



TP 12296F  
(12/2025)

# **NORME DE FORMATION DES AGENTS DE BORD**

## **TROISIÈME ÉDITION**

**En vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2025**

PAS EN VIGUEUR

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2024.

N° de cat. T52-4/255-2024F-PDF  
ISBN 978-0-660-72556-7

TP 12296F  
(12/2025)

**Permission de reproduire**

Transports Canada donne l'autorisation de copier ou de reproduire le contenu de la présente publication pour un usage personnel et public mais non commercial. Les utilisateurs doivent reproduire les pages exactement et citer Transports Canada comme source. La reproduction ne peut être présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite avec l'aide ou le consentement de Transports Canada.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, veuillez compléter le formulaire Web suivant :

<http://www.tc.gc.ca/fra/droit-auteur-demande-614.html>

Ou communiquer avec : [TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca](mailto:TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca)

This publication is also available in English under the following title, « *Flight Attendant Training Standard – Third Edition* ».

## Avant

Le présent manuel est intitulé *Norme de formation des agents de bord* dans les articles 705.109 et 705.124 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Il présente et définit les normes, les politiques, les procédures et les directives qui s'appliquent à l'élaboration d'un programme de formation des agents de bord d'un exploitant aérien. Il est destiné aux exploitants aériens et aux inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile de Transports Canada.

La *Norme de formation des agents de bord* détermine les sujets que doit aborder le programme de formation des agents de bord d'un exploitant aérien. Compte tenu du grand nombre de variables intervenant dans les opérations de vol applicables aux agents de bord, il est difficile de prescrire une solution pour chaque situation susceptible de se produire. Par conséquent, les exploitants aériens doivent élaborer leur programme de formation des agents de bord applicable à leurs activités, en y incluant au besoin toute information supplémentaire.

Pour toutes informations s'il vous plaît contactez :

Transports Canada, Aviation civile  
Normes de l'aviation commerciale (AARTF)  
Courriel : [AARTFInfo-InfoAARTF@tc.gc.ca](mailto:AARTFInfo-InfoAARTF@tc.gc.ca)

## Table des matières

<b>Introduction .....</b>	<b>14</b>
<b>A.    Objet .....</b>	<b>14</b>
<b>B.    Structure de la Norme.....</b>	<b>14</b>
B.1    Formation initiale.....	14
B.2    Formation annuelle .....	15
B.3    Formation de requalification.....	16
B.4    Formation selon le type d'aéronef et sur leurs différences .....	16
<b>C.    Programme de formation et exigences en matière de qualification .....</b>	<b>17</b>
C.1    Élaboration du programme de formation .....	17
C.2    Exigences en matière de qualification des agents de bord .....	17
C.3    Périodes de validité de la formation des agents de bord et exigences de requalification .....	18
C.4    Exigences relatives aux compétences des agents de bord.....	19
<b>D.    Références et exigences .....</b>	<b>19</b>
D.1    Documents de référence.....	19
D.2    Définitions et abréviations .....	20
<b>Formation initiale .....</b>	<b>22</b>
<b>Formation initiale : Partie un – Initiation à l'aviation.....</b>	<b>22</b>
<b>1.0    Exploitant aérien - Familiarisation.....</b>	<b>22</b>
1.1    Aspect propre à l'exploitant aérien.....	22
1.2    Aspect propre à l'agent de bord .....	22
<b>2.0    Vue d'ensemble de la réglementation.....</b>	<b>22</b>
2.1    Vue d'ensemble de la réglementation.....	22
2.2    Lois et règlements .....	23
<b>3.0    Terminologie aéronautique .....</b>	<b>24</b>
3.1    Terminologie.....	24
3.2    Termes de référence.....	24
<b>4.0    Théorie du vol.....</b>	<b>24</b>
4.1    Description générale de l'aéronef .....	25
4.2    Aérodynamique et Théorie du vol .....	25
4.3    Météorologie.....	26
4.4    Contrôle de la circulation aérienne .....	26
<b>5.0    Physiologie du vol .....</b>	<b>26</b>
5.1    Généralités .....	26
5.2    Effets de l'altitude.....	27
<b>Formation initiale : Partie deux – Rôles et responsabilités.....</b>	<b>28</b>
<b>6.0    Exploitant aérien .....</b>	<b>28</b>
6.1    Exigences opérationnelles .....	28

6.2	Manuel d'exploitation de la compagnie et manuel des agents de bord .....	28
<b>7.0</b>	<b>Membres d'équipage .....</b>	<b>29</b>
7.1	Généralités .....	29
<b>8.0</b>	<b>Inspecteurs de la sécurité de Transports Canada, Aviation civile .....</b>	<b>30</b>
8.1	Généralités .....	30
	<b>Formation initiale : Partie trois - Procédures de sécurité.....</b>	<b>31</b>
<b>9.0</b>	<b>Coordination des membres d'équipage .....</b>	<b>31</b>
9.1	Généralités .....	31
9.2	Coordination des membres d'équipage .....	31
<b>10.0</b>	<b>Communication .....</b>	<b>31</b>
10.1	Généralités .....	31
10.2	Communication .....	32
10.3	Annonces passagers.....	32
<b>11.0</b>	<b>Contamination des surfaces .....</b>	<b>32</b>
11.1	Généralités .....	32
11.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	33
11.3	Dégivrage et antigivrage .....	33
<b>12.0</b>	<b>Exposés.....</b>	<b>33</b>
12.1	Exposés donnés aux membres d'équipage.....	33
12.2	Exposés donnés aux passagers .....	34
<b>13.0</b>	<b>Vérifications de sécurité.....</b>	<b>34</b>
13.1	Généralités .....	35
<b>14.0</b>	<b>Traitement des passagers.....</b>	<b>35</b>
14.1	Généralités .....	35
14.2	Surveillance des passagers .....	36
<b>15.0</b>	<b>Sièges et ceintures de sécurité – Passagers et membres d'équipage.....</b>	<b>36</b>
15.1	Sièges des passagers.....	36
15.2	Sièges des membres d'équipage.....	37
<b>16.0</b>	<b>Bagages de cabine.....</b>	<b>38</b>
16.1	Bagages de cabine des passagers.....	38
16.2	Bagages de cabine des membres d'équipage.....	39
<b>17.0</b>	<b>Appareils électroniques portatifs .....</b>	<b>39</b>
17.1	Généralités .....	39
<b>18.0</b>	<b>Service passagers au sol .....</b>	<b>40</b>
18.1	Généralités .....	40
18.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	40
<b>19.0</b>	<b>Avitaillement en carburant avec passagers à bord.....</b>	<b>40</b>
19.1	Généralités .....	40

19.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	41
<b>20.0</b>	<b>Mesures préalables au décollage et à l'atterrissage .....</b>	<b>41</b>
20.1	Préparation de la cabine .....	41
20.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	42
20.3	Situations anormales.....	42
<b>21.0</b>	<b>Anomalies des hélices.....</b>	<b>42</b>
21.1	Généralités .....	42
<b>22.0</b>	<b>Sécurité sur l'aire de trafic .....</b>	<b>43</b>
22.1	Dangers sur l'aire de trafic .....	43
22.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	43
22.3	Exploitants d'hélicoptères .....	43
<b>23.0</b>	<b>Turbulences .....</b>	<b>44</b>
23.1	Généralités .....	44
23.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	44
<b>24.0</b>	<b>Membres d'équipage frappés d'incapacité soudaine .....</b>	<b>44</b>
24.1	Généralités .....	44
24.2	Incapacité soudaine d'un membre de l'équipage de conduite.....	45
24.3	Incapacité soudaine d'un agent de bord .....	45
<b>25.0</b>	<b>Protocole – Poste de pilotage.....</b>	<b>45</b>
25.1	Généralités .....	45
<b>26.0</b>	<b>Vidange de carburant .....</b>	<b>46</b>
26.1	Généralités .....	46
<b>27.0</b>	<b>Tâches à accomplir après le vol .....</b>	<b>46</b>
27.1	Documents relatifs à la sécurité .....	47
27.2	Communication .....	47
<b>28.0</b>	<b>Administration d'oxygène .....</b>	<b>47</b>
28.1	Généralités .....	47
28.2	Procédures de l'exploitant aérien.....	47
<b>Formation initiale : Partie quatre – Procédures d'urgence.....</b>		<b>49</b>
<b>29.0</b>	<b>Lutte contre les incendies.....</b>	<b>49</b>
29.1	Généralités .....	49
29.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	50
29.3	Procédures de l'exploitant aérien – Cabine passagers .....	51
29.4	Procédures de l'exploitant aérien – Extérieur .....	51
<b>30.0</b>	<b>Présence de fumée ou d'émanations dans la cabine.....</b>	<b>51</b>
30.1	Généralités .....	52
30.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	52
<b>31.0</b>	<b>Décompression rapide et problèmes de pressurisation dans la cabine.....</b>	<b>52</b>

31.1	Généralités .....	53
31.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	53
<b>32.0</b>	<b>Évacuations .....</b>	<b>53</b>
32.1	Généralités .....	54
32.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	54
32.3	Facteurs externes .....	55
32.4	Communication .....	55
32.5	Position de protection.....	55
32.6	Procédures de l'exploitant aérien concernant les sorties/issues .....	56
32.7	Responsabilités en matière d'évacuation .....	56
32.8	Préparation à l'évacuation.....	57
32.9	Procédures d'évacuation.....	59
32.10	Débarquement rapide .....	59
32.11	Mesures postérieures à une évacuation .....	59
<b>33.0</b>	<b>Lutte contre un incendie dans la soute .....</b>	<b>61</b>
33.1	Généralités .....	61
33.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	62
33.3	Procédures de l'exploitant aérien.....	62
<b>Formation initiale : Partie cinq – Équipement de secours et étude des accidents.....</b>		<b>63</b>
<b>34.0</b>	<b>Équipement de sécurité et de secours .....</b>	<b>63</b>
34.1	Généralités .....	63
<b>35.0</b>	<b>Étude des accidents et des incidents .....</b>	<b>63</b>
35.1	Généralités .....	63
<b>Formation initiale : Partie six – Caractéristiques de l'aéronef .....</b>		<b>65</b>
<b>36.0</b>	<b>Description physique.....</b>	<b>65</b>
36.1	Généralités .....	65
36.2	Description extérieure .....	65
36.3	Description intérieure .....	65
<b>37.0</b>	<b>Offices .....</b>	<b>66</b>
37.1	Généralités .....	66
<b>38.0</b>	<b>Systèmes de communication.....</b>	<b>67</b>
38.1	Généralités .....	68
38.2	Système d'interphone .....	68
38.3	Circuit d'annonces passagers .....	68
38.4	Système d'appels passagers .....	68
38.5	Système de divertissement à bord.....	69
38.6	Système d'annonce automatique.....	69
<b>39.0</b>	<b>Systèmes d'éclairage.....</b>	<b>69</b>
39.1	Généralités .....	69

<b>40.0</b>	<b>Systèmes d'eau potable et d'eaux usées .....</b>	<b>70</b>
40.1	Généralités .....	70
<b>41.0</b>	<b>Système d'oxygène.....</b>	<b>70</b>
41.1	Généralités .....	70
<b>42.0</b>	<b>Systèmes de chauffage et de ventilation.....</b>	<b>71</b>
42.1	Généralités .....	71
<b>43.0</b>	<b>Sorties/issues .....</b>	<b>71</b>
43.1	Généralités .....	71
43.2	Utilisation en situation normale .....	72
43.3	Utilisation en situation anormale .....	72
43.4	Utilisation en situation d'urgence .....	72
43.5	Escalier escamotable .....	73
<b>44.0</b>	<b>Caractéristiques uniques .....</b>	<b>73</b>
44.1	Généralités .....	73
<b>Formation initiale : Partie sept - Pratique.....</b>		<b>74</b>
<b>45.0</b>	<b>Pratique d'utilisation du circuit d'annonces passagers et du système d'interphone .....</b>	<b>74</b>
45.1	Critères relatifs à l'équipement.....	74
45.2	Critères de rendement .....	74
45.3	Critères d'évaluation .....	74
<b>46.0</b>	<b>Pratique concernant l'exposé destiné aux passagers .....</b>	<b>74</b>
46.1	Critères relatifs à l'équipement.....	74
46.2	Critères de rendement .....	74
46.3	Critères d'évaluation .....	75
<b>47.0</b>	<b>Pratiques de manœuvre des sorties/issues de l'aéronef – Pour chaque modèle d'aéronef</b>	<b>75</b>
47.1	Critères relatifs à l'équipement.....	75
47.2	Critères de rendement – Manœuvre des portes en fonctionnement normal .....	76
47.3	Critères de rendement – Manœuvre des portes en situation d'urgence.....	76
47.4	Critères de rendement – Manœuvre du hublot issue de secours.....	76
47.5	Critères d'évaluation .....	77
47.6	Critères de rendement – Manœuvre de l'escalier escamotable .....	77
<b>48.0</b>	<b>Pratique d'évacuation.....</b>	<b>78</b>
48.1	Généralités .....	78
48.2	Critères relatifs à l'équipement.....	78
48.3	Scénarios de simulation .....	79
48.4	Critères de rendement – Évacuation au sol non préparée et pratique après un contact par inadvertance avec l'eau .....	79
48.5	Critères d'évaluation .....	80
48.6	Critères de rendement – Pratique d'évacuation par l'équipage – Amerrissage forcé ou atterrissage d'urgence préparé .....	81
48.7	Critères d'évaluation .....	81



<b>49.0</b>	<b>Pratique – Radeau</b> .....	<b>81</b>
49.1	Généralités .....	81
49.2	Critères relatifs à l'équipement.....	82
49.3	Critères de rendement .....	82
<b>50.0</b>	<b>Pratique – Gilet de sauvetage</b> .....	<b>83</b>
50.1	Critères relatifs à l'équipement.....	83
50.2	Critères de rendement .....	83
<b>51.0</b>	<b>Pratique - Glissière d'évacuation</b> .....	<b>83</b>
51.1	Critères relatifs à l'équipement.....	83
51.2	Critères de rendement .....	83
<b>52.0</b>	<b>Pratique – Lutte contre les incendies</b> .....	<b>84</b>
52.1	Scénarios de simulation .....	84
52.2	Critères relatifs à l'équipement.....	84
52.3	Pratique – Utilisation de l'équipement.....	85
52.4	Pratique – Extinction d'un incendie réel.....	85
52.5	Critères de rendement – Pratique – Lutte contre les incendies dans la cabine .....	85
52.6	Critères d'évaluation .....	85
<b>53.0</b>	<b>Pratique - Lutte contre les incendies dans la soute du pont principal</b> .....	<b>86</b>
53.1	Généralités .....	86
53.2	Critères relatifs à l'équipement.....	86
53.3	Critères de rendement .....	86
53.4	Critères d'évaluation .....	86
<b>54.0</b>	<b>Pratique - Utilisation de l'équipement d'oxygène</b> .....	<b>87</b>
54.1	Critères relatifs à l'équipement.....	87
54.2	Critères de rendement – Bouteilles d'oxygène portatif .....	87
54.3	Critères de rendement – Installation fixe d'oxygène thérapeutique.....	87
<b>55.0</b>	<b>Pratique – Membre de l'équipage de conduite frappé d'incapacité soudaine</b> .....	<b>88</b>
55.1	Critères relatifs à l'équipement.....	88
55.2	Critères de rendement .....	88
<b>56.0</b>	<b>Vol de familiarisation avec l'aéronef</b> .....	<b>88</b>
56.1	Généralités .....	88
56.2	Critères de rendement .....	88
<b>57.0</b>	<b>Vol d'observation dans le poste de pilotage</b> .....	<b>89</b>
57.1	Généralités .....	89
57.2	Critères de rendement .....	89
	<b>Formation annuelle</b> .....	<b>91</b>
	<b>Formation annuelle : Partie un – Initiation à l'aviation</b> .....	<b>91</b>
<b>58.0</b>	<b>Vue d'ensemble de la réglementation</b> .....	<b>91</b>
58.1	Lois et règlements .....	91

<b>59.0</b>	<b>Physiologie du vol</b> .....	<b>92</b>
59.1	Généralités .....	92
59.2	Effets de l'altitude .....	92
<b>Formation annuelle : Partie deux – Rôles et responsabilités</b> .....		<b>93</b>
<b>60.0</b>	<b>Membres d'équipage</b> .....	<b>93</b>
60.1	Généralités .....	93
<b>Formation annuelle : Partie trois - Procédures de sécurité</b> .....		<b>95</b>
<b>61.0</b>	<b>Coordination des membres d'équipage</b> .....	<b>95</b>
61.1	Coordination des membres d'équipage .....	95
<b>62.0</b>	<b>Communication</b> .....	<b>95</b>
62.1	Généralités .....	95
62.2	Communication .....	95
<b>63.0</b>	<b>Contamination des surfaces</b> .....	<b>95</b>
63.1	Généralités .....	96
63.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	96
63.3	Dégivrage et antigivrage .....	96
<b>64.0</b>	<b>Exposés</b> .....	<b>97</b>
64.1	Exposés donnés aux membres d'équipage .....	97
64.2	Exposés donnés aux passagers .....	97
<b>65.0</b>	<b>Vérifications de sécurité</b> .....	<b>97</b>
65.1	Généralités .....	97
<b>66.0</b>	<b>Traitement des passagers</b> .....	<b>98</b>
66.1	Généralités .....	98
66.2	Surveillance des passagers .....	99
<b>67.0</b>	<b>Sièges et ceintures de sécurité – Passagers et membres d'équipage</b> .....	<b>99</b>
67.1	Sièges des passagers .....	99
67.2	Sièges des membres d'équipage .....	100
<b>68.0</b>	<b>Bagages de cabine</b> .....	<b>100</b>
68.1	Bagages de cabine des passagers .....	100
68.2	Bagages de cabine des membres d'équipage .....	101
<b>69.0</b>	<b>Appareils électroniques portatifs</b> .....	<b>101</b>
69.1	Généralités .....	101
<b>70.0</b>	<b>Service passagers au sol</b> .....	<b>101</b>
70.1	Responsabilités des membres d'équipage .....	102
<b>71.0</b>	<b>Avitaillement en carburant avec passagers à bord</b> .....	<b>102</b>
71.1	Généralités .....	102
71.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	102

<b>72.0</b>	<b>Mesures préalables au décollage et à l'atterrissage .....</b>	<b>102</b>
72.1	Responsabilités des membres d'équipage .....	103
72.2	Situations anormales.....	103
<b>73.0</b>	<b>Anomalies des hélices.....</b>	<b>103</b>
73.1	Généralités .....	103
<b>74.0</b>	<b>Sécurité sur l'aire de trafic .....</b>	<b>103</b>
74.1	Dangers sur l'aire de trafic .....	104
74.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	104
74.3	Exploitants d'hélicoptères .....	104
<b>75.0</b>	<b>Turbulences .....</b>	<b>104</b>
75.1	Généralités .....	105
75.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	105
<b>76.0</b>	<b>Membres d'équipage frappés d'incapacité soudaine .....</b>	<b>105</b>
76.1	Généralités .....	105
76.2	Incapacité soudaine d'un membre de l'équipage de conduite.....	105
76.3	Incapacité soudaine d'un agent de bord .....	106
<b>77.0</b>	<b>Tâches à accomplir après le vol .....</b>	<b>106</b>
77.1	Documents relatifs à la sécurité .....	106
77.2	Communication .....	106
<b>Formation annuelle : Partie quatre – Procédures d'urgence .....</b>		<b>107</b>
<b>78.0</b>	<b>Lutte contre les incendies.....</b>	<b>107</b>
78.1	Généralités .....	107
78.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	108
78.3	Procédures de l'exploitant aérien – Cabine passagers .....	108
78.4	Procédures de l'exploitant aérien – Extérieur .....	108
<b>79.0</b>	<b>Présence de fumée ou d'émanations dans la cabine.....</b>	<b>109</b>
79.1	Généralités .....	109
79.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	109
<b>80.0</b>	<b>Décompression rapide et problèmes de pressurisation dans la cabine.....</b>	<b>109</b>
80.1	Généralités .....	110
80.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	110
<b>81.0</b>	<b>Évacuations .....</b>	<b>110</b>
81.1	Généralités .....	111
81.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	111
81.3	Facteurs externes .....	111
81.4	Communication .....	111
81.5	Position de protection.....	112
81.6	Procédures de l'exploitant aérien concernant les sorties/issues .....	112
81.7	Responsabilités en matière d'évacuation .....	113

81.8	Préparation à l'évacuation.....	113
81.9	Procédures d'évacuation.....	113
81.10	Débarquement rapide .....	113
81.11	Mesures postérieures à l'évacuation .....	113
<b>82.0</b>	<b>Lutte contre un incendie dans la soute .....</b>	<b>114</b>
82.1	Généralités .....	114
82.2	Responsabilités des membres d'équipage .....	115
82.3	Procédures de l'exploitant aérien.....	115
	<b>Formation annuelle : Partie cinq – Équipement de secours et étude des accidents.....</b>	<b>116</b>
<b>83.0</b>	<b>Nouvelles procédures de l'exploitant aérien.....</b>	<b>116</b>
83.1	Généralités .....	116
<b>84.0</b>	<b>Équipement de sécurité et de secours .....</b>	<b>116</b>
84.1	Généralités .....	116
<b>85.0</b>	<b>Étude des accidents et des incidents .....</b>	<b>117</b>
85.1	Généralités .....	117
	<b>Formation annuelle : Partie six – Caractéristiques de l'aéronef.....</b>	<b>118</b>
<b>86.0</b>	<b>Offices .....</b>	<b>118</b>
86.1	Généralités .....	118
<b>87.0</b>	<b>Systèmes d'éclairage.....</b>	<b>118</b>
87.1	Généralités .....	118
<b>88.0</b>	<b>Systèmes d'eau potable et d'eaux usées .....</b>	<b>119</b>
88.1	Généralités .....	119
<b>89.0</b>	<b>Système d'oxygène.....</b>	<b>119</b>
89.1	Généralités .....	119
<b>90.0</b>	<b>Systèmes de chauffage et de ventilation.....</b>	<b>120</b>
90.1	Généralités .....	120
<b>91.0</b>	<b>Sorties/issues .....</b>	<b>120</b>
91.1	Généralités .....	120
91.2	Utilisation en situation normale .....	120
91.3	Utilisation en situation anormale .....	121
91.4	Utilisation en situation d'urgence .....	121
91.5	Escalier escamotable .....	121
<b>92.0</b>	<b>Caractéristiques uniques .....</b>	<b>121</b>
92.1	Généralités .....	121
	<b>Formation annuelle : Partie sept - Pratique.....</b>	<b>123</b>
<b>93.0</b>	<b>Pratiques de manœuvre des sorties/issues de l'aéronef – Pour chaque modèle d'aéronef .....</b>	<b>123</b>
93.1	Critères relatifs à l'équipement.....	123

93.2	Critères de rendement – Manœuvre des portes en situation d'urgence.....	123
93.3	Critères de rendement – Manœuvre du hublot issue de secours.....	124
93.4	Critères d'évaluation .....	124
<b>94.0</b>	<b>Pratique d'évacuation.....</b>	<b>125</b>
94.1	Généralités .....	125
94.2	Critères relatifs à l'équipement.....	125
94.3	Scénarios de simulation .....	126
94.4	Critères de rendement – Évacuation au sol non préparée et pratique après un contact par inadvertance avec l'eau .....	126
94.5	Critères d'évaluation .....	127
94.6	Critères de rendement – Pratique d'évacuation par l'équipage – Amerrissage forcé ou atterrissage d'urgence préparé .....	128
94.7	Critères d'évaluation .....	129
<b>95.0</b>	<b>Pratique – Radeau.....</b>	<b>129</b>
95.1	Généralités .....	129
95.2	Critères relatifs à l'équipement.....	129
95.3	Critères de rendement .....	129
<b>96.0</b>	<b>Pratique – Gilet de sauvetage.....</b>	<b>130</b>
96.1	Critères relatifs à l'équipement.....	130
96.2	Critères de rendement .....	130
<b>97.0</b>	<b>Pratique - Glissière d'évacuation .....</b>	<b>131</b>
97.1	Critères relatifs à l'équipement.....	131
97.2	Critères de rendement .....	131
<b>98.0</b>	<b>Pratique – Lutte contre les incendies .....</b>	<b>131</b>
98.1	Scénarios de simulation .....	131
98.2	Critères relatifs à l'équipement.....	132
98.3	Critères de rendement – Pratique – Lutte contre les incendies dans la cabine .....	132
98.4	Critères d'évaluation .....	133
98.5	Pratique – Utilisation de l'équipement.....	133
98.6	Pratique – Extinction d'un incendie réel.....	133
<b>99.0</b>	<b>Pratique - Lutte contre les incendies dans la soute du pont principal .....</b>	<b>133</b>
99.1	Généralités .....	133
99.2	Critères relatifs à l'équipement.....	134
99.3	Critères de rendement .....	134
99.4	Critères d'évaluation .....	134
	<b>Informations supplémentaires.....</b>	<b>135</b>
	<b>Historique du document.....</b>	<b>135</b>
	<b>Annexe A – Syllabus.....</b>	<b>136</b>
	<b>Annexe B – Guide de référence rapide .....</b>	<b>145</b>

## Introduction

### A. Objet

- (1) Établie conformément au paragraphe 705.124(1) du *Règlement de l'aviation canadien*, la *Norme de formation des agents de bord* (la Norme) présente en détail le contenu minimal qu'un exploitant aérien doit intégrer dans son programme de formation des agents de bord.
- (2) Lorsqu'il élabore un programme de formation des agents de bord en vue de son approbation réglementaire, l'exploitant aérien doit extraire les aspects de la Norme qui s'appliquent à ses activités afin de donner à ses agents de bord la possibilité d'acquérir et d'entretenir les compétences nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.

