la configuration intérieure de l'aéronef Dash 8, série 100 ou 200 pouvant accueillir 40 passagers est un « aéronef moyen » au sens du *Règlement sur les transports aériens* (RTA).

(2) Lorsqu'un certificat canadien d'exploitation aérienne est assorti d'une condition spéciale limitant la capacité de transport à bord d'un aéronef Dash 8, série 100 ou 200 à au plus 39 passagers, toute demande de licence déposée auprès de l'OTC à cet égard sera traitée comme une demande de licence d'utilisation de « petit aéronef ».

(a) La condition spéciale du CEA doit comprendre les mots suivants :

« L'utilisation de l'aéronef Dash 8-100, immatriculé C-XXXX, est limitée à un maximum de 39 passagers ».

(3) Si le Dash 8 est modifié de manière à comporter plus de 39 sièges, l'Office doit en être avisé et doit considérer l'aéronef comme un « aéronef moyen »; une modification à la licence est alors nécessaire.

10.3.4 Demande de délivrance de licence de l'OTC

(1) Le demandeur/l'exploitant doit savoir qu'une activité parallèle à laquelle participe l'Office des transports du Canada a lieu en même temps que leur demande auprès de TCAC.

(a) Les exigences relatives à la licence de l'OTC doivent être satisfaites.

(b) L'OTC évaluera probablement les ressources financières de l'exploitant et sa capacité à appuyer l'exploitation proposée.

(2) Il est essentiel que le demandeur/l'exploitant comprenne que les évaluations financières, économiques et juridiques devraient commencer tôt.

(a) Un CEA ne devrait pas être accordé sans que TCAC ait reçu la preuve d'une évaluation satisfaisante de ces aspects par l'OTC.

10.3.5 L'état de l'évaluation par l'OTC

(1) À tout moment durant le processus de demande de CEA, le demandeur/l'exploitant devrait être en mesure de fournir à TCAC de l'état de son évaluation par l'OTC.

(a) Le demandeur/l'exploitant peut fournir une confirmation verbale de cet état.

(2) Si le demandeur/l'exploitant ignore l'état, l'APA devrait chercher à connaître l'état en communiquant directement avec l'OTC.

Remarque : Le demandeur/l'exploitant devrait savoir que sans confirmation positive de l'OTC que l'exploitant est susceptible de recevoir une licence de l'OTC, TCAC n'ira pas de l'avant avec la demande.

10.3.6 Avis de modifications des CEA à l'OTC

(1) Les régions doivent envoyer des avis de modifications des CEA (comme les suspensions, les rétablissements, les annulations, et les mises à jour) à l'Office des transports du Canada (OTC).

(a) La boîte aux lettres qui devrait être utilisée est la suivante : licence@otc-cta.gc.ca.

Remarque : Une copie conforme devrait être transmise à la boîte aux lettres du SINCA, à l'adresse suivante : TC.NACIS-SINCA.TC@tc.gc.ca.

10.4 Accord Canada–États-Unis–Mexique (ACEUM)

10.4.1 Généralités

(1) Un exploitant aérien canadien peut effectuer des opérations de travail aérien des services aériens spécialisés (SAS) aux États-Unis d'Amérique ou aux États-Unis mexicains conformément au chapitre quinze et à l'annexe I - Canada, de l'accord Canada-États-Unis-Mexique. (ACÉUM).

10.4.2 Contexte

(1) L'accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA), ratifié par le Canada, les États-Unis du Mexique et les États-Unis d'Amérique, est entré en vigueur le 1er janvier 1994.

(2) L'accord prévoit, entre autres, l'ouverture des frontières au marché des services aériens spécialisés (SAS) qui comprennent, selon l'article 1213 de l'ALÉNA, la cartographie aérienne, les levés topographiques aériens, la photographie aérienne, la gestion des incendies de forêts, la lutte contre les incendies,, la publicité aérienne, le remorquage de planeurs, le parachutisme, la construction au moyen d'aéronefs, l'hélidébardage, l'excursion aérienne, la formation au pilotage, l'inspection aérienne, la surveillance aérienne et la pulvérisation aérienne.

(a) Certains de ces services sont couverts par l'ALÉNA depuis le 1er janvier 1994 alors que d'autres devaient être progressivement intégrés par chaque pays signataire au cours des six prochaines années.

(3) En novembre 2018, un accord a été signé entre les trois pays pour remplacer l'ALÉNA existant.

(a) Un an plus tard, le Canada, les États-Unis d'Amérique et les États-Unis du Mexique ont convenu de mettre à jour certains éléments de l'ALÉNA révisé, afin de mieux soutenir les conditions déjà existantes de l'accord.

(b) Le Canada a finalisé la documentation de son accord le 13 mars 2020, en l'appelant l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACÉUM). Cet accord est entré en vigueur le 1er juillet 2020.

(4) L'adoption des modifications de l'ALÉNA a conduit chaque signataire à étiqueter différemment ses documents d'accord interne:

(a) Le Canada utilise « l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACÉUM) » ;

(b) les États-Unis d'Amérique utilisent « United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA) » ; et

(c) les États-Unis du Mexique utilisent le « Traité entre le Mexique, les États-Unis et le Canada (T-MEC) ».

Les exploitants aériens doivent être conscients de cette différence lorsqu'ils font des affaires dans les pays concernés.

10.4.3 Modifications de l'ALÉNA à l'ACÉUM

(1) En ce qui concerne les services de transport aérien, le seul changement substantiel est le changement de nom de l'accord. Par conséquent, ce que les exploitants considéraient comme le processus d'obtention de l'autorisation de l'ALÉNA dans le passé sera essentiellement le même pour l'ACEUM.

10.4.4 Définitions et abréviations

(1) Les termes et définitions suivants sont référencés dans cette section:

(a) La **Dirección General de Aeronáutica Civil** (DGAC), États-Unis du Mexique;

(b) La **Federal Aviation Administration** (FAA), États-Unis d'Amérique; et

(c) **Transports Canada, Aviation Civile** (TCAC), Canada.

(d) **AAC nationale** : L'AAC chargée de réglementer l'exploitant qui fait une demande d'autorisation d'exploitation dans un autre pays de l'ALÉNA. L'AAC nationale est habituellement la même que celle de l'État d'immatriculation des aéronefs et elle est responsable de la supervision réglementaire des aéronefs qu'elle a immatriculés pour, entre autres, les exigences en matière de maintenance et d'inspection.

(e) **AAC hôte** : L'AAC d'un pays de l'ALÉNA où des SAS doivent être effectués par un exploitant étranger.

(f) **Exploitant** : L'organisme qui entreprend des SAS commerciaux.

(g) **Formation au pilotage** est une expression qui s'applique dans les cas suivants :

i. **École de pilotages agréés** : École titulaire d'un permis ou d'un certificat d'exploitation délivré par l'AAC pour dispenser une formation approuvée en vue d'obtenir une qualification de pilote.

ii. **Exploitant assurant la formation au pilotage** : Exploitant dispensant une formation en vue de l'obtention d'une des compétences suivantes ou de son actualisation: qualification sur hydravion, sur multi moteur ou sur aéronef utilisé à des fins agricoles; qualification de type; qualification de vol aux instruments; licence de pilote de ligne.

iii. **Exploitant de SAS** : Exploitant dispensant une formation opérationnelle spécifique pour un SAS donné. La formation sur type d'aéronef en fait partie si l'aéronef en question est utilisé dans ce service particulier et s'il est mentionné dans le certificat d'exploitation aérienne ou dans l'autorisation d'exploitation de l'ACÉUM.

(h) **Services aériens spécialisés (SAS)**: La liste suivante énumère les SAS définis par l'ALÉNA et adoptés par l'ACÉUM. Les SAS effectués dans le cadre de l'ACÉUM sont des opérations aériennes spécialisées effectuées à des fins commerciales définies comme suit :

i. **Cartographie aérienne**: Utilisation d'un aéronef dans le but de tracer des cartes à l'aide d'une caméra ou d'autres appareils de mesure ou dispositifs enregistreurs.

ii. **Levé topographique aérien** : Utilisation d'un aéronef dans le but d'effectuer un levé topographique à l'aide d'une caméra ou d'autres appareils de mesure ou dispositifs enregistreurs.

iii. **Photographie aérienne** : Utilisation d'un aéronef dans le but de prendre des photographies ou d'enregistrer de l'information à l'aide d'une caméra ou d'autres appareils de mesure ou dispositifs enregistreurs.

iv. **Gestion des incendies de forêt** : Utilisation d'un aéronef dans le but de détecter et de maîtriser des incendies de forêt ainsi que dans le but de vaporiser une substance visant à éteindre et à prévenir les incendies de forêt. Ce type de travail aérien comprend le transport de pompiers, des chefs de lutte du camp principal dans les régions des incendies, des pompiers parachutistes sur les lieux même de l'incendie, ainsi qu'à l'intérieur de la zone de l'incendie.