**Remarque** : Une formation supplémentaire applicable aux agents de bord est présentée à l'article 725.124 des *Normes de service aérien commercial*.

### B. Structure de la Norme

- (1) La Norme est divisée en deux sections principales, détaillant les exigences des programmes de formation initiale et annuelle.
- (2) Chaque section détermine le sujet abordé et présente l'objectif de la formation, sa portée et les points d'information associés. Il s'agit du contenu minimal de renseignements devant figurer dans le programme de formation respectif, applicable aux activités de l'exploitant aérien, pour atteindre l'objectif défini.
- (3) Chaque section détermine également les exigences relatives à la formation pratique et concrète, qui définit les exercices d'entraînement requis et comprend les critères applicables en matière d'évaluation, de rendement et d'équipement.
- (4) La Norme comprend également un programme permettant de déterminer les exigences applicables lorsque l'exploitant aérien élabore une formation selon le type d'aéronef et sur les différences entre types d'aéronefs, ainsi qu'une formation de requalification pour ses agents de bord.

**Remarque** : Les renseignements d'orientation, les pratiques recommandées, les explications et autres éléments d'information feront l'objet d'une remarque. Si ces éléments ne font pas partie de la Norme, ils comportent cependant des renseignements supplémentaires destinés à aider les utilisateurs de la présente Norme.

**Remarque** : Les renseignements publiés dans le programme de formation des agents de bord de l'exploitant aérien peuvent être organisés dans un ordre différent de celui présenté dans cette Norme.

#### B.1 Formation initiale

- (1) Le contenu de la première à la sixième partie présente des critères minimaux. L'objectif est de veiller à ce que chaque stagiaire possède les connaissances nécessaires pour s'acquitter des responsabilités et des tâches qui lui sont confiées en vue d'assurer la sécurité. L'enseignement constitue le principal moyen d'atteindre cet objectif. Le contenu de la septième partie présente les critères minimaux en matière d'équipement, de rendement et d'évaluation, et vise à inculquer au stagiaire les compétences nécessaires à l'exercice de ses fonctions.
- (2) Au cours de la formation initiale, l'exploitant aérien vérifie les connaissances ou les compétences du stagiaire d'après le contenu minimal.

- (3) L'objectif de la formation initiale est de veiller à ce que chaque stagiaire possède les connaissances nécessaires pour s'acquitter de ses responsabilités. Par conséquent, la vérification de l'acquisition de ces connaissances fait partie intégrante de la formation initiale.
- (4) Au cours de la formation initiale, il est possible de vérifier les connaissances des stagiaires de manière continue au moyen de tests, d'interrogations orales, de questionnements de l'instructeur ou dans le cadre d'examens officiels. De nombreux points d'enseignement peuvent être vérifiés dans le cadre de la prestation des stagiaires lors des pratiques, par les questions de l'instructeur et à partir des questions que pose le stagiaire. À condition que le programme de formation comprenne un mécanisme permettant de vérifier chaque point d'information au cours du déroulement de la formation, il est nécessaire que l'examen officiel cherche à vérifier l'acquisition de connaissances dans chaque domaine.

## **B.2 Formation annuelle**

- (1) Cette formation a été conçue pour se concentrer davantage sur la vérification des connaissances et des compétences des agents de bord que sur l'enseignement. L'exploitant aérien doit élaborer son programme de formation avec les objectifs suivants :
  - (a) Vérification des connaissances;
  - (b) Enseignement relatif aux nouveaux équipements de sécurité et/ou de secours et aux nouvelles procédures de l'exploitant aérien;
  - (c) Vérification des compétences.
- (2) Les parties une à six, à l'exception de la cinquième partie, présentent les objectifs de formation qui définissent la portée devant être vérifiée par examen ou par d'autres moyens approuvés. La cinquième partie détermine les exigences en matière d'enseignement et de pratique, si nécessaire, relatives aux nouvelles procédures et/ou équipements mis en place depuis la dernière formation annuelle. La septième partie énonce les exercices d'urgence qui doivent être effectués et détermine les critères minimaux en matière d'équipement, de rendement et d'évaluation associés aux compétences qui doivent être vérifiées.
- (3) Lors de chaque formation annuelle ultérieure, l'exploitant aérien est censé vérifier les connaissances des agents de bord dans chaque domaine d'application, mais pas nécessairement dans chacun des points d'information. Les points d'information sélectionnés dans chaque champ d'application varient d'une année à l'autre. La vérification des connaissances doit être effectuée conformément au paragraphe C.4 - Exigences relatives aux compétences des agents de bord.
- (4) Tandis que la vérification effectuée pendant la formation initiale vise à s'assurer que le stagiaire a acquis les connaissances et les compétences nécessaires à l'exercice de ses responsabilités et de ses fonctions, le but de la vérification effectuée pendant la formation annuelle est de s'assurer que l'agent de bord possède toujours ces connaissances et ces compétences depuis sa dernière séance de formation. Les moyens par lesquels les connaissances et les compétences sont vérifiées peuvent donc être amenés à différer.
- (5) Étant donné que la formation annuelle est principalement axée sur la vérification des connaissances et des compétences, tout échec à un examen ou à un exercice sera révélateur d'un manque de connaissances ou de compétences. Dans ce cas, le stagiaire aura besoin d'un complément de formation avant de pouvoir se présenter à nouveau à un examen écrit ou à un nouvel exercice.

### B.3 Formation de requalification

- (1) L'objectif de cette formation est de veiller à ce que l'agent de bord qui reprend le travail après une absence au cours de laquelle ses qualifications ont expiré, bénéficie d'une formation suffisante pour se requalifier en suivant avec succès un programme de formation annuelle.
- (2) La formation de requalification comprendra :
  - (a) la vérification des connaissances et des compétences, la révision, ou l'enseignement et la pratique, si nécessaire, des sujets obligatoires dans le cadre du programme de requalification déterminés à l'annexe A – Syllabus et qui ne seront pas abordés dans le cadre de la formation annuelle;
  - (b) la mise à jour sur les politiques et les procédures d'exploitation de l'exploitant aérien, le manuel des agents de bord, ainsi que les responsabilités en matière de sécurité avant vol et les équipements mis en place pendant la période d'absence et toujours en vigueur au moment de la formation;
  - (c) la formation pratique relative à tout équipement ou procédure opérationnelle mis en place pendant la période d'absence et toujours en vigueur au moment de la formation.
- (3) Bien que le contenu obligatoire du programme de formation de requalification soit défini dans le syllabus et s'appuie sur le programme de formation initiale approuvé de l'exploitant aérien, ce dernier jouit d'une certaine souplesse en ce qui concerne la portée des éléments à aborder. Le contenu du programme de formation initiale servant de niveau de référence, il appartient à l'exploitant aérien de s'assurer que l'agent de bord possède un niveau de connaissances et de compétences suffisant pour lui permettre de se requalifier en suivant avec succès la formation annuelle.

**Remarque** : Dans le cadre de ce processus, l'exploitant aérien peut avoir à consulter l'agent de bord au sujet de ses besoins de formation spécifiques.

**Remarque** : La formation de requalification ne doit jamais être dispensée de manière isolée. Elle est suivie du programme de formation annuelle de l'exploitant aérien.

### B.4 Formation selon le type d'aéronef et sur leurs différences

- (1) La formation selon le type d'aéronef est nécessaire pour l'acquisition et le maintien des qualifications sur chaque type d'aéronef auquel l'agent de bord sera affecté. Cette formation doit aborder les sujets évoqués à l'annexe A - Syllabus, applicables à chaque type d'aéronef. L'Airbus A330, le Boeing 737, le Boeing 787 ou le De Havilland Canada DHC-8 sont des exemples de types d'aéronefs.
- (2) La formation sur les différences entre les aéronefs est nécessaire pour permettre l'agent de bord d'acquérir des compétences avant d'être affecté à un modèle d'aéronef, qui présente des différences par rapport au type d'aéronef sur lequel l'agent de bord a précédemment obtenu des qualifications. Bien que cette formation doive également aborder les sujets déterminés dans le syllabus selon le type d'aéronef, le contenu peut être modifié pour ne traiter que les points d'information qui diffèrent d'un modèle d'aéronef à un autre. Les Airbus A320-200 et A321-200, les Boeing 737-400 et 737-8, les Boeing 777-200 et 777-300, et les De Havilland Canada DHC-8-300 et DHC-8-400 sont des exemples de modèles d'aéronefs.

**Remarque** : Par exemple, un exploitant aérien qui exploite actuellement l'Airbus A320 peut proposer une formation sur les différences avec l'A319 lors de son intégration dans la flotte; toutefois, un exploitant aérien qui exploite un Boeing 737 ne serait pas en mesure de proposer une formation sur les différences avec le Boeing 787 lors de son intégration dans la flotte.



- (3) La formation selon le type d'aéronef et sur les différences doit suivre le champ d'application publié pour la formation initiale lorsque :
- (a) un exploitant aérien intègre un nouveau type ou modèle d'aéronef dans sa flotte;
  - (b) un stagiaire obtient ses qualifications sur un type ou un modèle d'aéronef pour la première fois.

**Remarque** : Un exploitant aérien qui établit des programmes de formation autonomes selon le type d'aéronef et sur les différences entre les aéronefs peut suivre le champ d'application publié pour la formation annuelle lorsqu'il vérifie ultérieurement les connaissances et les compétences des agents de bord qualifiés sur ces types et modèles d'aéronefs.

## C. Programme de formation et exigences en matière de qualification

### C.1 Élaboration du programme de formation

- (1) Le programme de formation de l'exploitant aérien doit être conçu de manière à ce qu'une personne qui bénéficie de la formation
- (a) acquière, si celle-ci reçoit la formation pour la première fois, les compétences nécessaires pour exercer ses fonctions;
  - (b) maintienne, s'il s'agit d'une formation ultérieure, ses compétences et acquière toute nouvelle compétence nécessaire à l'exercice de ses fonctions.
- (2) Les programmes de formation peuvent être élaborés et dispensés à l'aide de diverses méthodes d'enseignement telles que : des démonstrations, des exposés en salle de classe, l'apprentissage axé sur les compétences, l'apprentissage numérique, ou d'autres méthodes conçues par l'exploitant aérien, à condition que la/les méthode(s) utilisée(s) permette(nt) au stagiaire ou à l'agent de bord de se former de manière adéquate.
- (3) Les programmes de formation peuvent être organisés dans un ordre différent de celui présenté dans cette Norme et les exercices d'urgence peuvent être combinés.
- (4) La formation et les évaluations des compétences associées doivent être réalisées par le biais d'une formation et d'exercices pratiques avec une cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence capable de reproduire les caractéristiques de l'environnement/l'équipement, ou sur un aéronef réel.

### C.2 Exigences en matière de qualification des agents de bord

- (1) La formation initiale est obligatoire pour les personnes qui n'ont jamais été employées par l'exploitant aérien en tant qu'agents de bord et pour celles dont la validité de la formation annuelle a expiré pour les périodes indiquées dans les exigences de requalification du paragraphe C.3.
- (2) Il convient d'achever l'entraînement en ligne dans les 90 jours qui suivent la partie formation au sol du programme de formation initiale approuvé de l'exploitant aérien. Si le stagiaire ne termine pas l'entraînement en ligne dans les 90 jours requis, il peut se requalifier en suivant la formation de requalification, la formation annuelle et l'entraînement en ligne avant le premier jour du treizième mois suivant le mois au cours duquel il a achevé sa formation au sol, ou peut suivre un autre cours initial.

**Remarque** : L'entraînement en ligne est obligatoire pour qualifier un agent de bord, mais il n'est pas utilisé pour déterminer la date requise pour la formation annuelle.

- (3) Une expérience opérationnelle est requise au cours de la première année auprès de chaque exploitant aérien, où chaque personne doit exercer ses fonctions d'agent de bord au moins une fois tous les 90 jours après l'entraînement en ligne. Cette exigence reste en vigueur jusqu'au premier jour du treizième mois suivant le mois au cours duquel l'entraînement en ligne a été achevé. Si la personne n'a pas exercé ses fonctions d'agent de bord au moins une fois tous les 90 jours après l'entraînement en ligne, elle peut renouveler sa qualification en suivant la formation de requalification et la formation annuelle. L'expérience opérationnelle n'est pas transférable d'un exploitant aérien à un autre.

**Remarque** : Si un agent de bord s'est requalifié, la période de validité initiale de l'expérience opérationnelle demeure en vigueur.

- (4) Une formation annuelle est requise tous les 12 mois suivant la fin de la formation initiale et pour les agents de bord dont la période de validité a expiré conformément aux exigences de requalification du paragraphe C.3.

### C.3 Périodes de validité de la formation des agents de bord et exigences de requalification

- (1) La période de validité de la formation d'agent de bord est énoncée à l'article 705.113 du RAC, qui établit la date d'expiration de la formation, les renseignements relatifs au renouvellement de la formation pendant la période de validité et les dispositions relatives à la prolongation de la période de validité.
- (2) Lorsque la période de validité de la formation annuelle a expiré, l'agent de bord doit renouveler sa qualification comme suit :
- (a) S'il s'est écoulé une période allant jusqu'au premier jour du 13<sup>e</sup> mois depuis l'expiration de la période de validité, l'agent de bord doit suivre la formation de requalification et la formation annuelle;
  - (b) S'il s'est écoulé une période de 13 mois jusqu'au premier jour du 25<sup>e</sup> mois depuis l'expiration de la période de validité et que l'agent de bord compte trois années d'expérience continue au service de l'exploitant aérien, l'agent de bord doit suivre une formation de requalification et la formation annuelle, ainsi qu'un entraînement en ligne;
  - (c) S'il s'est écoulé une période dépassant le premier jour du 13<sup>e</sup> mois depuis l'expiration de la période de validité et que l'agent de bord ne possède pas trois années d'expérience continue au service de l'exploitant aérien, l'agent de bord doit suivre la formation initiale et l'entraînement en ligne; ou
  - (d) S'il s'est écoulé une période dépassant le premier jour du 25<sup>e</sup> mois depuis l'expiration de la période de validité, l'agent de bord doit suivre la formation initiale et l'entraînement en ligne.

**Remarque** : Le tableau de l'annexe B - Guide de Référence rapide récapitule ces conditions.

- (3) La période de validité de la formation à l'exécution des procédures d'urgence, qui consiste en une formation sur l'évacuation après un amerrissage forcé, une formation sur l'utilisation d'un radeau, une formation sur l'utilisation d'un gilet de sauvetage, une formation sur la manœuvre d'un hublot issue de secours à retrait automatique, et une formation de lutte contre l'incendie réel, expire le premier jour du trente-septième mois suivant le mois au cours duquel la formation a été achevée.

**Remarque** : Si la formation est renouvelée dans les 90 derniers jours de la période de validité, cette période de validité est prolongée trente-six mois.

#### C.4 Exigences relatives aux compétences des agents de bord

- (1) Le programme de formation des agents de bord de l'exploitant aérien doit permettre de s'assurer que chaque agent de bord est compétent pour accomplir les tâches et les fonctions qui lui sont confiées, en examinant ses connaissances et en évaluant ses aptitudes, qu'il doit maîtriser à 100 %.
- (2) Le programme de formation des agents de bord de l'exploitant aérien doit préciser les résultats d'examens et de tests qui constituent une réussite ou un échec, les modalités d'attribution des notes qui constituent un échec et les modalités de correction lorsque la note de passage est inférieure à 100 %.
  - (a) Examen(s) – Procédures de sécurité, procédures d'urgence et type(s) d'aéronef :
    - (i) Les examens portant sur les procédures de sécurité doivent servir à vérifier les connaissances de l'agent de bord en matière de procédures de sécurité normalisées de l'exploitant aérien qui figurent dans le manuel des agents de bord.
    - (ii) Les examens portant sur les procédures d'urgence doivent servir à vérifier les connaissances de l'agent de bord en matière de procédures d'urgence normalisées de l'exploitant aérien, telles qu'elles figurent dans le manuel des agents de bord.
    - (iii) Les examens selon le type d'aéronef doivent servir à vérifier les connaissances de l'agent de bord sur chaque type d'aéronef auquel l'agent de bord sera affecté, y compris mais sans s'y limiter : les systèmes, sorties/issues, l'équipement de sécurité et de secours de même que les restrictions concernant le fonctionnement normal, anormal, alternatif et d'urgence de ceux-ci.
  - (b) Examen(s) pratique(s) - Équipement de sécurité, équipement de secours et procédures d'urgence :
    - (i) Les examens pratiques portant sur l'équipement de sécurité, l'équipement de secours et les procédures d'urgence doivent permettre de vérifier les compétences de l'agent de bord relatives au fonctionnement de l'équipement de sécurité et de secours et de démontrer sa capacité à accomplir les tâches associées aux procédures d'urgence pertinentes.

**Remarque** : Un exploitant aérien peut vérifier les aspects liés aux connaissances du stagiaire au cours d'une vérification en ligne.

**Remarque** : Un exploitant aérien peut vérifier les compétences d'un agent de bord en procédant à des exercices d'urgence avant un vol opérationnel, à condition que l'exploitant aérien ait établi une méthode pour consigner que ces exercices d'urgence ont été complétés sur l'aéronef en question.

## D. Références et exigences

### D.1 Documents de référence

- (1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :
  - (a) *Loi sur l'aéronautique* (R.S.C., 1985, c. A-2)
  - (b) Partie VII, sous-partie 5 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) – Exploitation d'une entreprise de transport aérien

- (c) Norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport — Avions des Normes de service aérien commercial*
- (d) Publication de Transports Canada (TP) 4711 – Manuel d'agrément des exploitants aériens
- (e) TP 9155 – Manuel des politiques et procédures en matière de liste principale d'équipement minimal et de liste d'équipement minimal
- (f) TP 12295 – Norme relative au Manuel des agents de bord
- (g) TP 14052 – Lignes directrices pour les aéronefs - lors de givrage au sol
- (h) National Fire Protection Association (NFPA) 10 - Norme relative aux extincteurs portatifs

## D.2 Définitions et abréviations

- (1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- (a) **Phases critiques du vol** : désignent toutes les opérations au sol, y compris la circulation au sol, le décollage et l'atterrissage, et toutes autres opérations conduites sous une altitude de 10 000 pieds, sauf en vol de croisière.
  - (b) **Radeau de sauvetage** : désigne un équipement de secours mobile composé d'un dispositif de flottaison gonflable stocké à l'intérieur de la cabine de l'aéronef et pouvant être déployé par les issues de secours après l'amerrissage, lors des évacuations sur l'eau.
  - (c) **Cabine passagers** : partie de l'avion normalement occupée par les passagers ou accessible à ceux-ci durant la circulation au sol, le décollage, l'atterrissage et en vol, y compris les offices, les penderies et les toilettes.
  - (d) **Compartiment passagers** : zone de la cabine passagers séparée du reste de la cabine passagers par des dispositifs comme les rideaux de séparation des classes, les offices, les penderies et les toilettes.
  - (e) **Propagation** : en cas d'incendie, désigne la propagation d'une flamme dans un environnement combustible vers l'extérieur à partir du point où la combustion a commencé.
  - (f) **Glissière d'évacuation/radeau** : équipement de secours monté sur la porte de sortie qui sert de toboggan d'évacuation gonflable pour les évacuations sur terre et de radeau de sauvetage pour les évacuations sur l'eau.
- (2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- (a) **ABP** : passager physiquement apte
  - (b) **APU** : groupe auxiliaire de bord
  - (c) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*
  - (d) **ISAC** : inspecteur de la sécurité de l'Aviation civile
  - (e) **ELT** : radiobalise de repérage d'urgence
  - (f) **IFR** : règles de vol aux instruments
  - (g) **MEL** : liste d'équipement minimal
  - (h) **PIC** : commandant de bord
  - (i) **PTV** : véhicule de transfert de passagers
  - (j) **TCAC** : Transports Canada, Aviation civile

- (k) **AIM de TC** : Manuel d'information aéronautique de Transports Canada
- (l) **UTC** : temps universel coordonné
- (m) **VFR** : règles de vol à vue

PAS EN VIGUEUR

## **Formation initiale**

### **Formation initiale : Partie un – Initiation à l’aviation**

#### **1.0 Exploitant aérien - Familiarisation**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable d’indiquer et de décrire la structure d’entreprise de l’exploitant aérien, ainsi que les exigences administratives de l’exploitation en ce qui a trait aux membres d’équipage.
- (2) Portée :
  - (a) Aspect propre à l’exploitant aérien
  - (b) Aspect propre à l’agent de bord

#### **1.1 Aspect propre à l’exploitant aérien**

- (1) Décrire la structure organisationnelle en mettant l’accent sur les rapports hiérarchiques. Mettre en évidence le lien organisationnel entre les membres de l’équipage de conduite et les agents de bord.
- (2) Décrire les alliances d’entreprise et leurs effets sur l’exploitation.
- (3) Décrire la flotte de l’exploitant aérien et la structure des routes.
- (4) Identifier l’emplacement des installations et des bases, ainsi que le type d’opération propre à chacune de celles-ci. Identifier les bases de maintenance, des membres d’équipage et les bases opérationnelles.

#### **1.2 Aspect propre à l’agent de bord**

- (1) Décrire les exigences administratives en ce qui a trait aux agents de bord.

#### **2.0 Vue d’ensemble de la réglementation**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de déterminer les organismes internationaux et nationaux de réglementation de l’aviation et de décrire les lois applicables aux membres d’équipage.
- (2) Portée :
  - (a) Vue d’ensemble de la réglementation
  - (b) Lois et règlements

#### **2.1 Vue d’ensemble de la réglementation**

- (1) Identifier les autorités internationales et nationales de régulation de l’aviation et décrire leur rôle, notamment en ce qui concerne les membres d’équipage. Décrire comment les agents de bord sont tenus de se conformer aux règlements internationaux et les sanctions associées au non-respect de ces règlements.

- (2) Identifier les autres autorités de régulation avec lesquelles les membres d'équipage peuvent être en contact et décrire leur rôle dans l'aviation.
- (3) Décrire le système de réglementation de l'aviation au Canada et comment il fonctionne pour rédiger les règlements et les normes, vérifier la conformité et enquêter sur les accidents et les incidents.
- (4) Décrire les exigences en matière de délivrance des permis et les limites de temps de service de vol qui diffèrent pour les membres de l'équipage de conduite et les agents de bord.

## 2.2 Lois et règlements

- (1) Identifier et décrire les lois et règlements régissant les membres d'équipage au Canada.
- (2) Faire un rappel historique des lois et règlements de sécurité dans la cabine et en préciser les effets sur la sécurité aéronautique.
- (3) Identifier d'autres sources d'orientation en matière de requis réglementaires et d'exigences de conformité.
- (4) Identifier et décrire les réglementations spécifiques applicables aux membres d'équipage et à la sécurité dans la cabine, y compris, mais sans s'y limiter :
  - (a) les ceintures de sécurité et les ensembles de retenue connexes;
  - (b) l'équipement de survie;  
**Remarque** : L'équipement de survie peut désigner les radeaux de sauvetage, les gilets de sauvetage, les trousse de survie, etc.
  - (c) l'équipement d'oxygène;
  - (d) les trousse de premiers soins;
  - (e) la liste d'équipement minimal;
  - (f) les voies lumineuses situées à proximité du sol;
  - (g) les postes d'agents de bord;
  - (h) la définition d'un enfant en bas âge;
  - (i) les exigences minimales pour les membres d'équipage;
  - (j) l'exposé donné aux passagers;
  - (k) les cartes des mesures de sécurité et les cartes de consignes supplémentaires;
  - (l) la formation portant sur la contamination des surfaces des aéronefs;
  - (m) les bagages de cabine;
  - (n) le carnet de route de l'aéronef;
  - (o) les boissons alcooliques et les drogues;
  - (p) l'avitaillement en carburant avec un moteur en marche;
  - (q) l'équipement de survie;
  - (r) les limites de temps de service de vol pour les membres de l'équipage de conduite et les agents de bord;
  - (s) le repos des membres de l'équipage de conduite et des agents de bord;
  - (t) les zones désignées de repos de l'équipage;

- (u) le manuel des agents de bord faisant partie du manuel d'exploitation de la compagnie;
- (v) la loi sur la santé des non-fumeurs et le règlement sur la santé des non-fumeurs;
- (w) les ELT;
- (x) les extincteurs et inhalateurs protecteurs;
- (y) le rangement de l'équipement et des fournitures;
- (z) la position du dossier des sièges et des tablettes.

### 3.0 Terminologie aéronautique

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire connaîtra la terminologie aéronautique couramment utilisée par l'exploitant aérien et sera capable de l'utiliser dans le contexte approprié.
- (2) Portée :
  - (a) Terminologie
  - (b) Termes de référence

#### 3.1 Terminologie

- (1) Identifier et définir les termes aéronautiques couramment utilisés par l'exploitant aérien, y compris ceux qui ont trait aux aéroports, aux opérations au sol et aux opérations aériennes.
- (2) Décrire l'importance de la sécurité des vols à l'aide d'une terminologie correcte.

#### 3.2 Termes de référence

- (1) Identifier et expliquer en quoi consiste le système horaire de 24 heures et préciser comment ce système s'applique dans l'industrie du transport aérien.
- (2) Expliquer les fuseaux horaires et la manière de calculer le temps écoulé lors d'un vol traversant plusieurs fuseaux horaires.
- (3) Définir la ligne internationale de changement de date et décrire son application dans l'aviation.
- (4) Définir ce que l'on entend par UTC et son application dans l'aviation.
- (5) Énumérer et identifier les indicateurs d'emplacement des aérodromes utilisés par l'exploitant aérien et expliquer comment et pourquoi on les utilise.
- (6) Définir et décrire l'alphabet phonétique et décrire son importance dans la communication aéronautique.

### 4.0 Théorie du vol

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable d'identifier et de décrire les principaux éléments de la théorie du vol relatifs aux aéronefs sur lesquels il sera appelé à voler.
- (2) Portée :
  - (a) Description générale de l'aéronef
  - (b) Aérodynamique et théorie du vol



- (c) Météorologie
- (d) Contrôle de la circulation aérienne

#### 4.1 Description générale de l'aéronef

- (1) Nommer les principaux éléments d'un aéronef et décrire leurs fonctions, y compris, mais sans s'y limiter, les suivants :
  - (a) Voilure :
    - (i) Bord d'attaque;
    - (ii) Bord de fuite;
    - (iii) Bout d'aile;
    - (iv) Emplanture d'aile;
    - (v) Ailette.
  - (b) Gouvernes :
    - (i) Ailerons;
    - (ii) Volets;
    - (iii) Gouverne de direction;
    - (iv) Gouvernes de profondeur;
    - (v) Stabilisateurs verticaux et horizontaux.
  - (c) Divers :
    - (i) Fuselage;
    - (ii) Destructeur de portance;
    - (iii) Aérofreins;
    - (iv) Atterrisseur;
    - (v) Train d'atterrissage;
    - (vi) Cales, poulies et goupilles.
- (2) Définir les anomalies de fonctionnement d'un aéronef qui ne constituent pas une situation d'urgence.

#### 4.2 Aérodynamique et Théorie du vol

- (1) Nommer et décrire les quatre forces agissant sur un aéronef en vol.
- (2) Nommer et décrire les trois axes d'un aéronef et décrire le mouvement que fait celui-ci autour de chacun de ces axes.
- (3) Définir l'assiette de l'aéronef.
- (4) Décrire ce qui produit la portance, ainsi que les facteurs qui peuvent l'altérer.
- (5) Décrire comment, quand et pourquoi un aéronef est pressurisé et comment la pressurisation est maintenue. Décrire l'altitude de l'aéronef et l'altitude de la cabine.
- (6) Décrire les forces aérodynamiques qui entrent en jeu en cas de panne de moteur en vol, en faisant référence particulièrement aux types d'aéronef de l'exploitant aérien.

- (7) Énoncer l'importance, pour les agents de bord, d'être attentifs à toute éventuelle anomalie de fonctionnement et comment la reconnaître et la signaler aux membres de l'équipage de conduite.
- (8) Définir les concepts de masse et centrage (centre de gravité), leurs effets sur la manœuvrabilité de l'aéronef et les facteurs susceptibles de les modifier.

#### **4.3 Météorologie**

- (1) Décrire les types courants de formations nuageuses, de masses d'air, de fronts et de variations météorologiques saisonnières ainsi que leurs effets sur la navigation aérienne.
- (2) Décrire les différents phénomènes éoliens, y compris le courant-jet, le cisaillement du vent, la turbulence, ainsi que leurs effets sur la navigation aérienne et sur l'environnement de la cabine.

#### **4.4 Contrôle de la circulation aérienne**

- (1) Définir les sigles VFR et IFR, et préciser les restrictions les plus courantes pour un aéronef volant selon un plan de vol VFR ou IFR.
- (2) Identifier le « contrôle de la circulation aérienne » et déterminer qui est chargé d'assurer la séparation des aéronefs volant selon un plan de vol VFR ou IFR.
- (3) Décrire de quelle façon s'effectue le contrôle d'un aéronef au sol et en vol en faisant référence particulièrement au cadre d'activités de l'exploitant aérien.

### **5.0 Physiologie du vol**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable d'énumérer et de décrire les effets physiologiques les plus courants d'un vol dans un aéronef pressurisé et dans un aéronef non pressurisé, y compris les causes probables de ces effets, la façon de les reconnaître et les moyens de les atténuer.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Effets de l'altitude

#### **5.1 Généralités**

- (1) Décrire la physiologie des systèmes respiratoire et cardio-vasculaire.
- (2) Définir le besoin d'oxygène de l'organisme, de même que les raisons pour lesquelles le manque d'oxygène peut provoquer l'incapacité soudaine d'un membre d'équipage.
- (3) Décrire les effets physiologiques les plus courants de l'altitude et de la pressurisation, y compris le gonflement de veines variqueuses, la déshydratation, les crampes abdominales et la rétention d'eau.
- (4) Décrire les circonstances donnant lieu à un risque d'empoisonnement au monoxyde de carbone (CO), les signes et les symptômes d'un tel empoisonnement, ainsi que les moyens de déceler la présence de ce gaz et d'en réduire au minimum les effets. Mentionner notamment le risque d'empoisonnement au monoxyde de carbone attribuable au fonctionnement de l'équipement de soutien au sol pour aéronef.

**5.2 Effets de l'altitude**

- (1) Définir ce que signifie le mal de décompression et décrire les effets physiologiques d'un changement de pression sur les gaz à l'intérieur du corps. Préciser le temps minimal admissible entre une plongée sous-marine et un vol.
- (2) Définir l'hypoxie, les risques qu'elle entraîne, les signes et les symptômes ainsi que les moyens de l'identifier et d'en atténuer les effets.
- (3) Décrire le temps de conscience utile et les facteurs déterminants.
- (4) Identifier les personnes les plus sensibles aux effets de l'hypoxie.

PAS EN VIGUEUR

## Formation initiale : Partie deux – Rôles et responsabilités

### 6.0 Exploitant aérien

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de décrire les rôles et les responsabilités de l'exploitant aérien, tels qu'ils sont définis dans les lois et règlements, dans le but d'assurer la sécurité aérienne.
- (2) Portée :
  - (a) Exigences opérationnelles
  - (b) Manuel d'exploitation de la compagnie et manuel des agents de bord

### 6.1 Exigences opérationnelles

- (1) Décrire la politique d'exploitation de l'exploitant aérien en matière de sécurité et expliquer la nécessité de préserver la sécurité aérienne.
- (2) Décrire la relation entre les exigences réglementaires et les politiques et procédures de l'exploitant aérien.
- (3) Décrire l'obligation pour l'exploitant aérien d'assurer une exploitation conforme aux procédures approuvées et de veiller à ce que tout sous-traitant respecte également ces procédures.
- (4) Préciser pourquoi la compagnie doit avoir un organigramme qui définisse clairement les rapports hiérarchiques. Préciser les liens organisationnels entre les membres de l'équipage de conduite et les agents de bord.
- (5) Énoncer l'obligation pour l'exploitant aérien de dispenser un programme de formation approuvé afin de s'assurer que les membres d'équipage ont la compétence nécessaire pour exécuter les tâches de sécurité et d'urgence liées au transport de passagers.
- (6) Énoncer les politiques et les procédures de l'exploitant aérien traitant des comptes rendus à remplir lors d'accidents/incidents. Y inclure les renseignements relatifs aux enquêtes et au suivi éventuel.
- (7) Décrire la responsabilité de l'exploitant aérien de s'assurer que, en présence de plusieurs agents de bord, l'un d'eux sera désigné chef de cabine.
- (8) Décrire les exigences envers l'exploitant aérien d'exploiter un avion avec le nombre minimal d'agent de bord exigé.
- (9) Préciser les circonstances dans lesquelles l'exploitant aérien peut déléguer les fonctions de membre d'équipage à d'autres personnes qui ne font pas normalement partie de l'équipage.

### 6.2 Manuel d'exploitation de la compagnie et manuel des agents de bord

- (1) Définir le manuel d'exploitation de la compagnie et le manuel des agents de bord. Décrire la responsabilité de l'exploitant aérien en ce qui a trait à l'élaboration et à la tenue à jour d'un manuel d'exploitation de la compagnie et d'un manuel des agents de bord pour veiller à ce que les membres d'équipage connaissent bien les parties du manuel traitant de leurs fonctions.
- (2) Indiquer que le manuel des agents de bord fait partie du manuel d'exploitation de la compagnie et qu'il s'agit d'une publication prescrite par la loi. Décrire le contenu de ce manuel et rappeler que

chaque agent de bord doit avoir à sa disposition un exemplaire à jour pour consultation éventuelle pendant le vol.

- (3) Décrire les moyens utilisés par l'exploitant aérien pour assurer la mise à jour du manuel des agents de bord, y compris les révisions et les modifications, et rappeler l'obligation, pour chaque agent de bord, de maintenir constamment à jour son manuel.

## 7.0 Membres d'équipage

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera à même de décrire ses rôles et responsabilités réglementés, liés à ses fonctions de membre d'équipage, notamment en ce qui a trait à la sécurité aéronautique.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### 7.1 Généralités

- (1) Décrire la responsabilité, pour les membres d'équipage, de maintenir à jour leurs connaissances concernant toutes les procédures de sécurité et d'urgence liées à leurs fonctions.
- (2) Définir l'obligation, pour les membres d'équipage, d'exécuter leurs fonctions conformément aux procédures de l'exploitant aérien et au RAC.
- (3) Expliquer aux membres d'équipage qu'ils sont tenus de garder à jour et d'avoir à leur portée la documentation, les publications et les manuels nécessaires pour le vol et de s'assurer qu'ils en connaissent bien le contenu. Les agents de bord doivent s'assurer que toutes les modifications sont examinées et insérées dans la section appropriée du manuel des agents de bord.
- (4) Énoncer l'obligation, pour les membres d'équipage, de signaler au PIC tout fait ayant une incidence sur la sécurité à bord.
- (5) Énoncer l'exigence de tenir à jour tous les documents personnels relatifs aux tâches opérationnelles en tout temps.
- (6) Préciser l'obligation, pour les membres d'équipage, de s'assurer qu'ils ont sous la main tout l'équipement de sécurité/de secours nécessaire, que celui-ci est en bon état de fonctionnement et qu'il est correctement rangé ou arrimé lorsqu'il n'est pas utilisé.
- (7) Énoncer l'obligation, pour les agents de bord, de s'assurer que tout l'équipement d'office et de service est en bon état de marche et correctement rangé ou arrimé lorsqu'il n'est pas utilisé.
- (8) Énoncer l'obligation, pour les membres d'équipage, de signaler tout équipement inutilisable, selon les procédures établies par l'exploitant aérien.
- (9) Énoncer l'obligation, pour les membres d'équipage, de suivre et de réussir le programme de formation de l'exploitant aérien, et d'entretenir et de conserver les qualifications nécessaires.
- (10) Définir la chaîne de commandement et expliquer l'autorité détenue par le PIC et le chef de cabine, et décrire son importance en ce qui concerne la sécurité des vols.
- (11) Expliquer pourquoi il est nécessaire de bien connaître les fonctions et responsabilités des autres membres d'équipage et d'être prêt à prendre leur relève, au besoin.
- (12) Décrire les procédures de l'exploitant aérien relatives aux exposés destinés aux membres d'équipage et décrire l'obligation, pour les agents de bord, d'assister et de participer à ces exposés.

- (13) Définir le terme « agent de bord » et définir ce que l'on entend par « personne en service dont la fonction à bord n'est pas reliée à la sécurité et qui ne possède pas de qualification d'agent de bord ». Décrire les fonctions que peuvent exercer ces personnes lorsqu'elles sont affectées à un vol, le type de tâche qu'il est possible ou non de leur confier, et le moyen d'identification pour les distinguer des autres membres d'équipage, conformément aux politiques et aux procédures de l'exploitant aérien. Il peut notamment s'agir :
- (a) de stagiaires en vol de familiarisation ou en vol d'entraînement en ligne; ou encore;
  - (b) de personnes remplissant des fonctions de relations publiques.
- Remarque :** Les personnes remplissant des fonctions de relations publiques peuvent désigner des personnes employées par l'exploitant aérien ou un partenaire, des interprètes, etc.
- (14) Expliquer l'importance, pour les membres d'équipage, de toujours rester vigilants et d'être prêts à intervenir à tout moment, en cas de situation anormale ou d'urgence, quelle qu'elle soit.
- (15) Préciser l'obligation, pour les membres d'équipage, de respecter et faire respecter les exigences réglementaires.
- (16) Décrire les politiques de l'exploitant aérien en ce qui a trait au port de l'uniforme.
- (17) Expliquer l'importance de l'uniforme de l'exploitant aérien comme moyen d'identification, en particulier en situation anormale ou d'urgence; expliquer également les politiques de l'exploitant aérien en ce qui a trait au port de l'uniforme en situation d'urgence.

## 8.0 Inspecteurs de la sécurité de Transports Canada, Aviation civile

- (1) Objectifs de la formation :
- (a) Le stagiaire sera capable de décrire le rôle et les responsabilités de Transports Canada, Aviation civile et de ses ISAC.
- (2) Portée :
- (a) Généralités

### 8.1 Généralités

- (1) Préciser les types de contrôle réglementaire exercés par Transports Canada, Aviation civile en matière de sécurité aérienne.
- (2) Décrire l'autorité détenue par les ISAC en ce qui a trait à l'inspection des opérations de l'exploitant aérien. Décrire les mesures qu'ils peuvent prendre en cas de non-conformités.
- (3) Décrire les types d'ISAC avec lesquels les membres d'équipage traiteront éventuellement, en plus des ISAC, Sécurité dans la cabine.
- (4) Décrire les types d'inspection que pourront effectuer les ISAC.
- (5) Décrire de quelle manière le chef de cabine doit informer le PIC qu'un ISAC s'est présenté à bord dans le but d'effectuer une inspection.
- (6) Énoncer l'obligation, pour les ISAC, de présenter leurs titres officiels. Décrire les documents d'identité qu'ils doivent présenter en montant à bord, qu'il s'agisse d'une inspection préalable au vol ou en vol.
- (7) Préciser les circonstances dans lesquelles un ISAC peut occuper un siège d'observateur ou un siège d'agent de bord dans le poste de pilotage.

## Formation initiale : Partie trois - Procédures de sécurité

### 9.0 Coordination des membres d'équipage

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de nommer les principaux facteurs de coordination des activités de l'équipage, d'expliquer l'importance de la coordination pour la sécurité des vols et de décrire les moyens d'y parvenir.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Coordination des membres d'équipage

#### 9.1 Généralités

- (1) Expliquer l'importance du vocabulaire courant, du concept « d'équipage unifié » et de la gestion des ressources de l'équipage pour préserver la sécurité des vols.
- (2) Expliquer pourquoi il est important, pour chaque membre d'équipage, d'être au courant des fonctions, des responsabilités, de la charge de travail et des attentes des autres membres d'équipage.
- (3) Expliquer l'importance des exposés avant le vol pour l'échange d'information pertinente au sujet du vol et de la sécurité, pour préciser les attentes et créer des canaux de communication.

#### 9.2 Coordination des membres d'équipage

- (1) Décrire l'importance de la coordination entre les membres d'équipage lorsqu'il s'agit d'appliquer les procédures de l'exploitant aérien, notamment en situation anormale ou d'urgence.
- (2) Décrire les effets positifs de la coordination des membres d'équipage sur l'environnement de travail et le moral, et montrer comment ces éléments contribuent efficacement à la sécurité des vols.

### 10.0 Communication

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de décrire les procédures de communication de l'exploitant aérien et de démontrer l'importance d'une communication efficace en situations normale, anormale et d'urgence.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Communication
  - (c) Annonces passagers

#### 10.1 Généralités

- (1) Définir la communication dans les types de situation suivants :
  - (a) Situation normale;

- (b) Situation anormale; et
  - (c) Situation d'urgence.
- (2) Décrire les procédures de communication de l'exploitant aérien en situations normale, anormale et d'urgence, puis décrire les façons de communiquer efficacement dans chaque type de situation.
- (3) Décrire l'importance d'une communication efficace, plus particulièrement en situations anormale et d'urgence.
- (4) Décrire l'obligation, pour les membres d'équipage, de fournir des informations complètes et exactes au PIC, pour que celui-ci puisse prendre des décisions.

### 10.2 Communication

- (1) Préciser la différence entre la communication verbale et la communication non verbale, et décrire les conséquences de la transmission de divers types de messages.

### 10.3 Annonces passagers

- (1) Énumérer les systèmes à bord pour la diffusion d'annonces passagers.
- (2) Décrire les techniques recommandées pour la diffusion d'annonces passagers.
- (3) Préciser quand il convient d'effectuer des annonces passagers et qui doit s'en charger, et préciser le contenu minimum de chaque annonce.
- (4) Expliquer l'importance d'écouter attentivement toutes les annonces, dans le cas où celles-ci comporteraient des signaux ou des renseignements d'urgence.

## 11.0 Contamination des surfaces

- (1) Objectifs de la formation :
- (a) Le stagiaire sera capable d'expliquer l'expression « contamination des surfaces », de décrire ses propres responsabilités en la matière, et d'énumérer les procédures prévues par l'exploitant aérien pour signaler tout signe de contamination des surfaces au PIC.
- (2) Portée :
- (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage
  - (c) Dégivrage et antigivrage

**Remarque** : Il est possible d'utiliser le document Lignes directrices pour les aéronefs - lors de givrage au sol - TP 14052 pour compléter cet objectif de formation.

### 11.1 Généralités

- (1) Définir la contamination des surfaces, ainsi que les dangers que cette contamination présente pour le vol.
- (2) Préciser les surfaces critiques d'un aéronef pour chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien.
- (3) Donner des exemples des conditions les plus susceptibles d'entraîner une contamination des surfaces.



- (4) Donner des exemples du concept de l'aéronef propre et des signes visibles de contamination des surfaces.

### 11.2 Responsabilités des membres d'équipage

- (1) Définir les responsabilités des agents de bord en ce qui a trait au signalement, auprès du PIC, de tout signe de contamination des surfaces, dès qu'il est décelé par un agent de bord ou un passager.
- (2) Préciser l'obligation pour le PIC ou son remplaçant désigné de donner suite à tout signalement de signes avant-coureurs de contamination.
- (3) Décrire l'obligation, pour le PIC, de s'assurer que les membres d'équipage sont informés de la décision de procéder au dégivrage/à l'antigivrage avant le début de la procédure.
- (4) Décrire les procédures de l'exploitant aérien visant à informer les agents de bord avant le dégivrage ou l'antigivrage.
- (5) Décrire l'obligation d'informer les passagers avant le dégivrage ou l'antigivrage de l'aéronef, le contenu de l'annonce et la personne chargée d'informer les passagers.