v. **Lutte contre l'incendie** : Utilisation d'un aéronef dans le but d'épandre de l'eau, des produits chimiques et des produits ignifuges pour éteindre un incendie.

vi. **Publicité aérienne** : Utilisation d'un aéronef dans le but de faire des dessins dans le ciel, de remorquer des banderoles et des panneaux, de distribuer des prospectus et de faire des annonces publiques.

vii. **Remorquage de planeurs** : Remorquage d'un planeur par un aéronef propulsé muni d'une attache de remorquage.

viii. **Sauts en parachute** : Utilisation d'un aéronef dans le but de permettre à une personne d'en descendre en vol avec un parachute pendant toute la durée de la descente ou une partie de la descente.

ix. **Construction au moyen d'aéronefs** : Utilisation d'un giravion dans le but d'effectuer des opérations de transport à l'élingue dans le cadre d'une construction, du treuillage d'objets, de l'installation de lignes électriques ou de la construction de tours destinées à être utilisées à des fins spéciales.

x. **Hélidébardage** : Utilisation d'un giravion pour le transport de bois d'œuvre suspendu au fuselage.

xi. **Excursion aérienne** : Utilisation d'un aéronef qui décolle et atterrit au même aéroport, pour le seul plaisir des passagers.

xii. **Formation au pilotage** : Formation dispensée par une école de pilotage agréée conformément à un plan de cours au sol et en vol approuvé qui permet aux étudiants de satisfaire aux exigences d'agrément en vue d'obtenir un certificat ou

une qualification de pilote et une formation opérationnelle dispensée par un exploitant de SAS.

xiii. **Inspection et surveillance aérienne** : Utilisation d'un aéronef dans le but d'effectuer de l'observation et des patrouilles aériennes des événements en surface et des objets.

xiv. **Pulvérisation aérienne** : Utilisation d'un aéronef dans le but d'épandre des produits.

10.4.5 Opérations transfrontières de l'ACÉUM

10.4.5.1 Exigences générales

10.4.5.1.1 Validité

(1) Une autorisation de l'ACÉUM, sauf en cas de modification, suspension ou révocation, est valable pour une période maximale d'un an et elle est renouvelable.

(a) Les périodes de validité peuvent être inférieures à un an.

(b) Les périodes ne dépasseront pas un an.

(2) Le processus de renouvellement est identique au processus initial d'autorisation.

10.4.5.1.2 Processus d'autorisation

(1) L'exploitant de SAS doit :

(a) être équipé et compétent pour effectuer les vols SAS faisant l'objet d'une demande;

i. Doit détenir un certificat 702 s'ils prévoient mener des activités de travail aérien.

ii. Doit détenir un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage (partie IV) s'ils prévoient mener des activités de formation au pilotage.

iii. Doit détenir un certificat 703, 704 et / ou 705 s'ils prévoient effectuer des activités d'excursions aériennes.

(b) demander et obtenir l'autorisation de l'AAC nationale;

i. S'il n'est pas titulaire d'un certificat 702, le demandeur doit demander ce certificat.

1. Les demandes doivent être envoyées au bureau régional de TCAC que l'exploitant traite normalement.

ii. L'approbation spécifique ACÉUM doit également être demandée.

(c) demander et obtenir l'autorisation de l'AAC hôte(s); et

i. Pour les opérations aux États-Unis d'Amérique, l'opérateur doit contacter la FAA.

ii. Pour les opérations aux États-Unis du Mexique, l'opérateur doit contacter la DGAC.

(d) la demande doit être déposée dans l'une des langues officielles du pays hôte.

10.4.5.1.3 Bureaux de renseignements étrangères

Pays	Bureau de renseignements AAC	Téléphone/télécopieur
États-Unis du Mexique	Dirección Técnica Dirección General de Aeronáutica Civil Providencia 807-4o Piso	Téléphone: (525) 687-76-80

	Col. del Valle C.P. 03100, México, D.F.	Télécopieur: (525) 523-67-40
États-Unis d'Amérique	General Aviation and Commercial Division, AFS-800 800 Independence Avenue Southwest Washington, DC 20591	Téléphone: (202) 267-3411 Télécopieur: (202) 267-5094
U.S. Drug and Alcohol Program Office	Implementation and Special Projects Branch, AAM-810 800 Independence Avenue Southwest Washington, DC 20591	Téléphone: (202) 267-8976 Télécopieur: (202) 267-5200

10.4.5.2 Conditions d'exploitation

10.4.5.2.1 Aéronefs

(1) Les aéronefs exploités en vertu de l'ACÉUM doivent avoir un certificat de navigabilité et un certificat d'immatriculation en cours de validité.

(2) L'aéronef utilisé dans toute exploitation de SAS doit avoir reçu un certificat original civil de type émis par la FAA ou TCAC.

(a) Les aéronefs démilitarisés certifiés en catégorie restreinte en vertu de leur état de service militaire ne sont pas admissibles,

(b) Les aéronefs démilitarisés qui sont couverts par une certification de type civile sont admissibles à condition qu'ils soient utilisés conformément aux normes civiles et en configuration civile.

(3) Les aéronefs certifiés à l'étranger (par un pays tiers) doivent avoir obtenu une certification de type tant de la FAA que de TCAC.

(4) Les modifications à la définition de type (c'est-à-dire les certificats de type supplémentaires ou les certificats de conception de réparation) autorisées par les pays tiers pour les produits conçus et fabriqués chez eux sont acceptables à condition qu'il y ait une entente bilatérale sur la navigabilité ou l'équivalent avec la FAA ou TCAC qui traite spécifiquement des normes de conception.

(5) Les aéronefs de catégorie primaire ne doivent pas être utilisés pour la formation au pilotage.

(a) Sauf approbation contraire par l'AAC hôte, des certificats de navigabilité de catégorie standard sont requis.

(b) L'exploitant d'un SAS peut dispenser la formation opérationnelle sur les aéronefs approuvés pour le SAS en question.

10.4.5.2.2 Opérations SAS

(1) Conformément à l'annexe 2 de la *Convention sur l'aviation civile internationale*, les exploitants doivent se conformer aux règles générales d'utilisation et de vol du pays hôte.

(a) Les exploitants devraient garder à l'esprit qu'il existe des différences considérables entre les règles de vol à vue des pays.

(2) Les exploitants doivent traiter avec les organismes gouvernementaux appropriés dont, entre autres, ceux chargés des douanes, des échanges commerciaux et de l'environnement.

(3) L'exploitant SAS doit communiquer avec l'AAC hôte (voir 6.4.5.1.3, dans cette section) :

(a) avant de commencer des opérations de SAS dans une zone géographique donnée;

(b) lorsqu'il change de type d'opération de SAS; ou

(c) lorsqu'il retourne à la zone géographique originelle.

(4) Les exploitants ayant une base dans un pays hôte mais qui fournissent des services dans un autre pays hôte doivent obtenir l'autorisation de chacune des AAC hôtes.

(5) Le pilote d'un service donné doit être titulaire d'une licence de pilote

(6) professionnel valide délivrée par l'AAC nationale ou d'une licence de pilote de niveau supérieur.

(7) L'instruction en vol en vue de la délivrance de :

(a) licences, permis et qualifications de l'AAC nationale peut être dispensée dans un pays hôte par une personne qui est titulaire d'une licence de pilote professionnel ou d'une qualification d'instructeur, selon le type d'instruction requise, et qui répond aux exigences de l'AAC nationale.

(b) licences, permis et qualifications de l'AAC hôte peut être dispensée dans un pays hôte par une personne qui est titulaire d'une licence de pilote professionnel ou d'une qualification d'instructeur, selon le type d'instruction requise, et qui répond aux exigences additionnelles de l'AAC hôte (voir 6.4.8, dans cette section).

(8) Les écoles de pilotage agréées, les exploitants assurant la formation en vol et les exploitants de services SAS reçoivent l'autorisation de dispenser de la formation en vol conformément aux conditions spécifiées par l'AAC hôte.

(a) Les exploitants canadiens doivent être titulaires d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage (partie IV).

(9) La masse d'un avion utilisé à des fins agricoles peut être supérieure à la masse maximale au décollage (MTOW) si l'AAC nationale a délivré une autorisation à cet effet et si le dépassement se limite à 1,25 fois la MTOW.

(10) La maintenance doit être effectuée conformément aux exigences de l'AAC nationale.

(11) Les exploitants qui effectuent des excursions aériennes doivent être certifiés par leur AAC nationale pour le transport commercial de passagers.

(a) Les exploitants canadiens doivent détenir des certificats 702, 703 et / ou 704 portant la mention « Travaux aériens - Excursions aériennes » ; ou

Remarque: Les exploitants canadiens peuvent effectuer des excursions aériennes avec un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage (partie IV).

(12) Le déplacement du personnel essentiel du camp de base à la zone de feu, ou d'un camp de base à un autre dans la poursuite d'une lutte contre les incendies, n'est pas considéré comme transport aérien. Il fait partie des obligations opérationnelles faisant partie du SAS de lutte contre les incendies.