### 11.3 Dégivrage et antigivrage

- (1) Décrire les divers types d'équipement utilisés pour le dégivrage, ainsi que les procédures de dégivrage/d'antigivrage de l'aéronef.
- (2) Décrire l'éventualité qu'un givrage des surfaces critiques de l'aéronef se produise en cas de retard du décollage pendant une durée suffisamment longue après les opérations de dégivrage ou d'antigivrage.
- (3) Décrire les dangers potentiels lors d'une opération de dégivrage/d'antigivrage. Préciser les procédures prévues par l'exploitant aérien en lien avec ce type de situations.
- (4) Décrire les types de liquide de dégivrage et d'antigivrage, ainsi que leur fonction, leurs caractéristiques et leurs utilisations.

## 12.0 Exposés

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de distinguer les divers types d'exposés, de même que l'information qui doit être transmise lors de chacun de ces exposés.
- (2) Portée :
  - (a) Exposés donnés aux membres d'équipage
  - (b) Exposés donnés aux passagers

### 12.1 Exposés donnés aux membres d'équipage

- (1) Décrire l'importance des exposés destinés aux membres d'équipage notamment pour améliorer la communication et la coordination entre les membres d'équipage, définir des attentes et clarifier les procédures de l'exploitant aérien.
- (2) Indiquer quand les exposés aux membres d'équipage sont requis, y compris en situations normale, anormale ou d'urgence.
- (3) Déterminer les types d'exposés destinés aux membres d'équipage.

- (4) Décrire les sujets devant être abordés lors des exposés donnés aux membres d'équipage.
- (5) Préciser l'obligation, pour les membres d'équipage, de poser des questions si toute l'information requise n'a pas été communiquée lors de l'exposé ou si cette information ne leur paraît pas claire.
- (6) Préciser qui doit assister aux différents types d'exposés destinés aux membres de l'équipage et quel doit être le niveau de préparation et de participation de chacun.

## 12.2 Exposés donnés aux passagers

- (1) Expliquer la nécessité d'effectuer un exposé, auprès des passagers, sur les mesures de sécurité avant le départ.
- (2) Préciser le contenu des annonces passagers obligatoires et le moment où elles doivent être effectuées :
  - (a) avant le décollage;
  - (b) après le décollage;
  - (c) en vol, lorsque consignes lumineuses « Boucler les ceintures » se sont allumées en raison de turbulences;
  - (d) avant l'atterrissage;
  - (e) avant le débarquement des passagers;
  - (f) exposé individuel sur les mesures de sécurité.
- (3) Décrire l'obligation de transmettre aux passagers des messages relatifs à la sécurité.
- (4) Préciser l'équipement nécessaire lors des exposés destinés aux passagers au sujet des mesures de sécurité. Décrire et démontrer comment la démonstration de sécurité doit être effectuée.
- (5) Décrire les obligations des membres d'équipage en ce qui a trait aux exposés destinés aux passagers.
- (6) Préciser les moyens de capter et de conserver l'attention des passagers pendant un exposé sur les mesures de sécurité, notamment le contact visuel, une élocution claire et des gestes qui suivent bien l'exposé verbal, le tout étant exécuté à peu près au même rythme que la démonstration des autres membres d'équipage.
- (7) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour l'exposé destiné aux passagers sur les mesures de sécurité. Si l'exposé est donné par l'intermédiaire d'un système audio ou audiovisuel, décrire la procédure prévue en cas de panne de cet équipement.
- (8) Identifier et décrire les exigences vis-à-vis les passagers nécessitant un exposé individuel sur les mesures de sécurité; préciser qui est responsable de donner l'exposé, quand doit avoir lieu l'exposé et quels éléments d'information s'appliquent à chaque passager nécessitant un exposé individuel sur les mesures d'urgence.
- (9) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien et le contenu minimum des annonces passagers en cas de roulage court.

## 13.0 Vérifications de sécurité

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable d'expliquer l'importance des vérifications de sécurité de la cabine et des passagers, et de définir la liste d'équipement minimal d'un aéronef.

- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### 13.1 Généralités

- (1) Préciser l'importance des vérifications de sécurité et leurs conséquences sur la sécurité des vols. Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour exécuter les vérifications de sécurité de la cabine et des passagers avant le vol, en vol et avant l'atterrissage.
- (2) Nommer les carnets de bord nécessaires dans l'aéronef. Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour y consigner l'information nécessaire, et préciser qui doit y noter l'information et à quel moment. Préciser également les types d'articles qui n'ont pas besoin d'être consignés.
- (3) Définir ce que l'on entend par MEL et préciser les articles de cabine qui doivent y figurer.
- (4) Décrire les conditions susceptibles d'influer sur la navigabilité et qu'il convient de signaler immédiatement au PIC.
- (5) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour signaler tous les articles inutilisables ou hors service, les placarder, les retirer et les réparer.

### 14.0 Traitement des passagers

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de déterminer les divers types de passagers qui peuvent être transportés et de préciser les éléments à prendre en considération en ce qui a trait à la sécurité.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Surveillance des passagers

#### 14.1 Généralités

- (1) Décrire l'obligation, pour les passagers, de respecter les directives des membres d'équipage.
- (2) Décrire les types de passagers pouvant être présents à bord, notamment les passagers qui nécessitent une attention particulière.
- (3) Décrire les procédures de l'exploitant aérien sur les conditions d'acceptation et le transport des passagers nécessitant une attention particulière ainsi que des dispositifs mentionnés dans la liste suivante :
  - (a) Couveuses;
  - (b) Civières;
  - (c) Personnes présentant une déficience physique ou sensorielle, ou des limites de compréhension;
  - (d) Personnes voyageant avec de l'oxygène thérapeutique pour des raisons médicales;
  - (e) Personnes voyageant avec un accompagnateur;
  - (f) Animaux de service;
  - (g) Ensembles de retenue d'enfant;

- (h) Mineurs non accompagnés;
- (i) Prisonniers; et
- (j) Personnes expulsées avec ou sans escorte.

**Remarque** : Dans chacun des cas indiqués ci-dessus, décrire les considérations spéciales en matière de traitement, par exemple, l'utilisation ou non de certains sièges (y compris les restrictions applicables aux différents modèles d'aéronef), les façons d'attacher les personnes ou d'arrimer l'équipement (selon le cas) pour toutes les phases de vol, les exposés individuels sur les mesures de sécurité.

- (4) Exposer les politiques de l'exploitant aérien en ce qui a trait à l'autorisation ou au refus d'admettre à bord certains types de passagers et préciser qui doit prendre une telle décision.
- (5) Préciser les règlements applicables au traitement des passagers qui semblent être sous l'effet de l'alcool ou de drogues et énoncer les politiques et les procédures prévues par l'exploitant aérien relativement au service de boissons alcooliques aux passagers. Décrire les responsabilités des membres d'équipage, qui doivent s'abstenir de servir de l'alcool aux passagers dont les facultés semblent être affaiblies par l'alcool ou une drogue.

#### 14.2 Surveillance des passagers

- (1) Préciser les responsabilités des membres d'équipage en ce qui a trait à la surveillance des passagers alors que l'aéronef est au sol, y compris lors de l'embarquement, du débarquement et des escales. Mentionner le nombre de membres d'équipage qui doivent être à bord de l'aéronef pour chacune de ces opérations.
- (2) Expliquer pourquoi les tâches liées à la sécurité sont plus importantes que celles du service lors de l'embarquement des passagers.

### 15.0 Sièges et ceintures de sécurité – Passagers et membres d'équipage

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de préciser les exigences et les procédures prévues par l'exploitant aérien en ce qui a trait aux sièges et aux ensembles de retenue des passagers et des membres d'équipage.
- (2) Portée :
  - (a) Sièges des passagers
  - (b) Sièges des membres d'équipage

#### 15.1 Sièges des passagers

- (1) Décrire l'obligation, pour chaque personne, d'avoir un siège assigné, avec ceinture de sécurité (individuelle).
- (2) Définir les rangées d'issue de secours et décrire les politiques et procédures de l'exploitant aérien en ce qui a trait à l'occupation des sièges de ces rangées et aux personnes qui peuvent ou non occuper les sièges en question.
- (3) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour déplacer des passagers à d'autres sièges, conformément aux exigences et aux procédures portant sur l'utilisation des sièges des rangées d'issue de secours.

- (4) Expliquer où peuvent s'asseoir les passagers nécessitant une attention particulière pour chaque modèle d'aéronef, en tenant compte de la proximité des sorties/issues, de l'accessibilité des masques à oxygène et de la facilité d'évacuation de ces personnes.
- (5) Déterminer les restrictions relatives aux sièges passagers sur les aéronefs équipés de sièges passagers au pont supérieur ou au pont inférieur, le cas échéant.
- (6) Préciser les restrictions s'appliquant à l'utilisation des sièges passagers par un adulte portant un enfant en bas âge (bébé) dans ses bras.
- (7) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour l'utilisation de couchettes pour bébé, en précisant quand il est possible d'utiliser ces couchettes, de même que les restrictions relatives à l'occupant.
- (8) Expliquer l'obligation, pour les passagers, d'occuper le siège qui leur est attribué, leur ceinture de sécurité bouclée, lors du roulage, du décollage et de l'atterrissage, et chaque fois qu'un membre d'équipage leur en donne l'ordre. Décrire dans quelle position il convient de placer le dossier des sièges qui équipent la flotte de l'exploitant aérien pour le décollage et l'atterrissage.
- (9) Décrire les divers types de ceintures de sécurité qui équipent les sièges passagers de divers modèles d'aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien, de même que la façon d'utiliser ces ceintures. Inclure la description des ceintures de rallonge et l'importance de vérifier leur compatibilité.

## 15.2 Sièges des membres d'équipage

- (1) Préciser les personnes autorisées à occuper les différents sièges des agents de bord et mentionner également qui détient l'autorité de prendre cette décision.
- (2) Déterminer les personnes autorisées à occuper les différents sièges d'observateurs dans le poste de pilotage.
- (3) Décrire l'importance de s'assurer du bon état de fonctionnement des sièges des agents de bord et préciser qui en a la responsabilité et à quel moment les vérifications doivent être effectuées.
- (4) Énumérer les éléments d'une vérification avant vol portant sur le bon état de fonctionnement d'un siège d'agent de bord.
- (5) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien et indiquer quel autre siège il est possible d'occuper en cas de siège d'agent de bord inutilisable ou hors service.
- (6) Décrire l'obligation, pour les agents de bord, d'être assis et attachés lors du mouvement de l'aéronef en surface, du décollage, de l'atterrissage, et en présence de turbulences, ou encore chaque fois que le PIC ou le chef de cabine l'ordonne.
- (7) Préciser la façon adéquate de s'asseoir dans un siège d'agent de bord, y compris la position recommandée des mains, des pieds, des jambes et de la tête, afin d'assurer le maximum de protection.
- (8) Expliquer pourquoi il convient d'utiliser la ceinture de sécurité et la ceinture-baudrier, et expliquer les dangers associés à une mauvaise utilisation de ces dispositifs.
- (9) Décrire la signalisation ou les affiches associées aux postes des membres d'équipage et en décrire l'utilisation appropriée.
- (10) Décrire les signaux ou les commandes donnés verbalement aux agents de bord pour qu'ils s'assoient dans les sièges désignés et s'attachent. Préciser qui a la responsabilité de donner ces signaux ou ces commandes.

## 16.0 Bagages de cabine

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de définir ce que l'on entend par bagage de cabine et de décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien concernant l'acceptation et le rangement des bagages de cabine, ainsi que toute restriction applicable.
- (2) Portée :
  - (a) Bagages de cabine des passagers
  - (b) Bagages de cabine des membres d'équipage

### 16.1 Bagages de cabine des passagers

- (1) Définir les bagages de cabine et décrire les divers articles que l'exploitant aérien considère comme des bagages de cabine.
- (2) Décrire les règlements qui s'appliquent aux bagages de cabine.
- (3) Décrire les procédures de l'exploitant aérien concernant les bagages de cabine.
- (4) Préciser les conséquences pour la sécurité d'un mauvais rangement des bagages de cabine.
- (5) Décrire les rangements prévus et autorisés pour les bagages de cabine, le poids maximal pour chaque rangement et la façon dont il est indiqué, et préciser les endroits à l'intérieur de la cabine où il est interdit de ranger ce type de bagage.
- (6) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour le rangement de bagages de cabine encombrants, notamment :
  - (a) les poussettes;
  - (b) les instruments de musique;
  - (c) les cannes, les béquilles, les bâtons de marche.
- (7) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour l'acceptation ou le refus des bagages de cabine.
- (8) Décrire l'exposé à effectuer auprès des passagers en ce qui a trait aux bagages de cabine, à quel moment faire cet exposé, qui est responsable de l'effectuer, et combien de fois il convient de le répéter.
- (9) Énoncer l'obligation, pour les membres d'équipage, de s'assurer que les bagages de cabine sont correctement rangés lorsque requis et avant que la/les porte(s) d'entrée des passagers soit/soient fermée(s).
- (10) Décrire les procédures de l'exploitant aérien relatives aux bagages de cabine qui ne peuvent pas être correctement rangés.
- (11) Expliquer pourquoi il est important que les membres d'équipage appliquent tous de la même manière les consignes susmentionnées.
- (12) Énoncer les politiques et les procédures de l'exploitant aérien en ce qui a trait au transport d'animaux vivants dans le compartiment passagers.
- (13) Énoncer l'obligation, pour les membres d'équipage, de surveiller le type de bagage de cabine que les passagers emportent à bord.
- (14) Énoncer les effets du bagage de cabine sur les calculs de masse et centrage, applicables aux modèles d'aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien.

- (15) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour l'acceptation, dans le compartiment passagers, de bagages et de fret sur les sièges, et relativement à la façon de les arrimer; mentionner également les dispositifs ou l'équipement dont l'utilisation est approuvée pour leur arrimage.
- (16) Expliquer pourquoi il est nécessaire de garder les voies de sortie/d'issue libres de tout obstacle, comme les bagages de cabine.
- (17) Expliquer pourquoi il est nécessaire de garder l'équipement de secours libre de tout obstacle.
- (18) Décrire les procédures de sécurité visant à éviter les blessures lors de l'ouverture des compartiments de rangement supérieurs, y compris pendant les périodes de turbulences et après l'atterrissage.
- (19) Décrire l'importance de veiller à ce que les compartiments de rangement supérieurs soient fermés pendant le vol pour éviter que les bagages de cabine ne tombent lors de turbulences inattendues.

### **16.2 Bagages de cabine des membres d'équipage**

- (1) Décrire les politiques et les procédures de l'exploitant aérien concernant le rangement des bagages des membres d'équipage dans la cabine passagers, y compris l'acceptation des bagages des membres de membres de l'équipage qui ne sont pas de service.
- (2) Préciser les emplacements de rangement des bagages de cabine des membres d'équipage, pour chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien.

## **17.0 Appareils électroniques portatifs**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable d'expliquer ce que l'on entend par appareils électroniques portatifs et de décrire les politiques et les procédures de l'exploitant aérien relatives à l'acceptation et à l'utilisation de ce type d'appareil à bord de l'aéronef.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### **17.1 Généralités**

- (1) Définir ce que l'on entend par « appareils électroniques portatifs ».
- (2) Énoncer les appareils électroniques portatifs les plus susceptibles d'être transportés à bord de l'aéronef.
- (3) Énumérer les dangers que l'utilisation de ces appareils électroniques portatifs peut entraîner pour la sécurité des vols.
- (4) Décrire les politiques et les procédures de l'exploitant aérien en ce qui a trait aux appareils électroniques portatifs et préciser les cas d'exception.
- (5) Préciser les préoccupations liées à la sécurité pour la sécurité que présente l'utilisation de casques d'écoute pendant les phases critiques du vol, les situations anormales, l'embarquement, le débarquement et lors de déplacement à pied sur une aire de trafic ouverte.
- (6) Décrire le processus de notification quant à l'utilisation d'appareils électroniques portatifs à bord de l'aéronef et préciser qui doit en informer les passagers.

- (7) Décrire les responsabilités des membres d'équipage en matière de surveillance des passagers pour s'assurer que seuls les appareils électroniques portatifs acceptables sont utilisés à bord et que les passagers respectent les conditions d'utilisation.

## 18.0 Service passagers au sol

- (1) Objectifs de la formation :
- (a) Le stagiaire sera capable de décrire ce que l'on entend par service aux passagers au sol, les conditions dans lesquelles le service aux passagers au sol est acceptable, et les procédures de l'exploitant aérien à suivre en la matière.
- (2) Portée :
- (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage

### 18.1 Généralités

- (1) Décrire le service aux passagers au sol et les types de service qui peuvent être proposés en situation normale et en situation anormale.
- (2) Préciser à quel moment il est possible d'offrir ce type de service et qui doit en prendre la décision.

### 18.2 Responsabilités des membres d'équipage

- (1) Expliquer l'importance de la communication entre les membres d'équipage et de la coordination de leurs tâches lorsque ceux-ci proposent un service aux passagers au sol.
- (2) Décrire l'obligation, pour le PIC, de prévenir les membres d'équipage dans un délai raisonnable avant le déplacement de l'aéronef afin qu'ils puissent ranger les équipements et le matériel, et qu'ils aient le temps d'exécuter les tâches préalables au décollage.
- (3) Décrire l'interdiction de bloquer totalement ou partiellement les sorties/issues normales et de secours avec des équipements, y compris les chariots de service des passagers.

## 19.0 Avitaillement en carburant avec passagers à bord

- (1) Objectifs de la formation :
- (a) Le stagiaire sera capable de décrire les exigences réglementaires en ce qui a trait à l'avitaillement en carburant avec passagers à bord, de même que les procédures prévues par l'exploitant aérien dans ce cas pour chaque modèle d'aéronef de sa flotte.
- (2) Portée :
- (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage

### 19.1 Généralités

- (1) Décrire l'avitaillement en carburant et préciser la façon dont il peut ou ne peut pas être effectué.
- (2) Énumérer les dangers potentiels que comporte l'avitaillement en carburant pour l'aéronef, l'équipage et les passagers qui sont à bord.



- (3) Préciser les types de procédures d'avitaillement en carburant pour lesquels il est indispensable de faire descendre les passagers et les membres d'équipage, et énumérer les dangers potentiels qui peuvent nécessiter un débarquement.
- (4) Décrire les précautions et les procédures de l'exploitant aérien applicables lors de l'avitaillement en carburant avec passagers à bord.
- (5) Définir et décrire les issues/sorties désignées pour l'évacuation pendant l'avitaillement en carburant et les procédures associées de l'exploitant aérien pour chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien.

## 19.2 Responsabilités des membres d'équipage

- (1) Préciser les responsabilités des membres d'équipage et le type de communication lors d'un avitaillement en carburant avec passagers à bord.
- (2) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien en cas de fuite ou de déversement de carburant, et préciser les procédures de communication et de coordination que les membres d'équipage doivent appliquer.
- (3) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien en cas d'infiltration de vapeurs de carburant dans la cabine passagers, y compris les communications des membres d'équipage et le processus de décision relatif au débarquement éventuel des passagers.

## 20.0 Mesures préalables au décollage et à l'atterrissage

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de décrire les procédures de sécurité associées au décollage, à l'atterrissage et au mouvement de l'aéronef en surface.
- (2) Portée :
  - (a) Préparation de la cabine
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage
  - (c) Situations anormales

### 20.1 Préparation de la cabine

- (1) Énumérer les préparatifs à exécuter pour que tout soit bien sécurisé dans la cabine avant que l'aéronef se déplace au sol, décolle et atterrisse, et préciser les responsabilités des agents de bord en la matière.
- (2) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien concernant l'obligation, pour les membres d'équipage, avant le mouvement de l'aéronef, d'informer le PIC que tous les passagers sont bien assis à leur place.
- (3) Décrire l'obligation, pour les membres d'équipage, de s'assurer que tous les bagages de cabine sont correctement rangés et arrimés avant la fermeture de la/des porte(s) d'entrée des passagers. Énoncer également les procédures de l'exploitant aérien visant à s'assurer que tout est en ordre et sécuritaire dans la cabine avant le déplacement de l'aéronef au sol, au décollage et à l'atterrissage.
- (4) Décrire les exigences et les procédures de l'exploitant aérien relatives au rangement et à l'arrimage de l'équipement d'office.

## 20.2 Responsabilités des membres d'équipage

- (1) Définir les « phases critiques du vol » et préciser à quel moment du vol elles se produisent et quelles procédures de l'exploitant aérien s'appliquent.
- (2) Expliquer le principe de « poste de pilotage stérile » et les procédures de l'exploitant aérien qui y sont associées.
- (3) Décrire les dangers potentiels que peut entraîner le non-respect du principe de poste de pilotage stérile, pour des motifs indépendants de la sécurité.
- (4) Préciser dans quelles circonstances les membres d'équipage doivent enfreindre le principe de poste de pilotage stérile. Décrire le type de renseignements de sécurité qu'ils sont alors tenus de communiquer et la nécessité de s'exprimer de façon claire, concise et précise, et en temps opportun.
- (5) Décrire la nécessité, pour les agents de bord, de maintenir sa conscience de la situation pendant les « phases critiques du vol » afin de reconnaître les situations anormales ou d'urgence.
- (6) Définir en quoi consiste la « révision silencieuse » et en préciser les composantes; mentionner également à quel moment elle doit avoir lieu et qui doit l'effectuer.
- (7) Décrire quand les agents de bord doivent prendre place à leurs postes d'agents de bord.
- (8) Préciser à quel moment les membres d'équipage doivent porter leur ceinture de sécurité/ceinture-baudrier, au poste/siège qui leur est affecté.
- (9) Décrire les signaux transmis par les membres de l'équipage de conduite aux agents de bord pour les informer que le décollage ou l'atterrissage est imminent.

## 20.3 Situations anormales

- (1) Définir ce qu'est un « décollage interrompu » et décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien dans ce cas.
- (2) Définir ce que signifie une « approche interrompue » et décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien dans ce cas.

## 21.0 Anomalies des hélices

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de décrire les caractéristiques d'une survitesse ou de l'emballement de l'hélice et il connaîtra les procédures prévues par l'exploitant aérien pour remédier à ces situations.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### 21.1 Généralités

- (1) Définir en quoi consiste la survitesse ou l'emballement d'une hélice et à quelles situations d'urgence ces anomalies peuvent donner lieu.
- (2) Décrire comment reconnaître ces anomalies de fonctionnement des hélices et leurs effets sur les caractéristiques du vol.
- (3) Énoncer les procédures de communication des membres d'équipage prévues par l'exploitant aérien dans le cas de défauts de fonctionnement des hélices.

- (4) Énoncer les procédures de l'exploitant aérien relatives au déplacement des passagers.

## **22.0 Sécurité sur l'aire de trafic**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de décrire les éléments relatifs à la sécurité sur l'aire de trafic des aéroports, les responsabilités quant au déplacement en toute sécurité des passagers sur l'aire de trafic et les procédures prévues par l'exploitant aérien à ces fins.
- (2) Portée :
  - (a) Dangers sur l'aire de trafic
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage
  - (c) Exploitants d'hélicoptères

### **22.1 Dangers sur l'aire de trafic**

- (1) Énoncer les dangers auxquels une personne peut être exposée sur l'aire de trafic d'un aéroport.
- (2) Décrire les dangers imputables au trafic, y compris les mouvements des aéronefs, la rotation des hélices, des rotors, le souffle des réacteurs et les véhicules.

### **22.2 Responsabilités des membres d'équipage**

- (1) Énoncer les obligations et les procédures prévues par l'exploitant aérien pour l'escorte des passagers sur l'aire de trafic des aéroports.
- (2) Décrire la coordination nécessaire entre les membres d'équipage et le personnel au sol afin d'assurer la sécurité des passagers et énoncer les moyens d'y parvenir.
- (3) Énoncer les responsabilités des membres d'équipage en ce qui a trait à l'ouverture/la fermeture, au verrouillage/au déverrouillage des portes de l'aérogare.

### **22.3 Exploitants d'hélicoptères**

- (1) Énumérer les dangers pour la sécurité que comporte l'exploitation d'hélicoptères sur l'aire de trafic.
- (2) Décrire les bonnes façons de s'approcher d'un hélicoptère, selon que le rotor est immobile ou en rotation.
- (3) Énoncer les procédures de communication et de coordination entre les membres d'équipage et le personnel au sol, qui visent à faire en sorte que les passagers soient escortés lors de leurs déplacements, lorsqu'ils quittent l'hélicoptère ou se dirigent vers celui-ci, ou se trouvent à proximité.
- (4) Expliquer à quel moment l'embarquement ou le débarquement des passagers peut se faire sans danger et préciser qui doit en prendre la décision et comment celle-ci doit être transmise aux membres d'équipage.
- (5) Décrire en quoi les règlements d'exploitation prévus diffèrent de ceux qui sont applicables aux aéronefs à voilure fixe.

## 23.0 Turbulences

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de décrire les dangers que comportent les turbulences, de même que les procédures de l'exploitant aérien destinées à assurer la sécurité des passagers et des membres d'équipage lorsque surviennent des turbulences en vol.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage

### 23.1 Généralités

- (1) Décrire les turbulences et les intensités de turbulence décrites dans l'AIM de TC.
- (2) Énumérer les dangers que les turbulences comportent pour l'aéronef, ainsi que pour les membres d'équipage et les passagers.
- (3) Décrire l'importance de respecter les directives des membres de l'équipage de conduite en ce qui a trait aux turbulences.

### 23.2 Responsabilités des membres d'équipage

- (1) Expliquer l'importance des communications et de la coordination entre membres d'équipage en cas de turbulences et décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien en matière de communication et de coordination.
- (2) Préciser les consignes de sécurité à donner aux passagers en cas de turbulences.
- (3) Expliquer les procédures de l'exploitant aérien et les responsabilités des membres d'équipage, afin de s'assurer que les passagers respectent leurs directives.
- (4) Décrire les responsabilités des membres d'équipage lorsque les consignes lumineuses sur la ceinture de sécurité s'allument pendant les turbulences en vol. Y inclure les procédures de l'exploitant aérien associées au service en vol pendant les turbulences.
- (5) Décrire l'importance, pour les agents de bord, de ranger la cabine en temps opportun pour assurer la sécurité des passagers et des membres d'équipage.

## 24.0 Membres d'équipage frappés d'incapacité soudaine

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable d'identifier les procédures prévues par l'exploitant aérien lorsqu'un membre d'équipage est frappé d'incapacité soudaine.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Incapacité soudaine d'un membre de l'équipage de conduite
  - (c) Incapacité soudaine d'un agent de bord

### 24.1 Généralités

- (1) Définir ce que l'on entend par l'incapacité soudaine d'un membre d'équipage et en préciser les différentes causes possibles.

- (2) Identifier les conséquences pour la sécurité des vols de l'incapacité soudaine d'un membre de l'équipage de conduite ou d'un agent de bord et ce, pour les différents modèles d'aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien.
- (3) Identifier quels sont les endroits les mieux adaptés pour déplacer les membres d'équipage frappés d'incapacité soudaine et ce, à bord des différents modèles d'aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien.
- (4) Identifier où et comment installer et attacher un membre d'équipage frappé d'incapacité soudaine en vue de l'atterrissage ou pendant les turbulences en vol.
- (5) Énoncer les procédures de communication que doivent suivre les membres de l'équipage de conduite et les agents de bord pour signaler l'incapacité soudaine d'un des membres d'équipage.

#### **24.2 Incapacité soudaine d'un membre de l'équipage de conduite**

- (1) Préciser les mesures d'assistance que les agents de bord devront prendre en cas d'incapacité soudaine d'un membre de l'équipage de conduite.
- (2) Décrire les procédures de l'exploitant aérien à suivre pour venir en aide à un membre de l'équipage de conduite frappé d'incapacité soudaine.
- (3) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour administrer de l'oxygène thérapeutique à un membre de l'équipage de conduite frappé d'incapacité soudaine.
- (4) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour sortir du poste de pilotage un membre de l'équipage de conduite frappé d'incapacité soudaine.

#### **24.3 Incapacité soudaine d'un agent de bord**

- (1) Définir les procédures de coordination des membres d'équipage de l'exploitant aérien visant à relever l'agent de bord frappé d'incapacité soudaine de ses fonctions relatives à la sécurité et aux situations d'urgence; préciser également qui doit décider du transfert des fonctions.
- (2) Décrire les procédures de l'exploitant aérien associées à l'incapacité soudaine d'un agent de bord.
- (3) Décrire les procédures de l'exploitant aérien pour les modèles d'aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien pour lesquels un seul agent de bord est affecté au service.

### **25.0 Protocole – Poste de pilotage**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour l'entrée dans le poste de pilotage et le service aux membres de l'équipage de conduite.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

#### **25.1 Généralités**

- (1) Énoncer les pièces d'identité et les politiques de l'exploitant aérien en ce qui a trait à l'entrée dans le poste de pilotage et préciser l'autorité que détient le PIC relativement à l'accès au poste de pilotage.
- (2) Décrire les politiques et les procédures de l'exploitant aérien relatives au verrouillage/déverrouillage de la porte du poste de pilotage.

- (3) Décrire les éléments du protocole du poste de pilotage, y compris :
  - (a) la surveillance des passagers dans le poste de pilotage;
  - (b) la nécessité de tenir compte du fait que les membres de l'équipage de conduite doivent rester attentifs aux communications radio;
  - (c) la nécessité de bénéficier d'un exposé sur les mesures de sécurité et la présence d'une carte des mesures de sécurité dans le poste de pilotage;
  - (d) le service repas aux membre de l'équipage de conduite;
  - (e) le service de boissons;
  - (f) l'utilisation de plateaux pour servir les boissons;
  - (g) le service des boissons chaudes dans des contenants isolants; et
  - (h) l'interdiction de servir de l'alcool aux membres de l'équipage de conduite et aux personnes occupant un siège d'observateur dans le poste de pilotage.
- (4) Identifier les procédures de communication et de coordination des membres d'équipage, ainsi que les procédures de l'exploitant aérien associées à l'accès au poste de pilotage.
- (5) Décrire les procédures de l'exploitant aérien lorsque deux membres d'équipage doivent se trouver dans le poste de pilotage.

## **26.0 Vidange de carburant**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de reconnaître les caractéristiques associées à une vidange de carburant et de suivre les procédures prévues par l'exploitant aérien.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### **26.1 Généralités**

- (1) Définir la notion de vidange de carburant.
- (2) Décrire les conditions dans lesquelles une vidange de carburant peut se produire.
- (3) Expliquer la nécessité d'une bonne communication entre membres d'équipage pendant une vidange de carburant et l'obligation, pour ces derniers, de signaler tout fait inhabituel au PIC.
- (4) Décrire le contenu de l'annonce à faire aux passagers relativement à la vidange de carburant et préciser qui doit faire cette annonce.

## **27.0 Tâches à accomplir après le vol**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de décrire les tâches relatives à la sécurité à accomplir après le vol.
- (2) Portée :
  - (a) Documents relatifs à la sécurité
  - (b) Communication

**27.1 Documents relatifs à la sécurité**

- (1) Décrire les documents relatifs à la sécurité à remplir après chaque vol et préciser qui doit veiller à ce qu'ils soient remplis.

**27.2 Communication**

- (1) Énoncer la responsabilité, en cas de changement d'équipage, de faire un exposé aux nouveaux membres d'équipage concernant tout équipement susceptible d'être hors d'usage, les passagers nécessitant une attention particulière et toute autre question de sécurité pertinente pour leur vol.

**28.0 Administration d'oxygène**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable d'expliquer l'importance de l'oxygène et à quel moment il peut être nécessaire d'en administrer, ainsi que de préciser les procédures prévues par l'exploitant aérien pour l'administration d'oxygène à l'aide des équipements de distribution d'oxygène qu'on trouve à bord des aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Procédures de l'exploitant aérien

**28.1 Généralités**

- (1) Expliquer l'importance physiologique de l'oxygène.
- (2) Énumérer les circonstances dans lesquelles une personne peut avoir besoin d'oxygène thérapeutique.
- (3) Préciser à quel moment l'oxygène doit être disponible pour les passagers et les membres d'équipage.
- (4) Décrire sommairement les équipements de distribution d'oxygène qu'on trouve à bord des aéronefs de l'exploitant aérien, y compris le circuit fixe d'oxygène et les équipements d'oxygène portatifs.

**28.2 Procédures de l'exploitant aérien**

- (1) Décrire les procédures de l'exploitant aérien relatives à l'utilisation du circuit fixe d'oxygène passagers.
- (2) Décrire les procédures de l'exploitant aérien relatives à l'utilisation des systèmes d'oxygène portatifs, y compris les systèmes à débit constant et à débit pulsé, le cas échéant.
- (3) Décrire les procédures de l'exploitant aérien associées à l'utilisation du système d'oxygène du poste de pilotage.
- (4) Énumérer les précautions à prendre lorsqu'on doit administrer de l'oxygène.
- (5) Énoncer les procédures de communication que doivent suivre les membres d'équipage chaque fois que de l'oxygène est administré.
- (6) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour l'utilisation continue d'oxygène (fourni par un passager ou l'exploitant) pendant le vol.

- (7) Décrire comment administrer de l'oxygène à un adulte, un enfant et un bébé.

PAS EN VIGUEUR



## Formation initiale : Partie quatre – Procédures d'urgence

### 29.0 Lutte contre les incendies

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de nommer les divers types d'incendie, les dispositifs de détection de la fumée et les systèmes de lutte contre les incendies, ainsi que les procédures prévues par l'exploitant aérien pour la lutte contre les incendies.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage
  - (c) Procédures de l'exploitant aérien – Cabine passagers
  - (d) Procédures de l'exploitant aérien – Extérieur

### 29.1 Généralités

- (1) Énoncer la menace à la sécurité aérienne de tout incendie à bord.
- (2) Énoncer les dangers associés aux incendies à bord, y compris la toxicité des fumées et des émanations, l'inflammabilité des matériaux de finition de la cabine et la diversité des matériaux combustibles présents dans la cabine passagers.
- (3) Préciser les divers facteurs susceptibles d'entraver la lutte contre un incendie à bord, notamment la perte de visibilité due aux fumées et aux émanations, les difficultés à repérer l'origine de l'incendie et à y accéder, ou à le combattre dans un espace restreint, l'insuffisance des ressources de lutte contre l'incendie et la distance à parcourir avant d'atteindre l'aéroport le plus proche.
- (4) Décrire les exigences de réglementation portant sur la sécurité incendie.
- (5) Décrire le processus chimique du feu, en précisant les éléments nécessaires pour l'allumer et l'entretenir.
- (6) Énumérer les classes et les origines possibles des incendies susceptibles de se produire à bord d'un aéronef :
  - (a) Classe A – Matériaux combustibles ordinaires;
  - (b) Classe B – Liquides ou combustibles inflammables;
  - (c) Classe C – Appareils électriques sous tension;
  - (d) Classe D – Métaux combustibles;
  - (e) Emballage thermique et incendies à haute énergie.
- (7) Expliquer pourquoi il est important de détecter rapidement tout début d'incendie et d'en distinguer la nature exacte.
- (8) Préciser les caractéristiques, le comportement et la propagation de l'incendie dans divers types d'aménagement de cabine.
- (9) Décrire les moyens de détecter les incendies et la fumée.
- (10) Décrire les propriétés chimiques de chaque type d'extincteur, y compris les risques que chacun présente pour les personnes et les systèmes de bord, et le mode d'action de ces extincteurs.

- (11) Décrire chaque élément de l'équipement de lutte contre les incendies à bord et préciser, pour chacun :
- (a) la fonction;
  - (b) l'arrimage, l'emplacement, l'accès et le retrait de son lieu de rangement;
  - (c) l'état de service;
  - (d) le fonctionnement;
  - (e) la durée;
  - (f) les limites;
  - (g) les conditions d'utilisation; et
  - (h) l'entretien après utilisation.

## 29.2 Responsabilités des membres d'équipage

- (1) Décrire l'obligation, pour les membres d'équipage, de maintenir une conscience de la situation et de vérifier immédiatement chaque suspicion d'incendie à bord et chaque cas d'activation du système de détection des incendies à bord.
- (2) Décrire l'importance et l'obligation d'être constamment prêt à mettre en œuvre les procédures de lutte contre les incendies prévues par l'exploitant aérien.
- (3) Définir les responsabilités des divers membres d'équipage quant aux différents aspects de la lutte contre les incendies à bord :
- (a) Lutte contre l'incendie;
  - (b) Équipement supplémentaire ou assistant pour combattre l'incendie;
  - (c) Communication;
  - (d) Contrôle des passagers.
- (4) Énumérer les mesures de prévention des incendies et les responsabilités des membres d'équipage en la matière, y compris, sans s'y limiter :
- (a) la mise en place et la poursuite de méthodes de travail sûres;
  - (b) l'application de l'interdiction de fumer;
  - (c) la surveillance de la cabine et, le cas échéant, de la/des soute(s);
  - (d) la connaissance des procédures à appliquer en cas de déclenchement d'un disjoncteur; et
  - (e) la vérification, dans les plus brefs délais, des alarmes de détection des incendies, d'odeurs inhabituelles, de surchauffes ou de déformations d'éléments de l'aéronef.
- (5) Décrire l'importance de la coordination entre les membres d'équipage dans la lutte contre les incendies et préciser les moyens d'y parvenir.
- (6) Décrire l'importance de la communication entre les membres d'équipage en ce qui a trait à la lutte contre les incendies et la nécessité de fournir au PIC des renseignements précis quant à l'origine, l'emplacement, l'étendue et la gravité de l'incendie ou l'ampleur de la propagation de la fumée, et aux mesures prises pour combattre l'incendie et dissiper la fumée.

### 29.3 Procédures de l'exploitant aérien – Cabine passagers

- (1) Décrire les procédures de lutte contre les incendies de l'exploitant aérien pour des types d'incendies spécifiques.
- (2) Décrire les techniques et les procédures de lutte contre ces incendies, notamment :
  - (a) la détection de l'origine de l'incendie;
  - (b) le type d'extincteur à utiliser;
  - (c) l'équipement supplémentaire de lutte contre les incendies requis;
  - (d) les techniques d'utilisation des extincteurs;
  - (e) les complications de la lutte contre ces types d'incendies;
  - (f) les limites de la lutte contre les incendies;
  - (g) les procédures à suivre après un incendie;
  - (h) les procédures de coordination et de communication entre les membres d'équipage; et
  - (i) le traitement des passagers.
- (3) Expliquer les méthodes et les moyens d'aider les occupants de la cabine à respirer sans être incommodés.
- (4) Définir l'embrasement instantané et l'embrasement éclair, en décrire l'origine et les conditions dans lesquelles ils sont susceptibles de se produire.

### 29.4 Procédures de l'exploitant aérien – Extérieur

- (1) Identifier les types d'incendies externes pouvant affecter la sécurité des vols, y compris, sans s'y limiter :
  - (a) les incendies moteur;
  - (b) le coup de chalumeau du groupe auxiliaire de bord (APU) et des moteurs;
  - (c) les déversements de carburant et incendies sur l'aire de trafic;
  - (d) les incendies sur les passerelles d'embarquement; et
  - (e) les incendies dans des véhicules de service.
- (2) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien en cas d'incendie extérieur, y compris la reconnaissance de la nature de l'incendie, ainsi que les communications et la coordination des membres d'équipage.
- (3) Énoncer la communication et la coordination à établir et à mettre en place avec le personnel au sol et décrire le type d'aide que celui-ci peut apporter à la lutte contre l'incendie et, inversement, l'aide que les membres d'équipage de l'aéronef peuvent apporter au personnel au sol.

## 30.0 Présence de fumée ou d'émanations dans la cabine

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable d'identifier les dangers associés à la présence de fumée ou d'émanations dans la cabine, d'en déterminer les origines possibles et de définir les procédures prévues par l'exploitant aérien à suivre en cas de détection de fumée ou d'émanations dans la cabine, en vol ou au sol.

- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage

### **30.1 Généralités**

- (1) Identifier les diverses sources ou origines possibles de fumée et d'émanations dans la cabine.
- (2) Décrire les dangers que constitue la présence de fumées ou d'émanations dans la cabine pour l'aéronef et ses occupants.
- (3) Décrire les effets physiologiques de la fumée ou des émanations sur l'organisme.

### **30.2 Responsabilités des membres d'équipage**

- (1) Décrire l'obligation, pour les membres d'équipage, d'être attentifs à la présence de fumée ou d'émanations dans la cabine.
- (2) Énumérer les procédures de communication des membres d'équipage de l'exploitant aérien en cas de détection de fumée ou d'émanations dans la cabine, y compris la marche à suivre pour prévenir le PIC de la situation et les renseignements précis à lui communiquer.
- (3) Décrire les procédures de l'exploitant aérien à suivre en présence de fumée ou d'émanations dans la cabine, notamment la localisation de leur origine, la coordination des membres d'équipage, le confort respiratoire des passagers et la préparation d'un débarquement rapide ou d'une évacuation.
- (4) Décrire l'autorité dont dispose le PIC si des passagers doivent être déplacés en raison de fumées ou d'émanations dans la cabine et préciser à quel moment il peut prendre une telle décision.
- (5) Décrire le désenfumage, la maîtrise de la fumée et les procédures connexes de l'exploitant aérien, applicables à la flotte de l'exploitant aérien et conformes aux spécifications du constructeur, y compris la communication et la coordination entre les membres d'équipage et les annonces aux passagers.
- (6) Décrire la façon de reconnaître le phénomène de condensation dans la cabine et les similitudes qu'il présente avec la fumée; en décrire les causes et préciser les phases du vol pendant lesquelles ce phénomène est susceptible de se produire.
- (7) Préciser l'annonce à effectuer auprès des passagers en cas de condensation dans la cabine; préciser qui doit communiquer cette information et quand, et expliquer également l'importance d'une bonne communication avec les passagers afin de les rassurer et d'éviter qu'ils paniquent.

## **31.0 Décompression rapide et problèmes de pressurisation dans la cabine**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de reconnaître les signes d'une décompression rapide ou de problèmes de pressurisation dans la cabine; il connaîtra les responsabilités des membres d'équipage dans ce type de situation, ainsi que les procédures de l'exploitant aérien à suivre dans chaque cas.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage

### 31.1 Généralités

- (1) Définir la décompression rapide et les problèmes de pressurisation dans la cabine.
- (2) Identifier les dangers potentiels qu'une décompression rapide représente pour la sécurité du vol.
- (3) Identifier les causes possibles d'une décompression rapide et des problèmes de pressurisation dans la cabine.
- (4) Décrire les signes mécaniques et les effets physiologiques de chaque condition.
- (5) Décrire les effets du manque d'oxygène sur le comportement humain et expliquer pourquoi il est important d'en reconnaître le plus tôt possible les signes et les symptômes chez les autres membres d'équipage.
- (6) Expliquer l'importance des panneaux de surpression/décompression et préciser à quels endroits ils sont situés, selon les modèles d'aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien.
- (7) Énumérer les procédures de l'exploitant aérien en cas de décompression rapide ou de problème de pressurisation dans la cabine.
- (8) Décrire les effets d'une décompression rapide sur tout objet ou personne non attaché et situé à proximité du point de fuite.
- (9) Décrire quelle serait l'assiette (inclinaison) probable de l'aéronef en cas de descente rapide ou d'urgence après une décompression rapide; expliquer également ce que signifie une altitude minimale de sécurité et préciser pourquoi il est important d'atteindre rapidement cette altitude.
- (10) Définir dans quel état serait normalement la cabine après une décompression rapide et de quelle façon les membres d'équipage peuvent assurer leur sécurité et celle des passagers.

### 31.2 Responsabilités des membres d'équipage

- (1) Décrire les moyens et les procédures de communication prévues par l'exploitant aérien pour les membres d'équipage et les passagers en cas de décompression rapide et de problèmes de pressurisation dans la cabine.
- (2) Préciser les mesures immédiates que les membres d'équipage doivent prendre en cas de décompression rapide.
- (3) Décrire les procédures de communication des membres d'équipage de l'exploitant aérien.
- (4) Dresser la liste des tâches des membres d'équipage lors d'une inspection postérieure à la décompression et déterminer les priorités en matière de sécurité.
- (5) Expliquer l'importance de la coordination des tâches des membres d'équipage et préciser les moyens d'y parvenir.

### 32.0 Évacuations

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de déterminer les types d'évacuation, les responsabilités des membres d'équipage et les procédures prévues par l'exploitant aérien pour les différents cas d'évacuation.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage

- (c) Facteurs externes
- (d) Communication
- (e) Positions de protection
- (f) Procédures de l'exploitant aérien relatives aux sorties/issues
- (g) Responsabilités en matière d'évacuation
- (h) Préparation à l'évacuation
- (i) Procédures d'évacuation
- (j) Débarquement rapide
- (k) Mesures postérieures à l'évacuation

### **32.1 Généralités**

- (1) Définir ce que l'on entend par évacuation et débarquement rapide.
- (2) Identifier les divers types d'événements qui peuvent nécessiter une évacuation ou un débarquement rapide des passagers et préciser qui doit en prendre la décision et de quels facteurs il faut alors tenir compte.
- (3) Définir l'évacuation « préparée » et « non préparée ».
- (4) Définir ce que l'on entend par « amerrissage forcé » et « contact par inadvertance avec l'eau ». Définir les conditions associées ou auxquelles on peut s'attendre pour chaque type de situation d'urgence.
- (5) Définir le terme ABP et décrire les types de personnes qu'un membre d'équipage peut choisir comme ABP, l'assistance qu'elles pourraient offrir et les directives spéciales relatives aux exposés.

### **32.2 Responsabilités des membres d'équipage**

- (1) Définir la notion de « conscience de la situation » et la responsabilité des membres d'équipage à cet égard.
- (2) Définir l'obligation, pour les membres d'équipage, de bien connaître leurs fonctions et celles des autres membres, et illustrer, par des exemples, l'intérêt de ce principe lors d'une évacuation.
- (3) Décrire l'importance d'être prêt à faire face à une situation d'urgence lors des phases critiques de vol.
- (4) Décrire l'importance de la révision silencieuse afin de se préparer à la possibilité d'une évacuation.
- (5) Préciser dans quelles circonstances les membres d'équipage sont autorisés à amorcer une évacuation, et en ont la responsabilité. Mentionner qui a la responsabilité d'activer les signaux d'évacuation.
- (6) Décrire les différents types de comportement des passagers et définir les moyens efficaces dont disposent les membres d'équipage pour gérer le comportement des passagers pendant les évacuations.
- (7) Énoncer la responsabilité des membres d'équipage de faire preuve de leadership lors d'une évacuation et énoncer les moyens d'y parvenir.