10.4.5.3 Exigences spéciales

10.4.5.3.1 Exploitants faisant une demande auprès de l'AAC nationale (Canada)

(1) Voir TP 4711, volume 3, section 5.11.3 *ACEUM - EXPLOITATION DES SERVICES AÉRIENS SPÉCIAUX (TRAVAIL AÉRIEN)*

10.4.5.3.2 Exploitants faisant une demande auprès un AAC hôte (Mexique et / ou États-Unis)

(1) L'exigence de l'autorisation de l'AAC nationale fait partie du processus de demande auprès de l'hôte.

(2) L'AAC hôte fournira un dossier d'information qui définit les exigences pour la demande.

10.4.5.3.2.1 Pour les opérations aux États-Unis du Mexique

(1) Operators must provide the DGAC with the name of the appropriately rated repair station(s) where maintenance can be performed.

(2) La *PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA* (PIA) doit être utilisée pour toute opération et être à bord de l'aéronef.

(3) Le permis sera délivré que si la preuve d'assurance est fournie avec la demande. La preuve d'assurance doit être à bord (voir 6.4.7, dans cette section).

(4) Les opérations doivent être menées sur des pistes ou des emplacements approuvés, sauf indication contraire.

(5) Aux installations d'avitaillement non approuvées, un permis spécial est requis pour la manutention des carburants.

(6) Les exploitants doivent participer à un programme de dépistage d'alcool et de drogue lorsqu'ils exploitent des SAS.

(7) Les exploitants doivent se conformer aux exigences concernant l'équipement de survie applicables aux opérations prévues (voir 6.4.6, dans cette section).

(8) Tout vol VFR de nuit exige une autorisation spéciale.

(9) Les écoles de formation au pilotage doivent obtenir un certificat d'éducation publique ou une lettre d'autorisation de la Secretaría de Educación Pública pour dispenser la formation théorique.

(10) En plus d'avoir l'autorisation de la DGAC, les exploitants de services aériens spécialisés (SAS) de photographie aérienne, de levé topographique aérien et de cartographie aérienne doivent obtenir la permission de la Secretaría de la Defensa Nacional.

10.4.5.3.2.2 Pour les opérations aux États-Unis d'Amérique

(1) Voir « **FAA AC 00-60B** *North American Free Trade Agreement and Specialty Air Services Operations* » pour plus de détails sur le processus; le document peut être trouvé en poursuivant le site Web suivant :

https://www.faa.gov/regulations_policies/advisory_circulars/index.cfm/go/document.information/documentID/1023506

Remarque: Ce document n'est disponible qu'en anglais, et n'a pas été mis à jour pour refléter les changements de l'ALÉNA en ACÉUM.

(2) Les exploitants doivent participer à un programme de dépistage d'alcool et de drogue lorsqu'ils exploitent un service d'excursions aériennes à partir d'une base située aux États-Unis. (voir 6.4.5.1.3 pour les coordonnées).

(3) La maintenance et la réparation des parachutes de secours doivent être certifiées par une personne autorisée par la FAA.

(4) Le document « **U.S. Department of Transportation Order 97-7-03** *Specialty Air Service Operators of Canada and Mexico* » doit être transporté à bord de l'aéronef.

10.4.6 Exigences en matière d'équipement de survie à l'étranger

10.4.6.1 Opérations aux États-Unis du Mexique:

(1) Un équipement de survie à bord de l'aéronef est exigé en vertu des normes 191, 193, 194, et 195 du *Reglamento de la Ley de Aviación Civil*.

(a) Cet équipement comprend une trousse de premiers soins, ce qui est nécessaire pour s'abriter, des vêtements de flottaison (pour utilisation au-dessus de l'eau), une radiobalise de repérage d'urgence, des rations de survie, des vêtements et des moyens d'envoyer des signaux.

(b) Les rations de survie et les vêtements ne sont exigés que pour les zones éloignées seulement, en fonction de la région survolée.

(2) Pour obtenir des renseignements sur ce sujet, communiquer avec la DGAC au (525) 687-76-80 ou par télécopie au (525) 523-67-40. Les renseignements sont envoyés par télécopie.

10.4.7 Exigences en matière d'assurances

10.4.7.1 États-Unis du Mexique

(1) Les exploitants SAS doivent satisfaire aux exigences en matière d'assurances définies à l'article 64 du *Reglamento de la Ley de Aviación Civil* et être couverts conformément aux limites de garantie prescrites par une assurance de responsabilité civile vis à vis les passagers et les tiers.

10.4.7.2 États-Unis d'Amérique

(1) Les exploitants de services d'excursions aériennes doivent satisfaire aux exigences en matière d'assurances définies à la Partie 402 du *Department of Transportation Regulations* et être couverts conformément aux limites de garantie prescrites par une assurance de responsabilité civile vis à vis les passagers et les tiers.

10.4.8 Formation au pilotage

10.4.8.1 Principes généraux

10.4.8.1.1 Écoles de pilotage agréées

(1) Inclure toute formation autorisée par un certificat. Voir:

(a) *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) 406.02 ;

(b) *Reglamento de la Ley de Aviación Civil*, art. 39; et *Reglamento de Escuelas Técnicas de Aeronáutica* (11-X-1951) ; et

(c) paragraphes 141.11 et 141.57 de le *Federal Aviation Regulations.*

(2) La formation en vol ci-dessous comprend des activités de formation spécifiques qui doivent être menées sous l'autorité d'une école de pilotage agréées:

(a) Aviation de loisir

(b) Pilote privé, avion et hélicoptère

(c) Pilote professionnel, avion et hélicoptère

(d) Qualification d'instructeur de vol, avion et hélicoptère

(e) Privilège de vol de nuit, avion et hélicoptère

10.4.8.1.2 Exploitants assurant la formation au pilotage

(1) Inclure entreprises de formation spécialisée (ex. : Flight Safety International)

(2) La formation en vol indiquée ci-dessous peut être dispensée par des écoles de pilotage certifiées ou par des instructeurs opérant sous l'autorité d'un opérateur de formation au pilotage :

(a) Licence pour utilization d'aéronefs à des fins agricoles (DGAC);

(b) Qualification sur hydravion;

(c) Qualification sur multimoteur;

(d) Qualification de type;

(e) Qualification de vol aux instruments;

(f) Licence de pilote de ligne; et

(g) Exigences pour le maintien des qualifications.

10.4.8.1.3 Exploitants SAS

(1) Inclure formation de pilotes, qu'ils soient engagés par l'exploitant en question ou pas.

(2) La formation en vol ci-dessous peut être dispensée par un instructeur opérant sous l'autorité d'un SAS sous ACEUM pour ce type d'exploitation SAS:

(a) Qualification de type; et

(b) Exigences pour le maintien des qualifications.

10.4.8.2 Qualifications additionnelles du pilote instructeur

10.4.8.2.1 Vol de nuit aux États-Unis du Mexique

(1) Un instructeur canadien doit détenir une qualification de vol aux instruments.

10.4.8.2.2 Formation à la voltige aux États-Unis du Mexique

(1) Les instructeurs canadiens qui désirent enseigner la voltige doivent détenir un permis spécial ou une autorisation.

A1.0 CEA partie I

A1.1 Section Certificat – Généralités

(1) La partie I du CEA est appelée la section Certificat.

(2) Cette section comprend ce que l'on appelle les « renseignements de base » et inclut les renseignements au sujet de la compagnie, y compris le nom légal, le nom commercial, les coordonnées et les points de contact opérationnels. Elle comprend aussi le numéro du CEA et la signature du ministre ou de son délégué.

AIR OPERATOR CERTIFICATE

CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE

CANADA

Transport Canada Transports Canada

AOC No. / CEA n° : 1.

Expiry Date / Date d'expiration : 2.

Valid until suspended, cancelled or revoked

Valide jusqu'à suspendu, annulé ou révoqué

Legal Name / Dénomination sociale : 3.

Trade Name(s) / Nom(s) commercial(aux) :

Operator address / Adresse de l'exploitant :

Telephone / Téléphone : 4.

Fax / Télécopieur :

E-mail / Courriel :

Operational Points of Contact / Points de contact opérationnels : 5.

Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay are listed in the Operations Manual Chapter X, Section X..

Les coordonnées permettant de joindre sans délai excessif le service de gestion de l'exploitation figurent dans le chapitre X, section X. du manuel d'exploitation.

This document certifies that **(Name of Company)** is authorized to perform the air operations as defined in the attached operations specifications, in accordance with the approved Operations Manual, *Canadian Aviation Regulations*, *Commercial Air Service Standards* and any special conditions attached. 6.

Le présent document atteste que **(Name of Company)** a reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien indiquées dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément au Manuel d'exploitation, au *Règlement de l'aviation canadien*, aux *Normes de service aérien commercial* et si applicable aux conditions spéciales ci-jointes.

Date of Issue / Date de délivrance : 7.

Name and Signature / Nom et signature :
Title / Fonction: 8.

On behalf of the Minister of Transport - Au nom du ministre des Transports

I hereby certify that the attached document is a true copy of the **(Name of Company)** Air Operator Certificate (AOC) and associated operations specifications. Transport Canada Civil Aviation last revised this document in Ottawa, Ontario Canada on **(Date)**.

Je certifie que le document ci-joint est une copie conforme du certificat d'exploitation aérienne (CEA) de **(Name of Company)** et des spécifications d'exploitation associées. Transports Canada Aviation civile a effectué la dernière révision du présent document, à Ottawa, Ontario Canada **(Date)**.

Dated at Ottawa, Ontario Canada on **(Date)**, on behalf of the Minister of Transport. Fait à

Ottawa, Ontario Canada, **(Date)**, au nom du ministre des Transports.

On behalf of the Minister of Transport - Au nom du ministre des Transports

A1.2 Numéro du CEA (1.)

(1) Le numéro à cinq chiffres 5258 sera attribué par la gestion de l'information (GI) de TCAC sur demande après la présentation du formulaire nº 26-0380. Ce numéro de dossier est utilisé pour les activités opérationnelles de l'exploitant.

(2) Le numéro du CEA est le numéro de dossier 5260 qui est généré par le SINCA et il est utilisé pour les activités d'agrément de l'exploitant.

(3) Bien que différentes entités juridiques reçoivent chacune un numéro de dossier 5258 propre à la compagnie, le numéro 5260 est propre à chaque CEA sous le dossier 5258.

(4) Une entité juridique ayant un seul numéro de dossier 5258 peut être titulaire de multiples CEA dans certains cas, chacun ayant un numéro de dossier 5260 unique.

(5) Le numéro du CEA ne change jamais lorsqu'un CEA est modifié ou suspendu.

A1.3 Date d'expiration (2.)

(1) Les CEA de TC sont valides jusqu'à leur annulation, leur suspension ou leur révocation.

A1.4 Nom légal (3.)

(1) La loi exige que le titulaire du CEA doive être une personne physique ou avoir une personnalité morale en tant que type d'entité. Cela comprend :

- (a) Une personne physique (un particulier, contrairement à une entité juridique);
- (b) Un groupe de personnes physiques;
- (c) Une compagnie ou une association constituée en personne morale;
- (d) Un groupe de compagnies ou d'associations constituées en personne morale;
- (e) Une société civile ou commerciale, constituée en vertu d'une loi.

(2) Tandis que les noms commerciaux peuvent être identiques aux noms légaux, il est possible qu'un seul nom légal puisse avoir de multiples noms commerciaux.

(3) Il n'est pas possible d'avoir de multiples noms légaux sur un seul CEA.

(4) Un CEA **ne** peut **pas** être transféré.

(5) Pour toutes les lignes directrices concernant les changements au nom légal sur un CEA, consultez le volume 1 dans le présent series manuel.

A1.5 Adresse (4.)

(1) L'adresse sur le CEA doit être le principal lieu d'affaires de l'exploitant.

- (a) Il peut être différent de l'adresse postale.

(2) Elle peut être différente de l'adresse postale.

(3) Une case postale n'est pas une adresse acceptable sur le CEA.

(4) Une adresse électronique est obligatoire.

A1.6 Points de contact opérationnels (5.)

(1) Les points de contact opérationnels comprennent les coordonnées qui permettent de communiquer sans délai avec la gestion de l'exploitation pour des questions liées aux opérations aériennes, à la navigabilité, aux compétences des équipages de conduite et des agents de bord, aux marchandises dangereuses et à d'autres domaines, selon le cas.

A1.7 Énoncé d'autorisation (6.)

(1) L'énoncé d'autorisation ordonne au titulaire de se conformer aux dispositions du CEA, précisant le nom de l'entité juridique et sa responsabilité de se conformer au RAC, aux NSAC, et à toute condition spéciale comprise dans le document d'aviation canadien.

A1.8 Date de délivrance (7.)

(1) La date de délivrance indique la date à laquelle la délivrance actuelle du CEA a été signée.

(2) Le format de la date doit être AAAA-MM-JJ.

A1.9 Nom et signature (8.)

(1) Cette section comprend le nom, le titre, et la signature du ministre ou de son délégué.

(2) Toutes les signatures sont maintenant uniquement numériques. Un CEA n'est pas valide sans la signature de la personne qui détient la délégation de pouvoir appropriée reçue du ministre.

(3) La signature est « apposée » à Ottawa afin de refléter que le serveur et les signatures numériques qui y sont stockées sont situés à l'AC.

(4) Les postes suivants sont autorisés à signer un CEA intérieure en vertu des sous-parties 702, 703, 704 et 705 :

(a) Directeur général, Aviation civile;

(b) Directeur général régional;

(c) Directeur régional, Aviation civile/Directeur, Opérations nationales, Aviation civile;

(d) Directeur associé, Opérations, Aviation civile/Chef, Opérations aériennes nationales, Opérations nationales;

(e) CET, Opérations aériennes, Opérations régionales/CET, Opérations aériennes nationales, Certification et assurance de la qualité, Opérations aériennes nationales, Opérations nationales.

A1.10 Conditions générales

(1) La page des conditions générales du CEA figure toujours à la page 2.

AIR OPERATOR CERTIFICATE
CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE

	CANADA	Transport Canada / Transports Canada
AOC No. / CEA n° :	Legal Name / Dénomination sociale :	

GENERAL CONDITIONS

The holder of this Canadian aviation document shall comply with the conditions and operations specifications in this air operator certificate.

This air operator certificate is subject to the following general conditions:

(a) the air operator shall conduct flight operations in accordance with its company operations manual;

(b) the air operator shall maintain an adequate organizational structure;

(c) the air operator shall employ managerial personnel who meet the *Commercial Air Service Standards*;

(d) the air operator shall conduct training in accordance with its training program approved pursuant to this Subpart;

(e) the air operator shall maintain aircraft that are properly equipped for the area of operation and the type of operation;

(f) the air operator shall employ crew members who are qualified for the area of operation and the type of operation;

(g) the air operator shall maintain its aircraft in accordance with the requirements of Part VII, Subpart 6;

(h) the air operator shall maintain operational support services and equipment that meet the *Commercial Air Service Standards*;

(i) the air operator shall notify the Minister within 10 working days after

(i) changing its legal name, its trade name, its main base, a sub-base, a scheduled point or its managerial personnel, or

(ii) ceasing to operate a type of aircraft authorized under the applicable Subpart;

(j) the air operator shall conduct a safe operation.

(k) This air operator certificate is not transferable and shall remain in effect until suspended or cancelled.

CONDITIONS GÉNÉRALES

Le titulaire de ce document d'aviation canadien doit se conformer aux conditions et aux spécifications d'exploitation de ce certificat d'exploitation aérienne.

Ce certificat d'exploitation aérienne est assujetti aux conditions générales suivantes :

a) l'exploitant aérien effectue les opérations aériennes conformément au manuel d'exploitation de la compagnie;

b) l'exploitant aérien maintient une structure organisationnelle convenable;

c) l'exploitant aérien a à son service du personnel de gestion qui satisfait aux *Normes de service aérien commercial*;

d) l'exploitant aérien dispense la formation conformément au programme de formation approuvé en application de la présente sous-partie;

e) l'exploitant aérien dispose d'aéronefs qui sont munis d'équipement approprié à la région d'exploitation et au type d'exploitation;

f) l'exploitant aérien a à son service des membres d'équipage qui sont qualifiés pour la région d'exploitation et le type d'exploitation;

g) l'exploitant aérien effectue la maintenance des aéronefs conformément aux exigences de la Partie VII, sous-partie 6;

h) l'exploitant aérien maintien des services et de l'équipement de soutien opérationnel qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial*;

i) l'exploitant aérien informe le ministre dans les 10 jours ouvrables après, selon le cas :

(i) avoir apporté tout changement à sa dénomination sociale, à son nom commercial, à sa base principale, à ses bases secondaires, à ses points réguliers ou à son personnel de gestion,

(ii) avoir cessé d'utiliser un type d'aéronef autorisé en vertu de la sous-partie applicable;

j) l'exploitant aérien mène son exploitation d'une manière sécuritaire.

k) Le présent certificat d'exploitation aérienne ne peut être transféré et doit rester en vigueur jusqu'à sa suspension ou son annulation.

This certificate supersedes and replaces the certificate currently in force, where applicable.
Ce certificat annule et remplace le certificat présentement en vigueur, le cas échéant.

A1.11 Conditions spéciales

(1) Tout écart dans les spécifications d'exploitation (à l'exception de la partie touchant les AS) doit être réduit par un énoncé dans la page des conditions spéciales du CEA même.

(2) Les conditions spéciales peuvent indiquer des conditions, des restrictions ou d'autres dérogations.

(3) Au besoin, une page de conditions spéciales sera imprimée à la page 3 du CEA.