### 32.3 Facteurs externes

- (1) Définir comment les membres d'équipage peuvent gérer des opérations d'évacuation dans des conditions défavorables.
- (2) Décrire les différentes assiettes (inclinaisons) que peut prendre l'aéronef à la suite d'un accident ou incident, y compris tout effet sur l'accessibilité des sorties/issues.
- (3) Décrire les caractéristiques de flottaison de chaque modèle d'aéronef et déterminer les facteurs qui pourraient nuire à la flottaison de l'aéronef en cas d'amerrissage forcé ou d'un contact par inadvertance avec l'eau.
- (4) Décrire les incidences des conditions environnementales sur le déroulement d'une évacuation et l'équipement associé.
- (5) Souligner l'importance de la gestion du temps lors d'une évacuation préparée et non préparée et en préciser les incidences sur les chances de survie dans diverses situations d'urgence.

### 32.4 Communication

- (1) Définir l'importance de la communication entre les membres d'équipage lors d'une évacuation et préciser les signaux de communication convenus avec l'exploitant aérien pour les évacuations.
- (2) Identifier les échanges qui doivent avoir lieu entre les membres de l'équipage de conduite et les agents de bord lors de situations d'urgence pouvant nécessiter une évacuation. Inclure les renseignements suivants dans la description :
  - (a) Responsable de l'exposé;
  - (b) Moment et lieu où mener l'exposé;
  - (c) Renseignements requis pendant l'exposé;
  - (d) Manière de mener l'exposé, avec une gestion optimale du temps.
- (3) Identifier les exposés à donner aux passagers dans une situation d'urgence pouvant nécessiter une évacuation. Inclure les renseignements suivants dans la description :
  - (a) Responsable de l'exposé;
  - (b) Moment et lieu où mener l'exposé;
  - (c) Renseignements requis pendant l'exposé;
  - (d) Manière de mener l'exposé, avec une gestion optimale du temps.

### 32.5 Position de protection

- (1) Définir en quoi consiste la position de protection.
- (2) Décrire la position de protection pour les membres d'équipage qui occupent un siège faisant face à l'avant ou à l'arrière, ainsi que la position recommandée pour les passagers (orientation du siège, le cas échéant), notamment pour les femmes enceintes, les passagers ayant des besoins particuliers, les enfants, les enfants en bas âge tenus dans les bras et les enfants en bas âge installés dans un ensemble de retenue. Décrire l'efficacité de chaque position de protection et expliquer en quoi la position recommandée peut contribuer à réduire la gravité d'éventuelles blessures.
- (3) Décrire l'effet de l'inclinaison du siège sur les positions de protection recommandées.

- (4) Reconnaître le signal/les signaux d'adopter la position de protection dans les situations d'urgence. Préciser quand donner ce(s) signal/signaux et qui peut s'en charger, et énoncer les responsabilités des membres d'équipage lorsque le signal de protection a été donné.
- (5) Indiquer à quel moment les membres d'équipage doivent prendre eux-mêmes cette position si aucun signal n'a été donné.

### **32.6 Procédures de l'exploitant aérien concernant les sorties/issues**

- (1) Préciser la responsabilité des membres d'équipage relativement à l'évaluation des conditions avant d'ouvrir une sortie/issue.
- (2) Identifier les procédures d'évacuation prévues par l'exploitant aérien pour chaque type de sortie/d'issue sur chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien.
- (3) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour le fonctionnement et l'utilisation de l'équipement d'évacuation fourni dans chaque modèle d'aéronef. Inclure les directives destinées aux passagers sur le fonctionnement et l'utilisation de cet équipement d'évacuation.
- (4) Préciser le temps de gonflage de l'équipement d'évacuation. Expliquer comment reconnaître qu'un dispositif gonflable d'évacuation est correctement gonflé.
- (5) Décrire la procédure alternative à appliquer en cas d'échec de la première tentative de gonflage ou en cas de panne du dispositif de gonflage pendant l'évacuation.
- (6) Décrire les techniques à privilégier pour les passagers nécessitant une attention particulière lors de l'utilisation de glissières d'évacuation.
- (7) Décrire l'objectif de la position de protection et les procédures de l'exploitant aérien en la matière, notamment en ce qui a trait à l'utilisation d'une poignée d'assistance et d'un espace d'assistance, ou d'autres moyens selon le cas.
- (8) Décrire l'importance de maintenir un flux de passagers équilibré vers toutes les sorties/issues disponibles.

### **32.7 Responsabilités en matière d'évacuation**

- (1) Définir les commandes à crier pour chaque type d'évacuation et expliquer la raison d'être de chacun de ces commandes. Décrire les moyens d'accroître l'efficacité des commandes.
- (2) Définir la responsabilité, pour les membres d'équipage, d'aider les passagers et les autres membres d'équipage lors d'une évacuation; préciser également les éventuelles limites de cette responsabilité. Préciser les circonstances dans lesquelles les membres d'équipage doivent eux-mêmes évacuer.
- (3) Décrire les moyens d'aider les passagers et les membres d'équipage frappés d'incapacité, lors d'une évacuation.
- (4) Souligner l'importance de vérifier le compartiment passagers, le poste de pilotage et les toilettes après l'évacuation de tous les passagers et préciser comment et dans quelles conditions effectuer cette vérification.
- (5) Définir les responsabilités des membres d'équipage concernant la nécessité d'emporter certains équipements au moment de l'évacuation de l'aéronef et préciser dans quelles conditions emporter ces équipements.



### 32.8 Préparation à l'évacuation

**Remarque** : La section suivante présente les étapes de la préparation d'une évacuation, y compris les communications requises entre les membres d'équipage et les passagers. En outre, les étapes de l'évacuation d'un aéronef lorsque ce dernier s'est immobilisé sont décrites au point 32.9 ci-dessous.

Ces étapes sont présentées par ordre de priorité afin que les tâches les plus importantes soient accomplies en premier, en fonction du temps disponible. Si, au cours d'une étape quelconque, la situation nécessite d'interrompre les préparatifs ou qu'il ne reste plus suffisamment de temps, l'/les agent(s) de bord doit/doivent immédiatement passer à l'étape (j) de la liste de préparation à l'évacuation présentée ci-dessous et se préparer à l'atterrissage d'urgence.

Chaque exploitant aérien élabore ses propres procédures et commandes en fonction de son type d'exploitation.

- (1) La liste suivante établit, par ordre d'importance, les tâches incombant à l'agent de bord pour préparer la cabine, les passagers et les membres d'équipage en vue d'une évacuation, si le temps le permet. Décrire les procédures de l'exploitant aérien pour chacune des tâches à exécuter en vue de préparer une évacuation sur terre, et souligner les différences par rapport à un amerrissage forcé.
  - (a) Mener des exposés :
    - (i) Du commandant de bord au chef de cabine
      - (A) Nature de l'urgence
      - (B) Évacuation par voie terrestre ou maritime
      - (C) Temps disponible pour la préparation
      - (D) Personne chargée d'informer les passagers et moment adéquat pour l'annonce
      - (E) Toute autre information ou directive
    - (ii) Du chef de cabine aux agents de bord
      - (A) Information communiquée par le commandant de bord
      - (B) Sorties/issues à privilégier
      - (C) Signaux de communication utilisés par les membres d'équipage pendant la préparation
      - (D) Confirmation que les agents de bord sont en place dans la cabine pour l'annonce et la démonstration d'urgence
    - (iii) Du chef de cabine au commandant de bord
      - (A) Exposé donné aux membres d'équipage terminé
      - (B) Mise à jour de toute information, le cas échéant
    - (iv) Du commandant de bord ou du chef de cabine aux passagers
      - (A) Nature de la situation
      - (B) Directives des membres d'équipage
  - (b) Rangement et arrimage de l'équipement d'office :
    - (i) Remettre en place les plateaux-repas, les chariots, les ustensiles de service et l'équipement
    - (ii) Ranger les déchets

- (iii) Fermer et verrouiller les portes de compartiments
- (iv) Couper les disjoncteurs, le cas échéant
- (c) Dégagement des sorties/issues et vérification du mode adéquat des sorties/issues
- (d) Sécurisation de la cabine et exposé destiné aux passagers :
  - (i) Redresser les dossiers des sièges
  - (ii) Ranger les tablettes de siège et les repose-pieds
  - (iii) Desserrer les cols et les cravates
  - (iv) Retirer les objets tranchants
  - (v) Enlever les chaussures à talons hauts
  - (vi) Enfiler des vêtements chauds
  - (vii) Mettre les bagages de cabine en sécurité
  - (viii) Distribuer des gilets de sauvetage pour enfant en bas âge (s'il y a lieu)
  - (ix) Enfiler des gilets de sauvetage, le cas échéant
  - (x) Boucler les ceintures de sécurité
  - (xi) Montrer la position de protection et indiquer quand se mettre dans cette position
  - (xii) Montrer l'emplacement des sorties/issues de l'aéronef
  - (xiii) Montrer les voies lumineuses d'évacuation d'urgence situées à proximité du sol
  - (xiv) Laisser les bagages de cabine derrière, au moment d'une évacuation
  - (xv) Conseiller aux passagers de lire la carte des mesures de sécurité
- (e) Exposé donné aux passagers nécessitant une attention particulière
- (f) Exposé donné aux passagers aptes physiquement :
  - (i) Assistance aux passagers nécessitant une attention particulière
    - (A) Comment aider au mieux pendant les évacuations
  - (ii) Utilisation d'une issue sans responsable
    - (A) Quand l'ouvrir
    - (B) Comment évaluer si les conditions de l'issue sont sécuritaires
    - (C) Procédure d'ouverture
    - (D) Procédures à suivre si une issue s'avère dangereuse ou inutilisable
    - (E) Emplacement et fonctionnement des glissières d'évacuation, des glissières-radeaux, du radeau de sauvetage, des escaliers et des cordes de sécurité
  - (iii) Contrôle des foules
    - (A) Comment bloquer l'accès des passagers à une issue dangereuse ou inutilisable
    - (B) Indiquer à l'ABP la meilleure façon d'aider en bas de la glissière ou des escaliers
- (g) Dernière vérification de la cabine :

- (i) S'assurer que les pare-soleil de hublot sont levés ou baissés, selon le cas
- (h) Informer le commandant de bord lorsque la cabine est prête et obtenir une mise-à-jour du temps restant
- (i) Ajuster l'intensité de l'éclairage de la cabine
- (j) Les agents de bord prennent la position de protection dans le siège désigné :
  - (i) Commencer la révision silencieuse
- (k) Commencer à crier des commandes si nécessaire
- (l) Effectuer les tâches d'évacuation assignées

### 32.9 Procédures d'évacuation

- (1) Décrire, par ordre de priorité, conformément au diagramme d'évacuation de la page 59, les procédures d'évacuation de l'exploitant aérien pour chacun des types d'évacuation suivants :
  - (a) Au sol – préparée;
  - (b) Au sol – non préparée;
  - (c) Amerrissage forcé;
  - (d) Contact par inadvertance avec l'eau;
  - (e) Bas-fonds intertidaux;
  - (f) Évacuation avec un PTV attaché à l'aéronef;
  - (g) Évacuation à une porte de l'aéroport, sur l'aire de trafic ou par une passerelle d'embarquement; et
  - (h) Tout autre scénario applicable à l'exploitant aérien.

### 32.10 Débarquement rapide

- (1) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour un débarquement rapide.

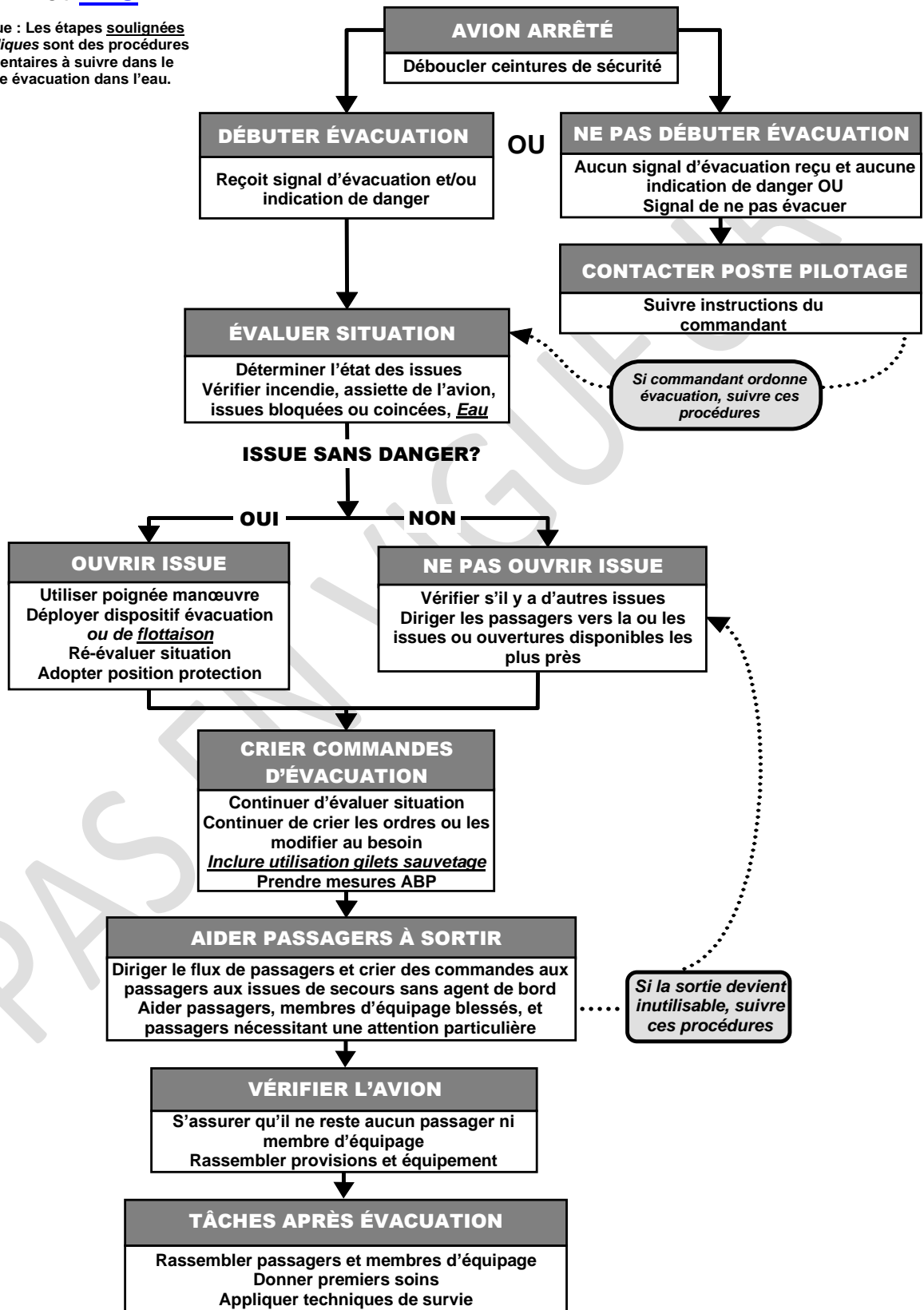
### 32.11 Mesures postérieures à une évacuation

- (1) Décrire les responsabilités des membres d'équipage après une évacuation.
- (2) Décrire le type d'assistance disponible dans les différents aéroports desservis par l'exploitant aérien. Indiquer comment les membres d'équipage peuvent gérer l'évacuation en coordonnant leurs actions avec celle du personnel de secours au sol.
- (3) Décrire les différents groupes de personnes qui tenteront d'obtenir des renseignements auprès des membres d'équipage après une évacuation et présenter les politiques de l'exploitant aérien quant à la façon de traiter avec ces groupes.
- (4) Décrire le processus d'enquête faisant suite à un accident et décrire les groupes officiels chargés des enquêtes sur les accidents, au niveau international et national. Préciser le mandat des enquêteurs, de même que leur rôle en matière de sécurité aérienne.

# ÉVACUATION

## TERRE *et* EAU

Remarque : Les étapes soulignées et en *italiques* sont des procédures supplémentaires à suivre dans le cas d'une évacuation dans l'eau.



### 33.0 Lutte contre un incendie dans la soute

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera en mesure de reconnaître les soutes de classe B et de classe F et leurs caractéristiques, de décrire les systèmes de détection et d'extinction des incendies et de décrire les procédures de l'exploitant aérien destinées aux agents de bord chargés de la lutte contre les incendies dans la soute sur les aéronefs dont les soutes sont accessibles ou qui sont exploités dans une configuration combinée de passagers et de soute du pont principal.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage
  - (c) Procédures de l'exploitant aérien

#### 33.1 Généralités

- (1) Examiner les données disponibles ou les expériences en matière d'accidents et d'incidents liés à un incendie dans la soute. En tirer les enseignements adéquats en matière de sécurité.
- (2) Décrire les documents réglementaires qui régissent les procédures relatives aux incendies dans la soute de classe B et de classe F du pont principal.
- (3) Décrire les soutes de classe B et de classe F et leurs caractéristiques, notamment :
  - (a) l'espace et les limites de chargement du fret;
  - (b) les systèmes de protection incendie;
  - (c) les systèmes de détection de la fumée et des incendies, et les systèmes de surveillance, s'ils sont installés;
  - (d) les méthodes de manutention des charges et les ensembles de retenue;
  - (e) l'accès aux soutes;
  - (f) l'aménagement des soutes : couloirs et aires à accès restreint, systèmes de chargement à galets, dispositifs d'arrimage de conteneurs et de palettes, et marche pour le chargement du fret;
  - (g) les équipements et systèmes de communication; et
  - (h) les commandes du système d'éclairage.
- (4) Décrire chaque équipement de lutte contre les incendies dans la soute, y compris les vêtements de protection et les inhalateurs protecteurs. Intégrer les éléments suivants dans la description :
  - (a) la fonction;
  - (b) l'arrimage, l'emplacement, l'accès et le retrait de son lieu de rangement;
  - (c) l'état de service;
  - (d) le fonctionnement;
  - (e) la durée;
  - (f) les limites;
  - (g) les conditions d'utilisation;
  - (h) l'entretien après utilisation.

**33.2 Responsabilités des membres d'équipage**

- (1) Définir les responsabilités spécifiques des membres d'équipage concernant l'inspection des soutes de classe B ou de classe F et des équipements de lutte contre les incendies avant vol, et l'inspection en vol, le cas échéant.
- (2) Définir les responsabilités spécifiques des membres d'équipage en ce qui a trait aux procédures relatives aux incendies dans les soutes de classe B et de classe F de l'exploitant aérien :
  - (a) Communication;
  - (b) Contrôle des passagers;
  - (c) Lutte contre les incendies; et
  - (d) Surveillance d'une éventuelle reprise des incendies.
- (3) Expliquer l'importance de l'absence d'intervention et de la surveillance du fret transporté dans des conteneurs coupe-feu ou couvert par des couvertures coupe-feu.

**33.3 Procédures de l'exploitant aérien**

- (1) Décrire les procédures de l'exploitant aérien en faveur d'une communication immédiate et permanente, y compris la terminologie, de la façon suivante :
  - (a) en cas de détection de fumée, d'émanations ou d'incendies dans les soutes de classe B ou de classe F;
  - (b) pendant un incendie;
  - (c) après un incendie.
- (2) Décrire les procédures de surveillance et/ou de lutte contre les incendies en fonction de types précis de systèmes de protection incendie.
- (3) Décrire les procédures de communication entre les membres de l'équipage de conduite et les agents de bord, pendant les opérations de vol normales, pour le déplacement dans les soutes des avions équipés d'un système d'extinction des incendies.
- (4) Décrire la/les procédure(s) permettant de vérifier qu'un incendie est éteint.
- (5) Décrire la/les procédure(s) à suivre en cas de reprise d'un incendie.

## Formation initiale : Partie cinq – Équipement de secours et étude des accidents

### 34.0 Équipement de sécurité et de secours

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable d'identifier chaque équipement de sécurité et de secours à bord de l'aéronef de l'exploitant aérien, d'en décrire le mode d'emploi et d'énoncer les procédures de l'exploitant aérien qui s'y rattachent.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

#### 34.1 Généralités

- (1) Identifier les équipements de sécurité et de secours.
- (2) Décrire chaque équipement de sécurité et de secours que l'exploitant aérien place à bord de chacun de ses aéronefs, en tenant compte des points suivants :
  - (a) Description générale;
  - (b) Usages;
  - (c) Emplacement(s);
  - (d) Vérification(s) de l'état de service avant le vol;
  - (e) Retrait du rangement;
  - (f) Mode d'emploi;
  - (g) Conditions d'utilisation;
  - (h) Limites d'utilisation;
  - (i) Utilisation dans des conditions difficiles;
  - (j) Précautions d'emploi;
  - (k) Entretien après utilisation.

### 35.0 Étude des accidents et des incidents

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera en mesure de démontrer une compréhension des facteurs pertinents présents dans les cas d'accidents et incidents examinés.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

#### 35.1 Généralités

- (1) Décrire des cas d'accidents/incidents mettant en cause l'exploitant aérien.

**Remarque** : Il est possible d'utiliser les données relatives à des accidents ou incidents survenus dans les aéronefs d'autres exploitants aériens pour mettre en évidence des points d'enseignement spécifiques pouvant être appliqués universellement.

- (2) Énumérer les facteurs qui ont eu des incidences positives et négatives sur les chances de survie.
- (3) Décrire comment une mauvaise coordination entre les membres d'équipage a donné lieu à des accidents ou des incidents, et préciser les moyens d'améliorer cette coordination.
- (4) Décrire les dangers potentiels qu'une mauvaise communication entre les membres d'équipage peut entraîner pour la sécurité du vol.
- (5) Décrire comment une mauvaise communication a donné lieu à des accidents et incidents d'aviation et discuter les moyens de réduire au minimum les problèmes de communication et décrire des stratégies susceptibles d'améliorer la communication entre les membres d'équipage.
- (6) Décrire des cas d'incendies et présenter les enseignements tirés de ces expériences en matière de sécurité.
- (7) Décrire l'expérience de l'exploitant aérien en matière d'accidents et d'incidents ayant nécessité un débarquement rapide et une évacuation.



## Formation initiale : Partie six – Caractéristiques de l'aéronef

### 36.0 Description physique

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de reconnaître les principales caractéristiques et de décrire l'intérieur et l'extérieur de chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Description extérieure
  - (c) Description intérieure

### 36.1 Généralités

- (1) Nommer le constructeur.
- (2) Décrire le type, la série et le modèle de l'aéronef.
- (3) Décrire les caractéristiques de rendement de chaque modèle d'aéronef.

### 36.2 Description extérieure

- (1) Indiquer le nombre de moteurs de chaque modèle d'aéronef, leur emplacement et leur désignation la plus courante. Intégrer l'APU dans cette description.
- (2) Décrire toutes les sorties/issues de chaque modèle d'aéronef, la désignation utilisée par l'exploitant aérien et la fonction principale de chaque sortie/issue.
- (3) Énumérer et décrire toutes les caractéristiques distinctives de chaque modèle d'aéronef.
- (4) Décrire les marques et les caractéristiques extérieures, et leur signification, notamment, sans s'y limiter, le numéro sur la queue ou sur la dérive, les feux de navigation, les phares d'atterrissage, les phares de roulage, les feux anticollision, les feux stroboscopiques et les sorties/issues.
- (5) Décrire l'emplacement des portes de soutes de chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien et décrire les procédures de l'exploitant aérien relatives à l'ouverture des portes de soutes.