   (a) Si l'CEA n'a pas de conditions particulières, la page 3 sera la première page des spécifications d'exploitation.

(4) Si le CEA ne comprend pas de conditions spéciales, la page 3 sera la première page des spécifications d'exploitation.

A2.0 CEA Partie II – SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

A2.1 Section des spécifications d'exploitation – Généralités

(1) La partie II du CEA est appelée la section des spécifications d'exploitation. Elle couvre tous les aspects de l'exploitation même et comprend les limites et/ou les autorisations spéciales et les critères appropriés.

(2) Les spécifications d'exploitation contiennent les autorisations, les conditions et les limites liées au CEA et sujettes aux conditions du MEC, et elles font partie intégrante de l'autorisation en vertu de laquelle un exploitant mène des opérations.

(3) Bien que TCAC suive la taxonomie de marque, modèle, série de l'aéronef (ou de série matrice, s'il y a lieu) de la CAST et de l'OACI pour traiter toutes les spécifications d'exploitation, des limites au sein du SINCA regroupent actuellement toutes les spécifications d'exploitation par fabricant.

(4) Si les autorisations et les limites sont identiques pour deux modèles ou plus, ces modèles peuvent être regroupés dans une seule liste.

OPERATIONS SPECIFICATIONS SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION subject to the approved conditions in the Operations Manual / sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation					
1. Issuing Authority Contact Details / Coordonnées de l'autorité de délivrance					
Telephone / Téléphone :		Fax / Télécopieur :		E-mail / Courriel :	
AOC No. / CEA n° :	Legal Name / Dénomination sociale :			Date of Issue / Date de délivrance :	On behalf of the Minister of Transport Au nom du ministre des Transports
CAR Rule / Règle du RAC :	2.				
Aircraft / Aéronef :	3.				
Type(s) of Operation / Type(s) d'exploitation :	4.				
Type(s) of Service / Type(s) de service :	5.				
Type(s) of Aerial Work / Type(s) de travail aérien :	6.				
Area(s) of Operation / Zone(s) d'exploitation :	7.				
Special Limitation(s) / Restriction(s) spéciale(s) :	8.				

SPECIFIC APPROVAL APPROBATIONS PARTICULIÈRES	CAR RAC	DESCRIPTION DESCRIPTION	REMARKS OBSERVATIONS
DANGEROUS GOODS / MARCHANDISES DANGEREUSES			
DANGEROUS GOODS (DG) MARCHANDISES DANGEREUSES (MD)	9.		

A2.2 Coordonnées de l'autorité de délivrance (1.)

(1) L'information concernant l'inspecteur est tirée de l'annuaire de TCAC.

A2.3 Règle du RAC (2.)

(1) Le champ de la règle du RAC indique la sous-partie du RAC en vertu de laquelle l'aéronef dans ces spécifications d'exploitation sera exploité.

(2) Voici les sous-parties qui peuvent être incluses dans un CEA :

(a) **700 – Service aérien spécialisé en vertu de l'ACEUM**

i. La Division des opérations à l'étranger, Opérations nationales (AAROF) à Ottawa est responsable des activités liées au service aérien spécialisé en vertu de l'ACEUM.

(b) **701 – Opérations aériennes étrangères**

i. La Division des opérations à l'étranger, Opérations nationales (AAROF) à Ottawa est responsable des activités liées à la sous-partie 701.

(c) **702 – Travail aérien**

(d) **703 – Exploitation d'un taxi aérien**

(e) **704 – Exploitation d'un service aérien de navette**

(f) **705 – Exploitation d'une entreprise de transport aérien**

A2.4 Aéronef (3.)

(1) L'exploitant d'un AOC doit avoir la garde et le contrôle légaux d'au moins un aéronef.

A2.5 Types d'exploitation (4.)

(1) Les **types d'exploitation** suivants sont des options possibles :

(a) Pour les Sous-parties 703, 704 et 705 :

i. Travail aérien; et

Remarque : Le travail aérien comportant des excursions aériennes est une activité régie par la sous-partie 703, 704 ou 705 selon l'aéronef utilisé.

ii. Service de transport aérien;

iii. Passagers;
iv. Fret;

(b) Pour Sous-partie 702 seulement :

i. Travail aérien

A2.6 Types de service (5.)

(1) Les **types de service** suivants sont des options possibles pour les operations dans Sous-partie 703, 704 et 705 :

(a) Service aérien intérieur;

(b) Services internationaux réguliers;

(c) Services internationaux non réguliers;

A2.7 Types de travail aérien (6.)

(1) Voici les types de **travail aérien** disponible :

(a) pour les opérations de la Sous-partie 702 :

i. Le transport de personnes autres que des membres (d'équipage de conduite)

1. Service d'inspection et de surveillance aérienne.
2. Cartographie aérienne
3. Photographies aériennes

4. Levé topographique aérien
5. Gestion des incendies de forêt
6. Essais en vol
7. Organes humains
8. Parachutisme
9. Gestion de la faune

ii. Le transport de charges externes de classes B, C ou D (pour hélicoptère)

1. Construction aérienne
2. Récolte aérienne
3. Charge externe
4. Hélidébardage
5. Gestion de la faune

iii. Le remorquage d'objets

1. Publicité aérienne
2. Remorquage de planeur

iv. Le épandage de produits

1. Publicité aérienne
2. Pulvérisation aérienne
3. Lutte contre l'incendie
4. Gestion des incendies de forêt
5. Gestion de la faune

Remarque : Les types de travaux aériens hérités, répertoriés dans chacune des quatre catégories, sont fournis à titre informatif uniquement; les anciens types de travaux aériens ne seront plus répertoriés sur les CEA.

(b) pour les opérations de la Sous-partie 703, 704 et 705 :

i. Excursions aériennes.

A2.8 Zone d'exploitation (7.)

(1) Le modèle de l'OACI pour les régions géographiques de l'exploitation autorisée exige que cet élément soit indiqué comme des coordonnées géographiques ou des itinéraires déterminés, des régions d'information de vol ou des limites régionales.

(2) Voici les options possibles de **zones d'exploitation** :

(a) Amérique du Nord (NAM);

(b) Caraïbes (CAR);

(c) Amérique du Sud (SAM);

(d) Atlantique Nord (NAT);

(e) Pacifique (PAC);

(f) Afrique (AFI);

(g) Moyen-Orient/Asie (MID/ASIA);

(h) Europe (EUR); et

(i) Canada (strictement réservé à l'usage des opérations à l'étranger).

(3) Le CEA doit contenir une autorisation pour chaque zone d'exploitation qui permet à un exploitant de mener des opérations à l'intérieur, ou à destination ou en provenance de cette zone.

(a) La délivrance dépend de la conformité de l'opérateur aux capacités de communication, de navigation et de surveillance associées.

(4) Les exploitants ne peuvent pas disposer d'une autorisation générale pour effectuer des opérations à l'échelle mondiale.

(a) Si un exploitant souhaite ajouter une certaine zone d'exploitation à son CEA, il devra démontrer qu'il satisfait aux critères de la zone d'exploitation.

(5) Des lignes directrices supplémentaires sur l'approbation des zones d'exploitation se trouvent dans le Volume 3 du présent manuel.

(6) À titre de référence, l'annexe B contient une carte des zones d'exploitation de l'OACI.

A2.9 Limites spéciales (8.)

(1) Les options d'ordre général concernant la section des **limites spéciales** sont les suivantes :

(a) Vol VFR de jour;
(b) Vol VFR de nuit;
(c) Vol IFR; et
(d) VFR OTT.

A2.10 Autorisations spéciales/approbations spécifiques (9.)

(1) Certaines spécifications d'exploitation sont délivrées sous forme d'autorisation spéciale/approbation spécifique.

(2) Comme pour les autres spécifications d'exploitation, les AS sont délivrées en vertu du RAC et elles sont des autorisations spéciales/approbations spécifiques, des conditions et des limites associées au CEA et assujetties aux conditions dans le MEC approuvé.

(3) Pour des lignes directrices sur toutes les AS offertes, consultez le Volume 3 du présent manuel.

A3.0 CEA Partie III – BASES ET POINTS RÉGULIERS

A3.1 Généralités

(1) La partie VII du TAC prévoit qu'un CEA délivré conformément aux sous-parties 702, 703, 704 et 705 doit contenir des conditions précises en ce qui concerne :

(a) la base principale;

(b) le cas échéant, les bases secondaires; et

(c) le cas échéant, tous les points prévus.

(2) Cette information indique que, sur le plan de la sécurité et de la sûreté aérienne, il a été déterminé que toute base/base secondaire et tous les points réguliers sont convenables.

(3) Un exploitant qui a l'intention d'exploiter un service aérien régulier pour le transport de personnes doit exploiter ce service :

(a) entre des aéroports ou des héliports, ou entre un aéroport ou un héliport et un aérodrome militaire.

(b) entre un aéroport et un aérodrome, ou entre deux aérodromes, si l'exploitant est autorisé à le faire dans son certificat d'exploitation.

(4) Il n'est pas nécessaire de répéter comme points réguliers les noms des bases d'exploitations et des bases secondaires qui figurent déjà dans le CEA.

(5) Veuillez consulter l'article pertinent du volume 3 du présent manuel au sujet des procédures d'approbation pour les opérations d'un service régulier pour le transport de passagers à destination et en provenance d'un aérodrome non certifié.

(6) Les options offertes pour **les bases et les points réguliers** sont les suivantes :

(a) Base principale;
(b) Base secondaire;
(c) Point intérieur;
(d) Point étranger;
(e) Maintenance.

BASES AND SCHEDULED POINTS / BASES ET POINTS RÉGULIERS subject to the approved conditions in the Operations Manual / sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation		
AOC No. / CEA n° : 1.	Legal Name / Dénomination sociale : 2. Trade Name(s) / Nom(s) commercial(aux) :	
BASES AND SCHEDULED POINTS BASES ET POINTS RÉGULIERS	ISSUED 8. DÉLIVRÉE	AIRCRAFT 9. AÉRONEFS AUTORISÉS
MAIN BASE / BASE PRINCIPALE 3.		
CYUL - MONTRÉAL / PIERRE ELLIOTT TRUDEAU INTL	YYYY-MM-DD	
SUB-BASE / BASE SECONDAIRE 4.		
CYND - OTTAWA / GATINEAU	YYYY-MM-DD	
SCHEDULED POINTS / POINTS RÉGULIERS 5. DOMESTIC POINT / POINT INTERIEUR		
CYGK - KINGSTON	YYYY-MM-DD	
SCHEDULED POINTS / POINTS RÉGULIERS 6. FOREIGN POINT / POINT ETRANGER		
CYZV - SEPT-ILES	YYYY-MM-DD	
SCHEDULED POINTS / POINTS RÉGULIERS 7. MAINTENANCE / ENTRETIEN		
CYVR - VANCOUVER INTL	YYYY-MM-DD	

✓ = Applicable à la Sous-partie
A = selon les besoins, en fonction des opérations

	Sous-partie			
	702	703	704	705
FORMULAIRES ET RAPPORTS À REMPLIR PAR LE DEMANDEUR/ L'EXPLOITANT :				
24-0055AF - Approbation du calendrier de maintenance pour les petits aéronefs	✓	✓	✓	✓
24-0055BF - Approbation du calendrier de maintenance pour les gros aéronefs	✓	✓	✓	✓
24-0055CF - Demande de modification de calendrier de maintenance	✓	✓	✓	✓
26-0045F – Demande de certiicat d'exploitation aérienne – Bases et points régulaires (CEA Partie III)	✓	✓	✓	✓
26-0046F - Demande de certiicat d'exploitation aérienne – Aéronef (CEA Partie II)	✓	✓	✓	✓
26-0047F - Demande de certiicat d'exploitation aérienne – Contact de personnel (CEA Partie I)	✓	✓	✓	✓
26-0048F - Demande de certiicat d'exploitation aérienne -Maintenance	✓	✓	✓	✓
26-0380F - Énoncé d'intention - Services commerciaux	✓	✓	✓	✓
26-0462F - Estimation des coûts de demande de certification	✓	✓	✓	✓
26-0622F - Accord de recouvrement des coûts additionnels des services fournis au Canada et à l'étranger	✓	✓	✓	✓
RC MEC 702 - Rapport de conformité - Manuel d'exploitation de la compagnie – Sous-partie 702 – avions et hélicoptères	✓			
RC MEC 703 - Rapport de conformité - Manuel d'exploitation de la compagnie – Sous-partie 703 – avions et hélicoptères		✓		
RC MEC 704 - Rapport de conformité - Manuel d'exploitation de la compagnie – Sous-partie 704 – avions et hélicoptères			✓	
RC MEC 705 - Rapport de conformité - Manuel d'exploitation de la compagnie – Sous-partie 705 – avions				✓
RC AOM/SOP 70T - Rapport de conformité - Manuel d'utilisation d'aéronef / Procédures d'utilisation normalisées – Partie 7 – avions et hélicoptères	A	A	A	✓
RC MEL 70T - Rapport de conformité - Liste d'équipement minimal – Partie 7 – avions et hélicoptères	A	A	A	✓
RC MAB 705 - Rapport de conformité - Manuel d'agents de bord				✓
RC POGS 70T - Rapport de conformité - Manuel de programme d'opérations en cas de givrage au sol – Partie 7 – avions et hélicoptères	✓	✓	✓	✓
RC PF 702 - Rapport de conformité - Programmes de formation – Sous-partie 702 – avions et hélicoptères	✓			
RC PF 703 - Rapport de conformité - Programmes de formation – Sous-partie 703 – avions et hélicoptères		✓		
RC PF 704 - Rapport de conformité - Programmes de formation – Sous-partie 704 – avions et hélicoptères			✓	
RC PF 705 - Rapport de conformité - Programmes de formation – Sous-partie 705 – avions				✓
RC PF AB 705 - Rapport de conformité - Programmes de formation - Agents de bord				✓
RC PF POGS 70T - Rapport de conformité - Programmes de formation - Programme d'opérations en cas de givrage au sol – Partie 7 – avions et hélicoptères	✓	✓	✓	✓

DOCUMENTS JUSTIFICATIFS À SOUMETTRE PAR LE DEMANDEUR/L'EXPLOITANT :

Preuve de citoyenneté canadienne	✓	✓	✓	✓
Propriété / Partenariat / Documents commerciaux	✓	✓	✓	✓
Gestionnaire des opérations - CV et qualifications	✓	✓	✓	✓
Pilote en chef - CV et qualifications	✓	✓	✓	✓
Pilote en chef adjoint - CV et qualifications	A	A	A	A
Certificat (s) de navigabilité d'aéronef	✓	✓	✓	✓
Certificat (s) d'immatriculation d'aéronef	✓	✓	✓	✓
Contrat (s) de location d'aéronef	A	A	A	A
Propriété / location des installations	✓	✓	✓	✓
Lettre(s) de l'administration aéroportuaire locale (AAL)	A	A	A	A

FORMULAIRES, RAPPORTS ET LISTES DE CONTRÔLE À REMPLIR PAR TCAC :

OT 70T - Outils de travail – Partie 7 – avions et hélicoptères	✓	✓	✓	✓
IP 106-001 Ann A - Gestionnaire supérieur responsable – formulaire de validation	✓	✓	✓	✓
24-0055BF - Approbation du calendrier de maintenance pour les gros aéronefs	✓	✓	✓	✓
24-0055CF - Demande de modification de calendrier de maintenance	✓	✓	✓	✓
26-0045F – Demande de certiicat d'exploitation aérienne – Bases et points régulaires (CEA Partie III)	✓	✓	✓	✓
26-0462F - Estimation des coûts de demande de certification	✓	✓	✓	✓
26-0622F - Accord de recouvrement des coûts additionnels des services fournis au Canada et à l'étranger	✓	✓	✓	✓
RC MEC 702 - Rapport de conformité - Manuel d'exploitation de la compagnie – Sous-partie 702 – avions et hélicoptères	✓			
RC MEC 703 - Rapport de conformité - Manuel d'exploitation de la compagnie – Sous-partie 703 – avions et hélicoptères		✓		
RC MEC 704 - Rapport de conformité - Manuel d'exploitation de la compagnie – Sous-partie 704 – avions et hélicoptères			✓	
RC MEC 705 - Rapport de conformité - Manuel d'exploitation de la compagnie – Sous-partie 705 – avions				✓
RC AOM/SOP 70T - Rapport de conformité - Manuel d'utilisation d'aéronef / Procédures d'utilisation normalisées – Partie 7 – avions et hélicoptères	A	A	A	✓
RC MEL 70T - Rapport de conformité - Liste d'équipement minimal – Partie 7 – avions et hélicoptères	A	A	A	✓
RC MAB 705 - Rapport de conformité - Manuel d'agents de bord				✓
RC POGS 70T - Rapport de conformité - Manuel de programme d'opérations en cas de givrage au sol – Partie 7 – avions et hélicoptères	✓	✓	✓	✓
RC PF 702 - Rapport de conformité - Programmes de formation – Sous-partie 702 – avions et hélicoptères	✓			
RC PF 703 - Rapport de conformité - Programmes de formation – Sous-partie 703 – avions et hélicoptères		✓		
RC PF 704 - Rapport de conformité - Programmes de formation – Sous-partie 704 – avions et hélicoptères			✓	
RC PF 705 - Rapport de conformité - Programmes de formation – Sous-partie 705 – avions				✓
RC PF AB 705 - Rapport de conformité - Programmes de formation - Agents de bord				✓