### 36.3 Description intérieure

- (1) Décrire l'aménagement du poste de pilotage, y compris les sièges, le(s) siège(s) d'observateur et toutes les caractéristiques distinctives.
- (2) Décrire l'aménagement de la cabine de l'aéronef, y compris les sièges des membres d'équipage et des passagers, les offices, les toilettes, les compartiments de rangement, les cloisons, l'emplacement de l'équipement de sécurité et de secours, les panneaux de surpression/décompression et toute autre caractéristique particulière. Énoncer les éléments suivants :
  - (a) Nombre, emplacement, accès et retrait de son espace de rangement;
  - (b) Caractéristiques particulières de chaque item;
  - (c) Utilisation et description des commandes;

- (d) Précautions, limitations et conditions d'utilisation;
  - (e) Vérifications de l'état de service; et
  - (f) Procédures prévues en cas de dysfonctionnement et entretien après utilisation.
- (3) Décrire le fonctionnement de chaque siège et poste de membre d'équipage. Décrire le fonctionnement correct de l'ensemble de retenue de chaque siège, la méthode correcte pour l'attacher et réduire ainsi le risque de blessure au minimum, et les postes de membres d'équipage assignés pour le décollage et l'atterrissage.
- (4) Décrire les systèmes de détection des incendies à bord de chaque aéronef de la flotte de l'exploitant aérien relatifs aux procédures des agents de bord, y compris les éléments suivants :
- (a) Emplacement;
  - (b) Fonctionnement;
  - (c) Limitations;
  - (d) Déclenchement;
  - (e) Signes témoins du déclenchement;
  - (f) Mode d'interruption/réinitialisation;
  - (g) Entretien après déclenchement.
- (5) Décrire les postes des agents de bord dans la cabine, selon les différents aménagements, lors des exposés et démonstrations préalables au vol, à l'intention des passagers, sur les mesures de sécurité et des exposés sur les atterrissages d'urgence.
- (6) Décrire les caractéristiques de flottaison de chaque aéronef de la flotte de l'exploitant aérien, ainsi que les différentes assiettes (inclinaisons) possibles à la suite d'accidents ou d'incidents sur terre et sur l'eau, ainsi que leurs conséquences sur l'utilisation des sorties/issues.

### **37.0 Offices**

- (1) Objectifs de la formation :
- (a) Le stagiaire sera capable de nommer les composants des offices et de décrire le fonctionnement et les procédures de l'exploitant aérien en lien avec leur utilisation.
- (2) Portée :
- (a) Généralités

#### **37.1 Généralités**

- (1) Décrire les composants des offices.
- (2) Décrire le fonctionnement de chacun des composants.
- (3) Énoncer les procédures de sécurité prévues par l'exploitant aérien pour chacun des éléments des offices.
- (4) Préciser les incidences sur la sécurité des « méthodes de travail sécuritaires » dans les offices et expliquer comment appliquer ces méthodes.
- (5) Nommer les dangers potentiels résultant de déversements et de fuites dans les offices et décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien dans ce cas.

- (6) Définir ce que l'on entend par « robinets d'arrêt d'eau » dans les offices et préciser les procédures de l'exploitant aérien en ce qui a trait à l'utilisation de ces robinets.
- (7) Identifier les procédures des membres d'équipage en cas de dysfonctionnement électrique dans les offices.
- (8) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour signaler tout dysfonctionnement d'appareils dans les offices et préciser qui en a la responsabilité. Insister tout particulièrement sur la nécessité de transmettre cette information au nouvel équipage lorsqu'il y a un changement d'équipage.
- (9) Nommer les types de dispositifs de retenue, dans les offices et dans la cabine, de l'équipement d'office. Nommer les dispositifs de retenue des équipements portatifs. Décrire également quand et comment utiliser ces équipements et préciser qui a la responsabilité de les arrimer. Décrire les précautions et les procédures relatives à l'arrimage des chariots-repas et de l'équipement d'office en cas de turbulences en vol.
- (10) Identifier les procédures prévues par l'exploitant aérien pour la fixation des rideaux d'office et la position dans laquelle ils doivent être attachés pour le décollage et l'atterrissage et lors des escales avec passagers à bord.
- (11) Indiquer l'emplacement des espaces autorisés pour le rangement de l'équipement et des fournitures d'office excédentaires, plus particulièrement lors du décollage et de l'atterrissage; indiquer également les emplacements autorisés pour le rangement des déchets. Insister sur la nécessité de maintenir les sorties/issues et les espaces de rangement de l'équipement de secours dégagées et accessibles.
- (12) Identifier l'emplacement et l'aménagement de l'office du pont inférieur et indiquer ce qui suit :
  - (a) Politiques et procédures de l'exploitant aérien relatives à l'office du pont inférieur;
  - (b) Nombre maximum de personnes autorisées dans l'office du pont inférieur;
  - (c) Procédures de communication avec les membres d'équipage de l'office du pont inférieur; et
  - (d) Issues de secours de l'office du pont inférieur.
- (13) Identifier les procédures de l'exploitant aérien relatives à l'utilisation des ascenseurs, préciser quand et comment les utiliser, les caractéristiques de sécurité, ainsi que les procédures de rechange en cas d'ascenseur hors service.
- (14) Décrire les circonstances dans lesquelles l'alimentation électrique des offices peut être interrompue.

### **38.0 Systèmes de communication**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera en mesure de décrire les systèmes de communication à bord des aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien et d'utiliser efficacement les systèmes de communication dans des situations normales, anormales et d'urgence.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Système d'interphone
  - (c) Circuit d'annonces passagers
  - (d) Système d'appels passagers

- (e) Système de divertissement à bord
- (f) Système d'annonce automatique

### 38.1 Généralités

- (1) Décrire les composant des systèmes de communication pour les membres d'équipage et les communications destinées aux passagers.
- (2) Décrire les procédures de l'exploitant aérien concernant l'utilisation de chacun de ces éléments dans des situations normales et d'urgence, ainsi que les procédures en cas de panne ou d'éléments hors service.

### 38.2 Système d'interphone

- (1) Décrire les points suivants en ce qui a trait à l'interphone cabine :
  - (a) Emplacement des combinés et des commandes;
  - (b) Période d'utilisation/d'interdiction;
  - (c) Priorité d'appel; préciser les priorités selon la provenance et l'importance du message;
  - (d) Réponse prioritaire à donner aux appels des membre de l'équipage de conduite;
  - (e) Protocole d'interphone;
  - (f) Mode d'emploi de l'interphone;
  - (g) Carillons d'appel, voyants lumineux et autres indicateurs;
  - (h) Procédures de réinitialisation après utilisation;
  - (i) Procédures de l'exploitant aérien pour les situations normales et d'urgence;
  - (j) Procédures de rechange de l'exploitant aérien en cas de défaillance du système.

### 38.3 Circuit d'annonces passagers

- (1) Décrire les points suivants en ce qui a trait au système de sonorisation :
  - (a) Emplacement du système de sonorisation, des microphones et des commandes de chaque modèle d'aéronef;
  - (b) Priorité établie pour le système de sonorisation;
  - (c) Utilisation du système de sonorisation;
  - (d) Carillons d'appel, voyants lumineux et autres indicateurs;
  - (e) Procédures de réinitialisation après utilisation;
  - (f) Procédures de l'exploitant aérien pour les situations normales et d'urgence;
  - (g) Procédures de rechange de l'exploitant aérien en cas de défaillance du système.

### 38.4 Système d'appels passagers

- (1) Décrire les éléments, l'emplacement et le fonctionnement du système d'appels passagers, ainsi que les procédures de l'exploitant aérien en la matière.
- (2) Préciser les responsabilités des agents de bord concernant le système d'appels passagers.

**38.5 Système de divertissement à bord**

- (1) Décrire les éléments et l'emplacement du système de divertissement à bord, ainsi que les procédures de l'exploitant aérien en la matière.
- (2) Si le système de divertissement est utilisé dans le cadre des exposés destinés aux passagers sur les mesures de sécurité, préciser les procédures de rechange de l'exploitant aérien dans le cas d'une défaillance du système.
- (3) Énumérer les procédures de sécurité de l'exploitant aérien associées au système de divertissement à bord.

**38.6 Système d'annonce automatique**

- (1) Décrire le système d'annonce automatique.
- (2) Préciser le type d'information pour lequel il est programmé.
- (3) Indiquer à quel moment utiliser ce système et dans quel but.
- (4) Décrire comment le système est programmé et activé et préciser qui en est responsable.
- (5) Décrire les procédures d'utilisation du système d'annonce automatique, de même que les procédures de rechange en cas de panne du système.

**39.0 Systèmes d'éclairage**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de décrire les différents composants des systèmes d'éclairage intérieur et extérieur, et les procédures de l'exploitant aérien liées à leur utilisation.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

**39.1 Généralités**

- (1) Décrire les composants des systèmes d'éclairage intérieur et extérieur, notamment les éléments fixes et les éléments portatifs.
- (2) Décrire la fonction de chacun des composants des systèmes d'éclairage.
- (3) Décrire les commandes des différents composants des systèmes d'éclairage de chaque modèle d'aéronef, en précisant leur emplacement et leur mode de fonctionnement. Indiquer qui a la responsabilité de leur utilisation.
- (4) Décrire les caractéristiques de chaque composant lorsqu'il est utilisé dans des situations normales et d'urgence.
- (5) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien concernant l'utilisation de chaque composant du système d'éclairage, en situations normale et d'urgence.
- (6) Décrire les procédures de rechange à utiliser en cas de défaillance du système.
- (7) Préciser la durée d'utilisation et la durée de vie des composants des systèmes d'éclairage d'urgence.
- (8) Préciser les responsabilités pour activer les composants du système d'éclairage en situations normale et d'urgence.

## 40.0 Systèmes d'eau potable et d'eaux usées

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable d'identifier les éléments des systèmes d'eau potable et d'eaux usées, ainsi que les procédures de l'exploitant aérien concernant ces systèmes.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### 40.1 Généralités

- (1) Identifier les éléments des systèmes d'eau potable et d'eaux usées à bord.
- (2) Décrire l'emplacement des différents éléments des systèmes d'eau potable et d'eaux usées de chaque modèle d'aéronef, y compris les commandes ou les jauges applicables aux agents de bord.
- (3) Identifier le risque potentiel, pour la sécurité des vols, de fuites importantes d'eau potable ou d'eaux usées.
- (4) Décrire les responsabilités des membres d'équipage concernant le fonctionnement et le signalement des défaillances des systèmes d'eau potable et d'eaux usées.
- (5) Décrire le fonctionnement des robinets d'arrêt; préciser leur importance, leur emplacement, leur utilisation et leur désignation dans chaque modèle d'aéronef.

## 41.0 Système d'oxygène

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de reconnaître les composants des systèmes d'oxygène fixes et de décrire leur utilisation efficace dans toute situation susceptible de se produire à bord.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### 41.1 Généralités

- (1) Décrire les composants des systèmes d'oxygène à bord de l'aéronef, notamment ceux du poste de pilotage et de la cabine.
- (2) Décrire dans quelles circonstances chacun des composants des systèmes d'oxygène est utilisé. Décrire également l'administration d'oxygène à des fins thérapeutiques, en cas de décompression et comme oxygène d'appoint.
- (3) Indiquer l'emplacement des composants des systèmes d'oxygène, notamment des masques à oxygène et, le cas échéant, des masques de rechange.
- (4) Décrire les responsabilités des membres d'équipage et les procédures de l'exploitant aérien relativement aux systèmes d'oxygène.
- (5) Indiquer comment activer le système, indiquer la durée et les débits d'oxygène. Expliquer comment activer le débit d'oxygène vers chaque masque et comment s'assurer que l'oxygène arrive effectivement à un masque en particulier.
- (6) Décrire les procédures de rechange prévues par l'exploitant aérien pour accéder aux masques à oxygène en cas de défaillance du circuit fixe d'oxygène passagers.

- (7) Décrire les procédures de communication entre les membres d'équipage prévues par l'exploitant aérien pour déclencher les systèmes d'oxygène.

## 42.0 Systèmes de chauffage et de ventilation

- (1) Objectifs de la formation :

(a) Le stagiaire sera capable de décrire les éléments des systèmes de chauffage et de ventilation, et de mettre en œuvre correctement les procédures prévues par l'exploitant aérien pour l'utilisation et le fonctionnement de ces systèmes.

- (2) Portée :

(a) Généralités

### 42.1 Généralités

- (1) Décrire les composants et le fonctionnement des systèmes de chauffage et de ventilation.
- (2) Indiquer l'emplacement des conduits de ventilation et de chauffage qu'il est essentiel, pour les membres d'équipage, de connaître.
- (3) Indiquer l'emplacement des panneaux de commande des systèmes de chauffage et de ventilation, ainsi que les procédures de l'exploitant aérien en la matière et préciser les membres d'équipage responsables de leur surveillance.
- (4) Décrire les procédures de communication et de coordination des membres d'équipage qui s'appliquent à l'utilisation des systèmes de chauffage et de ventilation.
- (5) Décrire les conditions susceptibles de se produire, dans l'aéronef, en lien avec les systèmes de chauffage ou de ventilation, notamment la formation de condensation dans le compartiment passagers en raison des conditions météorologiques.

## 43.0 Sorties/issues

- (1) Objectifs de la formation :

(a) Le stagiaire sera capable de décrire les caractéristiques des différents types de sorties/d'issues et d'issues de secours du poste de pilotage pour chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien. Il devra également être en mesure de décrire l'utilisation de ces sorties/issues en situation normale, anormale ou d'urgence.

- (2) Portée :

- (a) Généralités
- (b) Utilisation en situation normale
- (c) Utilisation en situation anormale
- (d) Utilisation en situation d'urgence
- (e) Escalier escamotable

### 43.1 Généralités

- (1) Identifier chacun des différents types de sorties/d'issues de l'aéronef et d'issues de secours du poste de pilotage à bord de l'aéronef.

- (2) Nommer et décrire les caractéristiques de chacune des sorties/issues et des issues de secours du poste de pilotage.
- (3) Identifier la fonction normale de la sortie/l'issue.
- (4) Identifier les procédures de sécurité et les dangers potentiels associés à l'utilisation de la sortie/de l'issue ou de l'issue de secours du poste de pilotage.
- (5) Identifier l'autorisation d'exception relative à la liste MEL qui peut être accordée à un exploitant aérien en cas de dysfonctionnement d'une sortie/issue ou d'une glissière. Préciser les conditions dans lesquelles cette autorisation peut être accordée, de même que les procédures de l'exploitant aérien à suivre dans ce cas.

#### **43.2 Utilisation en situation normale**

- (1) Décrire les procédures de l'exploitant aérien en ce qui a trait à l'utilisation d'une sortie/issue en mode normal, y compris l'armement, le désarmement, l'ouverture et la fermeture.
- (2) Identifier les précautions prévues par l'exploitant aérien pour l'utilisation d'une sortie en mode normal.
- (3) Identifier qui a la responsabilité de manœuvrer les sorties/issues en situation normale.
- (4) Décrire les procédures de communication et de coordination des membres d'équipage, y compris tous les signaux associés à une sortie/issue en situation normale. Préciser qui est responsable de s'assurer de la mise en place de cette communication et expliquer l'importance de cette communication pour la sécurité des vols.

#### **43.3 Utilisation en situation anormale**

- (1) Définir ce que l'on entend par situation anormale d'une sortie/issue.
- (2) Décrire les caractéristiques d'une sortie/issue associées à un fonctionnement anormal.
- (3) Décrire les procédures de l'exploitant aérien en cas de fonctionnement anormal d'une sortie/issue, y compris la personne responsable de manœuvrer la sortie/l'issue, et les procédures de communication et de coordination des membres d'équipage.
- (4) Préciser les précautions à prendre en cas de fonctionnement anormal d'une sortie/issue.
- (5) Décrire les procédures pour remettre les sorties/issues en mode normal.

#### **43.4 Utilisation en situation d'urgence**

- (1) Définir ce que l'on entend par situation d'urgence.
- (2) Décrire les caractéristiques relatives au fonctionnement d'une sortie/issue lors d'une utilisation en situation d'urgence.
- (3) Décrire les procédures d'utilisation d'une sortie/issue en situation d'urgence.
- (4) Préciser les précautions à prendre en cas d'utilisation de la sortie/de l'issue en situation d'urgence.
- (5) Décrire les procédures de rechange de l'exploitant aérien qui permettent d'utiliser une sortie/issue en cas de dysfonctionnement.
- (6) Identifier qui a la responsabilité de manœuvrer une sortie en situation d'urgence.
- (7) Décrire les témoins visuels qui permettent de s'assurer que la glissière aile et la rampe sont gonflées.



**43.5 Escalier escamotable**

- (1) Définir ce que l'on entend par escalier escamotable et en indiquer l'emplacement.
- (2) Décrire les caractéristiques de l'escalier escamotable associées à son utilisation en situations normale, anormale et d'urgence.
- (3) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour l'utilisation de l'escalier incorporé en situations normale, anormale et d'urgence. Préciser la responsabilité des membres d'équipage relativement à son utilisation.
- (4) Identifier les précautions à prendre lors de l'utilisation de l'escalier incorporé.
- (5) Décrire les procédures de l'exploitant aérien en matière de communication et de coordination entre les membres d'équipage lors de l'utilisation de l'escalier incorporé.

**44.0 Caractéristiques uniques**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de reconnaître les caractéristiques particulières de chaque modèle d'aéronef ou encore les différences, sur un même modèle, découlant des différences d'aménagement intérieur ou des modifications apportées par le constructeur.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

**44.1 Généralités**

- (1) Identifier les caractéristiques, les procédures et l'équipement propres à chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien.
- (2) Décrire chaque différence, ainsi que ses effets sur les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant aérien et expliquer l'importance, pour la sécurité des vols, d'une bonne connaissance des membres d'équipage en la matière.
- (3) Décrire la responsabilité des membres d'équipage de maintenir leurs compétences et leurs connaissances de l'équipement et des systèmes de sécurité et d'urgence à bord des aéronefs.
- (4) Identifier la fonction des disjoncteurs dans les panneaux électriques et préciser les procédures de l'exploitant aérien pour le déclenchement des disjoncteurs, y compris les procédures de réenclenchement et de communication entre les membres d'équipage. Décrire les dangers potentiels, pour la sécurité des vols, du non-respect des procédures de l'exploitant aérien en matière de disjoncteurs.

## Formation initiale : Partie sept - Pratique

### 45.0 Pratique d'utilisation du circuit d'annonces passagers et du système d'interphone

#### 45.1 Critères relatifs à l'équipement

- (1) Chaque type de circuit d'annonces passagers et d'interphone installé dans un aéronef de la flotte de l'exploitant aérien est utilisé pour l'exercice pratique.

#### 45.2 Critères de rendement

- (1) Chaque stagiaire doit démontrer qu'il est capable d'appliquer correctement les techniques de communication en utilisant le circuit d'annonces passagers et d'interphone, et effectuer les opérations suivantes :
  - (a) Retirer le combiné de l'interphone de son emplacement;
  - (b) Activer le système et, le cas échéant, vérifier qu'il est activé;
  - (c) Effectuer au moins une annonce passagers de sécurité ou d'urgence;
  - (d) Désactiver et réinitialiser le système après utilisation;
  - (e) Remettre en place le combiné après utilisation;
  - (f) Retirer le combiné de l'interphone de son emplacement;
  - (g) Activer et choisir un poste;
  - (h) Communiquer avec le poste récepteur;
  - (i) Désactiver et réinitialiser le système après utilisation;
  - (j) Remettre en place le combiné après utilisation.

#### 45.3 Critères d'évaluation

- (1) Le rendement du stagiaire est observé, évalué et fait l'objet d'un compte rendu en fonction :
  - (a) de son utilisation correcte des systèmes;
  - (b) de la clarté du message;
  - (c) de l'utilisation appropriée de l'annonce;
  - (d) du respect des procédures de l'exploitant aérien.

### 46.0 Pratique concernant l'exposé destiné aux passagers

#### 46.1 Critères relatifs à l'équipement

- (1) Équipement de démonstration représentatif de l'ensemble des équipements utilisés sur les aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien.

#### 46.2 Critères de rendement

- (1) Chaque stagiaire doit accomplir chacune des tâches suivantes :

- (a) Exposé sur les mesures de sécurité avant le vol destiné à un passager nécessitant une attention particulière;
- (b) Exposé destiné à un ABP; et
- (c) Exécution d'une démonstration complète de sécurité, avant le vol, aux passagers.

#### 46.3 Critères d'évaluation

- (1) Le rendement du stagiaire est observé, évalué et fait l'objet d'un compte rendu en fonction :
  - (a) de l'exhaustivité du contenu de l'exposé;
  - (b) de son utilisation efficace des techniques de communication;
  - (c) de sa capacité à adapter le contenu aux besoins de la personne à laquelle s'adresse l'exposé;
  - (d) de son utilisation adéquate du contact visuel et du langage corporel;
  - (e) de l'utilisation et de la simulation correctes du fonctionnement de chaque équipement de démonstration;
  - (f) de la synchronisation des gestes de démonstration avec l'annonce verbale;
  - (g) de son niveau de confiance en soi et de son leadership;
  - (h) de son ouverture et de sa capacité à répondre aux questions;
  - (i) de ses efforts pour s'assurer que les points abordés ont été compris.

#### 47.0 Pratiques de manœuvre des sorties/issues de l'aéronef – Pour chaque modèle d'aéronef

##### 47.1 Critères relatifs à l'équipement

- (1) Chaque pratique doit être effectuée sur l'aéronef approprié ou à l'aide d'un dispositif d'entraînement approuvé.
- (2) Le dispositif d'entraînement doit :
  - (a) reproduire la hauteur, la largeur, le poids et les caractéristiques de fonctionnement de la sortie/l'issue du modèle d'aéronef où l'agent de bord exercera ses activités;
  - (b) être conçu de façon à ce que la sortie/l'issue représentée puisse être utilisée en mode normal ou en mode d'urgence, particulièrement en ce qui concerne la méthode de fonctionnement et les forces nécessaires pour la manœuvrer.
- (3) Chaque sortie/issue d'un aéronef peut être remplacée par une autre sortie/issue à condition que l'exploitant aérien ait effectué une analyse comparative pour déterminer leur compatibilité en ce qui a trait au type de sortie/d'issue, à la hauteur, à la largeur, au poids et à la force nécessaire pour les manœuvrer, et conformément au programme de formation de l'exploitant aérien.
- (4) Pour simuler le fonctionnement en situation d'urgence, les sorties/issues au niveau du sol équipées de glissières doivent comporter :
  - (a) une glissière fixée ou un dispositif de simulation approprié; ou
  - (b) la possibilité de simuler le poids de l'issue de secours en cas de défaillance du dispositif d'assistance de porte ou amortisseur actionneur l'assistance électrique.