RC PF POGS 70T - Rapport de conformité - Programmes de formation - Programme d'opérations en cas de givrage au sol – Partie 7 – avions et hélicoptères	✓	✓	✓	✓
AP BASE 70T – Liste de verification d'inspection de base / base secondaire – Partie 7	✓	✓	✓	✓
AP AERONEF A 70T – Liste de verification d'inspection de l'avion – Partie 7	✓	✓	✓	✓
AP AERONEF H 70T - Liste de verification d'inspection du hélicoptères – Partie 7	A	A	A	A
AP EUAF 705 – Rapport de démonstration d'évacuation d'urgence et d'amerrissage forcé – Sous-partie 705	A	A	A	A
AP DEMO 70T – Rapport de vol de démonstration – Partie 7	A	A	A	A

Annexe C – Exemple de questions à poser à un éventuel gestionnaire des opérations / pilote en chef

1) Nommez la ou les sous-parties du RAC qui régissent l'exploitation commerciale des aéronefs de votre compagnie.
2) Définissez « Critères d'exploitation » et nommez-en plusieurs qui s'appliquent à votre compagnie.
3) Quel équipement de radionavigation est indispensable pour pouvoir autoriser un aéronef à partir en IFR?
4) Le GPS peut-il servir d'aide à la navigation en IFR? Donnez des précisions.
5) Expliquez le type de contrôle d'exploitation utilisé par votre compagnie. Quelles sont vos responsabilités en vertu de ce système?
6) Qu'est-ce qu'un plan de vol exploitation et quand faut-il le remplir? Après un vol, pendant combien de temps votre compagnie doit-elle conserver le plan de vol exploitation?
7) Qui est responsable des modifications et du contrôle de la diffusion de votre Manuel d'exploitation de la compagnie? Décrivez la procédure de modification?
8) Comment contrôle-t-on la diffusion du Manuel d'exploitation de la compagnie à l'intérieur de votre entreprise?
9) Le Manuel d'exploitation de la compagnie doit-il se trouver à bord de vos aéronefs? Quels sont les autres documents qui doivent se trouver à bord?
10) Quand les membres des équipages de conduite sont-ils tenus de suivre une formation au vol à haute altitude?
11) Avant qu'un pilote ne soit affecté à des tâches de pilotage au sein de votre compagnie, quelle formation initiale doit-il avoir suivie?
12) Si un aéronef est endommagé en cours de service, quelles mesures faut-il prendre avant que l'appareil ne puisse être remis en service?
13) Dans quel document trouve-t-on le domaine d'exploitation, les types de services aériens commerciaux, les types d'aéronefs autorisés et les bases de votre compagnie?
14) Si les masses véritables ne sont pas connues, quelles masses normalisées doit-on utiliser en période hivernale pour les hommes, les femmes et les enfants? Ces chiffres comprennent-ils les bagages de cabine?
15) Expliquez le système de masse et centrage utilisé par votre compagnie. Quand faut-il faire des calculs de masse et centrage?
16) Quand devez-vous emporter du matériel de survie? Où trouve-t-on la liste du matériel de survie obligatoire pour vos aéronefs? À quelle fréquence faut-il inspecter la nourriture qui se trouve dans la trousse de survie?
17) Où pouvez-vous trouver les exigences en matière de formation que vos équipages de conduite doivent respecter pour maintenir leurs connaissances à jour?
18) Votre compagnie est-elle autorisée à transporter des marchandises dangereuses? Dans l'affirmative, quel est le document qui vous donne une telle autorisation?
19) Expliquez la structure de gestion et les relations hiérarchiques au sein de votre compagnie.
20) Décrivez la procédure utilisée par votre compagnie pour diffuser l'information d'exploitation.
21) Où pouvez-vous trouver les exigences portant sur les qualifications des pilotes en chef et des gestionnaires des opérations?
22) Quelle formation annuelle doivent suivre vos pilotes pour maintenir leurs connaissances à jour?

23) Quels sont les membres du personnel qui devraient recevoir un exemplaire du Manuel d'exploitation de la compagnie?

24) Quelles sont les procédures de votre compagnie qui servent à signaler les défectuosités d'un aéronef? Quand ces défectuosités doivent-elles être signalées?

25) Quelles sont les procédures que suit votre compagnie pour traiter les défectuosités qui surviennent en dehors de la base de la compagnie?

26) Combien de temps avant la date d'expiration peut-on terminer la formation annuelle et subir les CCP tout en conservant la date d'expiration originale?

27) Qui a la responsabilité d'approuver et de signer un plan de vol exploitation?

28) Qui a la responsabilité générale de la sécurité des opérations aériennes au sein de votre compagnie?

29) Expliquez les limites de temps de vol et de temps de service qui s'appliquent à vos pilotes. Quel est le système qui est utilisé pour s'assurer que les pilotes ne dépassent pas ces limites?

30) Comment les routes de la compagnie sont-elles définies dans l'espace aérien non contrôlé?

31) À quoi sert le Manuel d'exploitation de la compagnie?

32) Où pouvez-vous trouver le contenu minimum exigé d'un Manuel d'exploitation de compagnie?

33) Définissez :

– Temps de vol effectif
– Temps de vol

Lequel s'applique aux limites maximales de temps de vol?

34) Où pouvez-vous trouver des renseignements sur les accidents ou les incidents d'aéronefs; qu'entend-on par « événement aéronautique » ou « incident aéronautique devant être signalé »?

35) Quelles sont les procédures de votre compagnie qui s'appliquent à un aéronef en retard ou porté manquant?

36) Qu'est-ce que la distance accélération-arrêt? Devez-vous calculer cette distance pour vos opérations? Si oui, comment procède-t-on?

37) Votre compagnie est-elle autorisée à utiliser des limites de décollage inférieures aux limites normalisées? Dans l'affirmative, quel est le document qui autorise ces limites inférieures, et quelles sont les conditions qui se rattachent à leur utilisation?

38) Décrivez les procédures de suivi des vols de votre compagnie pour les opérations aériennes effectuées en dehors des heures normales de travail.

39) Quelles sont les exigences en matière de carburant pour un vol VFR? Pour un vol IFR?

40) Définissez « Matériel et services d'appui opérationnel ». Qui a la responsabilité de s'assurer que ces services sont disponibles et que le matériel est en place?

41) Qui est responsable des normes professionnelles des membres d'équipage de conduite au sein de votre compagnie?

42) En cas de transport de passagers et de fret (aucun compartiment à bagages), comment convient-il de charger le fret?

43) Où pouvez-vous trouver les renseignements permettant de savoir si un aéronef est suffisamment bien équipé pour effectuer un vol IFR de nuit?

44) Comment pouvez-vous savoir qu'un aéronef est capable de desservir en toute sécurité un aéroport si celui-ci n'a encore jamais été utilisé par votre compagnie?

45) De quelle façon les pilotes de votre entreprise calculent-ils les données des performances au décollage et à l'atterrissage?

46) De quelle façon les obstacles dans la trajectoire nette de décollage sont-ils déterminés par vos pilotes et quelle méthode utilisent-ils pour assurer le franchissement des obstacles? Comment vous assurez-vous que les données d'obstacles sont exactes et à jour?

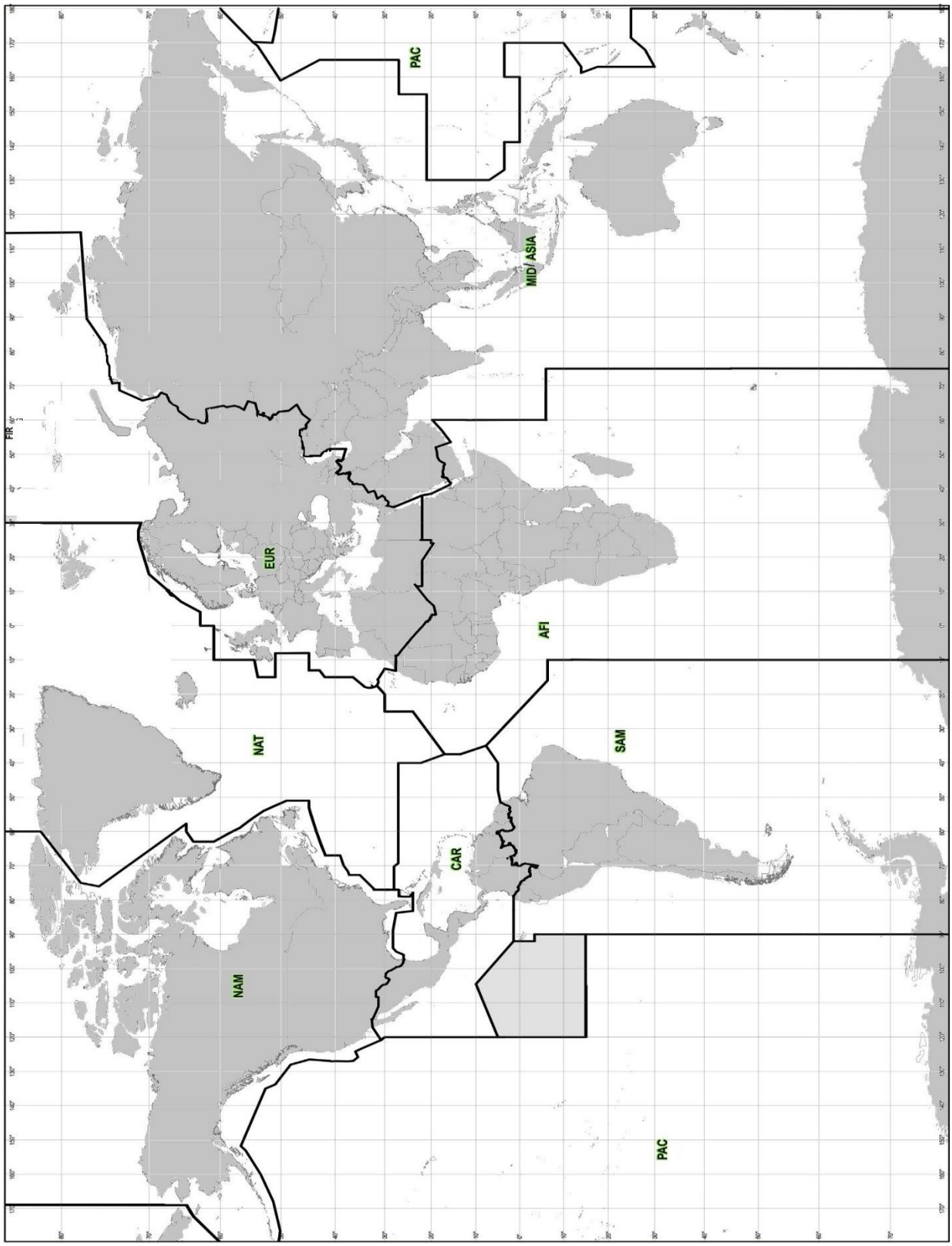
47) Décrivez en détail le système de communications utilisé pour le suivi ou la surveillance des vols, y compris les procédures pour les vols hors lignes et pour les vols nolisés.

48) Quelles sont les conditions rattachées au ravitaillement en carburant quand des passagers se trouvent à bord d'un aéronef?

49) Qui est responsable de l'élaboration ou de la modification des procédures d'exploitation normalisées?

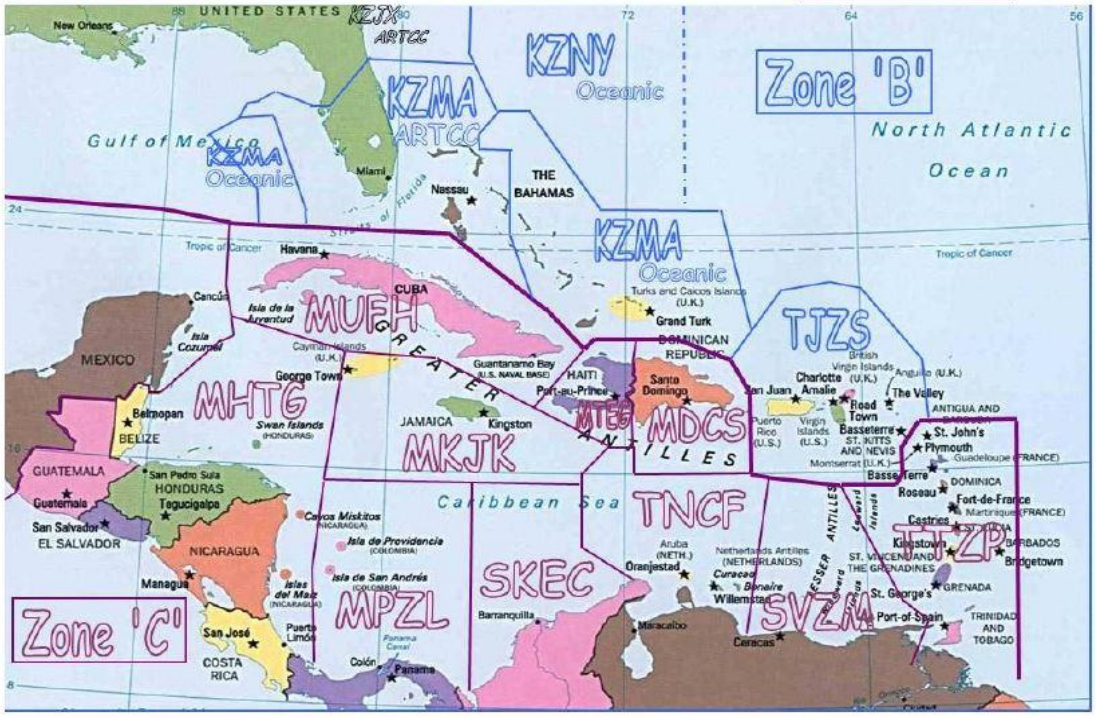
50) Est-ce que les « vols IFR sans aérodrome de dégagement » sont autorisés dans votre compagnie? Dans l'affirmative, donnez les conditions qui s'y rattachent.

Annexe D – Carte des zones d'exploitation de l'OACI



Annexe E – Carte des zones A, B et C pour l'exigence de carburant dans les Caraïbes

Zone 'C'



Annexe F – Articles de la MEL touchant la sécurité des cabines

Références du *Guide de la MMEL* :

https://tc.canada.ca/fr/aviation/navigabilite-aeronefs/liste-principale-equipement-minimal/guide-mmel

ATA 21 CONDITIONNEMENT D'AIR

21-60-1 Poste de repos d'équipage – Couchette

ATA 23 COMMUNICATIONS

23-30-1 Système de sonorisation

23-30-2 Annonce préenregistrée (Système de sonorisation)

23-30-3 Dispositif d'atténuation active du bruit et/ou des vibrations

23-40-1 Système d'interphone de l'équipage

23-40-2 Système d'alerte

23-40-3 Combinés

ATA 25 ÉQUIPEMENTS/FOURNITURES

25-10-1 Ceintures de sécurité des membres de l'équipage de conduite (y compris les ceintures-baudriers)

25-10-3 Sièges d'observateur (y compris l'équipement connexe)

25-10-4 Systèmes de surveillance de la porte du poste de pilotage

25-20-1 Articles servant au confort des passagers/Équipements et fournitures non essentiels (NEF)

25-20-2 Siège/Ensemble de sièges d'agent de bord (poste simple ou double)

25-20-3 Sièges passagers

25-20-4 Consignes lumineuses ou affichettes « Boucler les ceintures » et « Défense de fumer »

25-20-5 Casier(s) de rangement supérieur(s)/compartiments/placards de rangement de la cabine et de l'office

25-20-6 Espace de rangement supérieur avec dispositif de retenue

25-40-1 Cendriers de porte de toilettes extérieurs

25-40-2 Affichettes « Défense de fumer » des toilettes

25-50-2 Poste de repos d'équipage – Couchette

25-60-1 Radiobalise de repérage d'urgence

25-60-2 Trousse de premiers soins

25-60-3 Trousse de soins médicaux d'urgence

25-60-4 Mégaphone

25-60-5 Lampes de poche et porte-lampe de poche d'agent de bord

ATA 26 PROTECTION INCENDIE

26-10-6 Systèmes de détection de fumée toilettes

26-10-7 Système de détection de fumée du poste de repos équipage – Couchette

26-20-3 Système d'extinction incendie toilettes

26-20-4 Extincteurs portatifs

ATA 33 ÉCLAIRAGE ET FEUX

33-20-1 Éclairage de la cabine

33-20-2 Consignes lumineuses « Défense de fumer/Boucler les ceintures/Retourner dans la cabine »

33-20-3 Éclairage intérieur du poste de repos d'équipage – Couchette

33-50-1 Marques d'évacuation d'urgence situées à proximité du plancher

33-50-2 Éclairage de secours intérieur

33-50-3Éclairage de secours extérieur

ATA 35 OXYGÈNE

35-10-1 Circuit d'oxygène poste de pilotage

35-20-1 Circuit d'oxygène passagers

35-20-2 Blocs service passagers (masques à oxygène à déclenchement automatique)

35-20-3 Circuit d'oxygène toilettes

35-20-4 Poste de repos d'équipage – Couchette (masques à oxygène à déclenchement automatique)

35-30-1 Ensembles d'oxygène portatifs (bouteille et masque)

35-30-2 Inhalateurs protecteurs

ATA 38 EAU POTABLE ET EAUX USÉES

38-10-1 Circuit d'eau potable

38-30-1 Circuit d'eaux usées des toilettes

ATA 52 PORTES ET ISSUES

52-10-1 Issues de secours et glissières d'évacuation (opérations de transport de passagers)

52-10-2 Issues de secours et glissières d'évacuation (équipage de l'aéronef seulement)

52-10-3 Dispense concernant les glissières d'évacuation d'aéronef de transport de fret seulement à fuselage étroit

52-50-1 Porte du poste de pilotage à sûreté renforcée

52-70-1 Système d'alarme de porte(s) extérieure(s)