**47.2 Critères de rendement – Manœuvre des portes en fonctionnement normal**

- (1) Chaque stagiaire doit, pour chaque modèle d'aéronef, manœuvrer chaque type de sortie/d'issue au niveau du sol en mode normal et effectuer les opérations suivantes :
  - (a) reconnaître le signal ainsi que les conditions en vertu desquels la sortie/l'issue peut être ouverte et fermée;
  - (b) évaluer les conditions à l'extérieur et à l'intérieur pour déceler des obstacles ou dangers pour les personnes ou les sorties/issues pendant l'ouverture et la fermeture;
  - (c) reconnaître le signal commandant l'armement et le désarmement de la sortie/de l'issue;
  - (d) exécuter l'armement et le désarmement de la sortie/de l'issue;
  - (e) vérifier le mode dans lequel se trouve la sortie/l'issue (armée ou désarmée) en effectuant les vérifications appropriées;
  - (f) ouvrir et fermer la sortie/l'issue en mode normal;
  - (g) activer les mécanismes de verrouillage des sorties/issues et en vérifier le bon fonctionnement;
  - (h) mettre en place, puis enlever la sangle d'interdiction de passage de cette sortie/issue;
  - (i) exécuter les vérifications postérieures à l'ouverture/la fermeture de cette sortie/issue.

**47.3 Critères de rendement – Manœuvre des portes en situation d'urgence**

- (1) Chaque stagiaire doit, pour chaque modèle d'aéronef, manœuvrer chaque type de sortie/d'issue au niveau du sol en situation d'urgence et effectuer les opérations suivantes :
  - (a) reconnaître le signal ou les conditions en vertu desquelles la sortie/l'issue doit être ouverte en situation d'urgence;
  - (b) vérifiez que la sortie/l'issue est dans le bon mode;
  - (c) évaluer les conditions à l'extérieur afin de déterminer si la sortie/l'issue est utilisable;
  - (d) le cas échéant, positionner le dispositif d'évacuation;
  - (e) ouvrir l'issue en mode d'urgence;
  - (f) verrouiller la sortie en position complètement ouverte;
  - (g) vérifier le déploiement et le gonflage de la rampe et/ou de la glissière et tirer la/les poignée(s) de gonflage manuel;
  - (h) prendre et maintenir la bonne position de protection (mains et corps); et
  - (i) accéder à la/aux poignée(s) de dégagement.

**47.4 Critères de rendement – Manœuvre du hublot issue de secours**

- (1) Chaque stagiaire doit, pour chaque modèle d'aéronef, manœuvrer chaque type de hublot issue de secours amovibles ou de trappe, et effectuer les opérations suivantes :
  - (a) reconnaître le signal ou les conditions dans lesquelles l'issue doit être ouverte;
  - (b) évaluer les conditions à l'extérieur afin de déterminer si la sortie/l'issue est utilisable;
  - (c) ouvrir et arrimer correctement la sortie/l'issue;
  - (d) décrire verbalement le placement correct de la sortie/l'issue après le retrait si les procédures de formation diffèrent des procédures opérationnelles;

- (e) vérifier le déploiement et le gonflage de la rampe et/ou de la glissière et tirer la/les poignée(s) de gonflage manuel;
  - (f) prendre et maintenir la bonne position de protection (mains et corps);
  - (g) accéder aux cordes de sauvetage, s'il est installé; et
  - (h) accéder à la/aux poignée(s) de dégagement.
- (2) Chaque stagiaire doit, pour chaque modèle d'aéronef, manœuvrer chaque type de hublot issue de secours à retrait automatique ou de trappe, et effectuer les opérations suivantes:
- (a) reconnaître le signal ou les conditions dans lesquelles l'issue doit être ouverte;
  - (b) évaluer les conditions à l'extérieur afin de déterminer si la sortie/l'issue est utilisable;
  - (c) ouvrir la sortie/l'issue;
  - (d) vérifier le déploiement et le gonflage de la rampe et/ou de la glissière et tirer la/les poignée(s) de gonflage manuel;
  - (e) prendre et maintenir la bonne position de protection (mains et corps); et
  - (f) accéder aux cordes de sauvetage, s'il est installé.

#### 47.5 Critères d'évaluation

- (1) Le rendement du stagiaire est observé et évalué et fait l'objet d'un compte rendu en fonction des éléments suivants :
- (a) reconnaissance et réponse rapide aux signaux;
  - (b) évaluation des conditions à l'extérieur afin de déterminer si la sortie/issue est utilisable;
  - (c) utilisation correcte des mécanismes de fonctionnement des sorties/issues, y compris la position des mains et du corps;
  - (d) utilisation de la terminologie et des procédures appropriées des exploitants aériens;
  - (e) le cas échéant, mise en place du dispositif d'aide à l'évacuation;
  - (f) verrouillage de la sortie/de l'issue en position complètement ouverte ou position correcte de la porte, du hublot ou de la trappe de plafond;
  - (g) vérification du déploiement et du gonflage de la rampe et/ou de la glissière et traction de la/des poignée(s) de gonflage manuel;
  - (h) adoption et maintien de la position de protection appropriée (mains et corps);
  - (i) accès correct aux cordes de sauvetage;
  - (j) accès correct à la/aux poignée(s) de dégagement;
  - (k) application correcte des procédures de l'exploitant aérien.

#### 47.6 Critères de rendement – Manœuvre de l'escalier escamotable

- (1) Pour chaque modèle d'aéronef équipé d'un escalier escamotable non intégré à la sortie/l'issue et non utilisé pour l'évacuation, chaque stagiaire doit effectuer les opérations suivantes :
- (a) appliquer les procédures établies par l'exploitant aérien pour s'assurer que la sortie/l'issue avec escalier escamotable est dans le mode approprié;
  - (b) choisir les commandes appropriées de l'escalier escamotable, le déployer et le replier;

- (c) vérifier que l'escalier escamotable est entièrement déployé et rétracté, et le verrouiller en place.
- (2) Démontrer l'extension et la rétraction adéquates des mains courantes et/ou des poignées d'assistance.
- (3) Démontrer toute caractéristique supplémentaire associée à l'escalier incorporé.

## **48.0 Pratique d'évacuation**

### **48.1 Généralités**

- (1) Il est entendu que, dans le cas d'un aéronef comptant plusieurs agents de bord, l'évacuation des passagers se fait vraisemblablement par plusieurs sorties/issues, et avec la contribution de l'ensemble des agents de bord. Par conséquent, lorsqu'une pratique est effectuée dans un aéronef, le scénario de l'exercice pratique doit exiger le nombre d'agents de bord normalement affecté sur ce type d'appareil.
- (2) Si la pratique a lieu à bord d'une cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence, le nombre d'agent de bord devra tenir compte de la configuration de cette cabine.
- (3) Chaque stagiaire doit occuper un poste d'agent de bord réel, puis exécuter les tâches et procédures requises pour ce poste. Si le poste occupé pour la pratique correspond à un double siège d'agent de bord et serait normalement occupé par deux agents. La pratique doit être menée de façon à refléter cette réalité.
- (4) Un stagiaire se préparant à une qualification pour un aéronef dont l'effectif comprend plusieurs agents de bord doit exécuter au moins une pratique conjointement avec d'autres stagiaires.

### **48.2 Critères relatifs à l'équipement**

- (1) Chaque pratique d'évacuation doit être effectuée dans un aéronef ou une cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence approuvée et représentative des types d'aéronefs auxquels l'agent de bord sera affecté.
- (2) Les pratiques d'évacuation au sol non préparée et les pratiques d'évacuation après un contact par inadvertance avec l'eau peuvent être effectuées à l'aide d'un dispositif d'entraînement, pourvu que :
  - (a) les dimensions et l'aménagement du dispositif d'entraînement soient représentatifs d'un aéronef en ce qui concerne les issues de secours et les espaces de rangement de l'équipement de sécurité et de secours;
  - (b) le poste des agents de bord, le positionnement de leurs sièges et le ou les panneau(x) associés soient représentatifs de ce qui se trouve dans un aéronef, particulièrement en ce qui concerne les sièges réservés aux agents de bord adjacents aux sorties/issues;
  - (c) la sortie/l'issue représentée puisse être utilisée en mode d'urgence, particulièrement en ce qui concerne la méthode de fonctionnement et les forces nécessaires pour la manœuvrer;
  - (d) tous les critères de rendement et d'évaluation puissent être satisfaits, en fonction du scénario applicable.

### 48.3 Scénarios de simulation

- (1) Une pratique est un scénario de formation et d'évaluation devant représenter un vol opérationnel et inclure des situations anormales et d'urgence, ainsi que des interactions entre les agents de bord, les membres de l'équipage de conduite et les passagers.
- (2) Un scénario d'exercice pratique ne doit pas comporter trop de variables qui surchargeraient le stagiaire. Il doit toutefois être complet, la valeur de la pratique étant liée à son degré de réalisme. Ces variables doivent en outre survenir dans un ordre différent d'une pratique à l'autre; elles doivent porter sur les points suivants, sans s'y limiter :
  - (a) sorties/issues inutilisables;
  - (b) dispositifs pneumatiques qui ne se gonflent que partiellement ou dont le gonflage automatique fait totalement défaut;
  - (c) assiette (inclinaison) extrême de l'avion qui peut obliger à renoncer à utiliser certaines sorties/issues et à diriger les passagers vers une autre sortie/issue;
  - (d) manque de visibilité;
  - (e) éclairage de la cabine de l'aéronef réglé pour être représentatif des vols en soirée ou de nuit;
  - (f) membres d'équipage frappés d'incapacité soudaine;
  - (g) sorties/issues devenant inutilisables pendant l'évacuation;
  - (h) passagers nécessitant une attention particulière;
  - (i) défaillance des systèmes d'urgence de l'aéronef;
  - (j) décompression;
  - (k) défaillance du circuit d'annonces passagers et du système d'interphone; et
  - (l) sorties/issues nécessitant l'utilisation de commandes non standard.

### 48.4 Critères de rendement – Évacuation au sol non préparée et pratique après un contact par inadvertance avec l'eau

- (1) Chaque stagiaire doit participer, en tant qu'agent de bord, à au moins une pratique au sol non préparée et à une pratique après un contact par inadvertance avec l'eau, qui intègre les procédures de l'exploitant aérien relatives à une sortie/issue spécifique.
- (2) Chaque stagiaire devra exécuter ce qui suit :
  - (a) s'installer dans un siège d'agent de bord et s'attacher;
  - (b) reconnaître qu'une situation d'urgence se développe et réagir de manière appropriée au scénario de l'exercice pratique;
  - (c) donner tous les commandes qui s'appliquent;
  - (d) savoir quand et comment commencer l'évacuation;
  - (e) activer le système d'éclairage de secours et, le cas échéant, le système de signaux d'évacuation;
  - (f) localiser et enfile un gilet de sauvetage et donner les commandes aux passagers de façon appropriée;
  - (g) évaluer les conditions à l'intérieur et à l'extérieur afin de déterminer si la sortie/l'issue sera utilisable tout au long de l'évacuation;

- (h) préparer et ouvrir la sortie/l'issue;
- (i) immobiliser la porte en position d'ouverture maximale ou ranger correctement le panneau de la sortie/de l'issue;
- (j) vérifier le déploiement et le gonflage de la rampe et/ou de la glissière et tirer la/les poignée(s) de gonflage manuel;
- (k) accéder aux cordes de sauvetage de sécurité, s'il est installé;
- (l) prendre la position de protection appropriée;
- (m) commencer l'évacuation des passagers;
- (n) exécuter les vérifications finales de la cabine, des toilettes et du poste de pilotage, puis emporter l'équipement de secours nécessaire;
- (o) évacuer l'aéronef ou la cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence;
- (p) accéder à la/aux poignée(s) de dégagement;
- (q) démontrer les procédures de postérieures à une évacuation de l'exploitant aérien.

#### 48.5 Critères d'évaluation

- (1) Le rendement du stagiaire est observé, évalué et fait l'objet d'un compte rendu en fonction des éléments suivants :
  - (a) utilisation correcte du mécanisme du siège, de l'ensemble de retenue et de la position de protection en fonction de la direction et de l'emplacement du siège;
  - (b) réaction correcte et rapide aux situations d'urgence;
  - (c) utilisation constante du vocabulaire prévu et des techniques de communication claires et positives adaptées au scénario de l'exercice pratique, et usage adéquat de l'autorité;
  - (d) activation du système d'éclairage de secours et, le cas échéant, du système de signaux d'évacuation;
  - (e) choix de la sortie/de l'issue appropriée pour le scénario d'évacuation;
  - (f) évaluation des conditions à l'intérieur et à l'extérieur visant à déterminer si la sortie/l'issue sera utilisable tout au long de l'évacuation;
  - (g) préparation et utilisation correcte de la sortie/l'issue;
  - (h) arrimage de la porte en position d'ouverture maximale ou rangement correct du panneau de la sortie/l'issue;
  - (i) vérification du déploiement et du gonflage de la rampe et/ou de la glissière et traction de la/des poignée(s) de gonflage manuel;
  - (j) accès correct aux cordes de sauvetage;
  - (k) adoption et maintien de la bonne position de protection (mains et corps);
  - (l) utilisation efficace des ABP pour les passagers nécessitant une attention particulière;
  - (m) pertinence des vérifications de la cabine, du retrait de l'équipement et des fournitures supplémentaires conformément au scénario et aux procédures de l'exploitant aérien;
  - (n) accès correct à la/aux poignée(s) de dégagement;
  - (o) application correcte des procédures de l'exploitant aérien en rapport avec le scénario; et
  - (p) application correcte des procédures postérieures à l'évacuation de l'exploitant aérien.



**48.6 Critères de rendement – Pratique d'évacuation par l'équipage – Amerrissage forcé ou atterrissage d'urgence préparé**

- (1) Chaque stagiaire doit participer en tant qu'agent de bord à au moins une pratique d'évacuation lors d'un atterrissage d'urgence préparé et à au moins une pratique d'amerrissage forcé.
- (2) Chaque stagiaire devra exécuter ce qui suit :
  - (a) reconnaître le signal indiquant une urgence en vol transmis par les membres de l'équipage de conduite et réagir en conséquence, selon les procédures de l'exploitant aérien;
  - (b) effectuer la préparation des passagers, de la cabine et de soi-même, conformément aux procédures de l'exploitant aérien et au scénario;
  - (c) choisir les passagers physiquement aptes (ABP) à aider à l'évacuation, puis donner des instructions pour qu'ils soient en mesure d'apporter l'aide nécessaire;
  - (d) savoir reconnaître le signal de prise de position de protection, ainsi que les signaux d'évacuation et réagir en conséquence;
  - (e) activer le système d'éclairage de secours et, le cas échéant, le système de signaux d'évacuation;
  - (f) préparer et utiliser les sorties/issues;
  - (g) évacuer les passagers;
  - (h) exécuter les vérifications finales de la cabine, des toilettes et du poste de pilotage, puis emporter l'équipement de secours nécessaire;
  - (i) évacuer l'aéronef ou le cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence; et
  - (j) démontrer les procédures de postérieures à une évacuation de l'exploitant aérien.

**48.7 Critères d'évaluation**

- (1) Le rendement du stagiaire est observé, évalué et fait l'objet d'un compte rendu d'évaluation conformément à la section 48.5 et aux points suivants :
  - (a) Application correcte des procédures de préparation à l'atterrissage d'urgence de l'exploitant aérien;
  - (b) Reconnaissance du comportement des passagers et réaction appropriée à celui-ci;
  - (c) Reconnaissance des messages de communication;
  - (d) Reconnaissance des problèmes et connaissance des solutions alternatives;
  - (e) Exactitude de l'exposé donné aux ABPs; et
  - (f) Connaissance des tâches et des responsabilités à accomplir et à assumer après le scénario d'évacuation, conformément aux procédures de l'exploitant aérien.

**49.0 Pratique – Radeau****49.1 Généralités**

- (1) Aux fins de la présente pratique, le terme radeau désigne à la fois la glissière-radeau et le radeau de sauvetage, sauf indication contraire.
- (2) La pratique avec radeau peut être effectuée sur terre (sec) ou dans l'eau (humide).

- (3) Lorsque l'exploitant aérien effectue des exercices d'entraînement en milieu humide, ceux-ci doivent être réalisés dans un plan d'eau ou une piscine d'une profondeur suffisante pour que l'exercice simulé soit réaliste.

#### 49.2 Critères relatifs à l'équipement

- (1) L'équipement de survie utilisé lors de la pratique avec radeau doit être représentatif de celui placé à bord de chaque modèle d'aéronef en ce qui a trait au poids, aux dimensions, à l'apparence, aux différentes caractéristiques techniques et au mode d'utilisation.
- (2) Les radeaux utilisés dans le cadre de la pratique peuvent être représentatifs de ceux installés dans chaque modèle d'aéronef en ce qui a trait au poids, aux dimensions, à l'apparence, aux caractéristiques techniques et au mode d'utilisation, et pour lesquels une formation aux différences a été dispensée.

#### 49.3 Critères de rendement

- (1) Chaque stagiaire devra exécuter ce qui suit :
- (a) repérer le compartiment de rangement du radeau de sauvetage et expérimenter la difficulté associée au déplacement du poids d'un radeau de sauvetage emballé, dans un espace restreint équivalant à une allée de cabine passagers;  
**Remarque** : Le paragraphe 49.3(1)(a) ne s'applique pas aux glissières-radeaux.
  - (b) observer toutes les caractéristiques d'un radeau bien gonflé;
  - (c) prendre place à bord du radeau et aider les passagers à y monter;
  - (d) accéder au cordon de gonflage;
  - (e) accéder au mécanisme de largage du radeau et décrire verbalement les procédures prévues par l'exploitant aérien pour le largage du radeau à partir de l'aéronef; et
  - (f) examiner la trousse de survie du radeau, puis la manière d'en utiliser tous les éléments.
- (2) Chaque stagiaire doit participer en tant qu'agent de bord aux activités suivantes :
- (a) lancer, gonfler, puis détacher les radeaux, soit en exécutant les actions ou en visionnant un vidéo de ces manœuvres;
  - (b) redresser un radeau renversé, soit en exécutant les actions ou en visionnant un vidéo de ces manœuvres;
  - (c) gérer correctement l'utilisation du radeau;
  - (d) monter le toit de protection contre les intempéries;
  - (e) attribuer les différentes tâches aux passagers;
  - (f) discuter des dangers associés au déplacement d'un radeau de sauvetage emballé dans l'espace restreint de la cabine jusqu'à une sortie/issue de l'aéronef; et
  - (g) discuter des principes de survie dans l'eau, de l'entretien des radeaux, et revoir le contenu de la trousse de survie et le fonctionnement des éléments qui la composent.

## 50.0 Pratique – Gilet de sauvetage

### 50.1 Critères relatifs à l'équipement

- (1) Les gilets de sauvetage utilisés dans le cadre de cette pratique doivent être identiques à chaque modèle que l'on retrouve à bord des avions de la flotte de l'exploitant aérien.

### 50.2 Critères de rendement

- (1) Chaque stagiaire doit effectuer les opérations suivantes avec chaque modèle de gilet de sauvetage à bord :
- (a) Retirer le gilet de sauvetage de sa pochette fermée/scellée;
  - (b) Enfiler le gilet de sauvetage et le gonfler en actionnant le dispositif de gonflage automatique d'au moins une chambre;
  - (c) Gonfler partiellement le gilet de sauvetage en soufflant dans la valve;
  - (d) S'exercer à dégonfler le gilet de sauvetage;
  - (e) Repérer le dispositif lumineux, puis revoir le fonctionnement;
  - (f) Repérer le sifflet;
  - (g) Se familiariser à l'utilisation d'un gilet de sauvetage pour enfant.

## 51.0 Pratique - Glissière d'évacuation

### 51.1 Critères relatifs à l'équipement

- (1) La glissière d'évacuation servant à la pratique doit être du même type que celle qui équipe les avions de l'exploitant aérien, plus particulièrement en ce qui a trait aux caractéristiques suivantes :
- (a) Glissières gonflables à double voie;
  - (b) Combinaison d'une glissière et d'une rampe gonflables;
  - (c) Glissières de pont supérieur;
  - (d) Glissières gonflables à une seule voie;
  - (e) Glissières non gonflables.

### 51.2 Critères de rendement

- (1) Chaque stagiaire doit effectuer une pratique avec glissière gonflable d'avion conformément à ce qui suit :
- (a) Repérer et toucher la poignée de gonflage manuel et la poignée de largage en se positionnant au seuil de la porte; et
  - (b) Glisser sur une glissière gonflable de chacune des catégories; ou
  - (c) Glisser sur une glissière gonflable de l'une des catégories et, pour chaque autre catégorie de glissière gonflable, visionner une vidéo de la séquence d'activation et de gonflage de la glissière avec vues internes et externes, le son caractéristique du gonflage, le largage et les procédures alternatives d'utilisation.

- (2) Chaque stagiaire doit effectuer une pratique avec glissière non gonflable d'aéronef conformément à ce qui suit :
  - (a) Repérer, puis récupérer la glissière d'évacuation, si cette dernière n'est pas fixée à la porte;
  - (b) Fixer les attaches de la glissière d'évacuation aux points de fixation appropriés du cadre de la porte;
  - (c) Positionner la glissière sur les sorties/issues; et
  - (d) Y prendre place pour descendre.

## **52.0 Pratique – Lutte contre les incendies**

### **52.1 Scénarios de simulation**

- (1) Les pratiques de lutte contre les incendies peuvent porter sur des incendies de classe A, B, C ou D, ou sur des incendies à haute énergie qui surviennent dans les endroits suivants :
  - (a) Cabine;
  - (b) Offices;
  - (c) Espaces clos restreints;
  - (d) Espaces inaccessibles; et
  - (e) Soutes accessibles.

### **52.2 Critères relatifs à l'équipement**

- (1) Les exercices d'entraînement à la lutte contre les incendies sont effectués à l'aide de l'aménagement intérieur que l'on trouve dans l'aéronef de l'exploitant aérien, selon le scénario de l'exercice, comme les sièges, les offices, les toilettes, les panneaux de commande, les compartiments de rangement supérieurs et les poubelles.
- (2) L'équipement de lutte contre les incendies et les éléments de fixation de cet équipement doivent être représentatifs de ce qu'on retrouve dans les aéronefs de l'exploitant aérien, plus particulièrement en ce qui a trait au poids, aux dimensions, aux types, aux commandes et au mode d'emploi. Toutes les différences par rapport aux caractéristiques de fonctionnement du véritable équipement de lutte contre les incendies doivent être abordées lors de la formation.
- (3) Les extincteurs portatifs manuels doivent être remplis d'un agent d'extinction compatible avec le type d'incendie susceptible de se produire à un endroit donné, ou encore avec un produit sans danger pour l'environnement. Les inhalateurs protecteurs avec bouteille d'oxygène portable et masque à oxygène intégral doivent être en bon état de fonctionnement et remplis d'oxygène. Les inhalateurs protecteurs autonomes peuvent être remplacés par un dispositif d'entraînement non opérationnel.
- (4) La pratique de lutte contre les incendies dans la cabine doit être effectuée à l'aide d'un dispositif d'entraînement pouvant reproduire de façon appropriée l'environnement et les caractéristiques de l'équipement prévus dans le scénario de l'exercice pratique, ou à l'aide d'un véritable aéronef.
- (5) Les critères relatifs à l'équipement, comme indiqué ci-dessus, doivent s'appliquer aux exercices d'entraînement requis indiqués dans les paragraphes 52.3, 52.4 et 52.5.

**52.3 Pratique – Utilisation de l'équipement**

- (1) Chaque stagiaire devra s'entraîner à exécuter les activités suivantes :
  - (a) Retirer du rangement, mettre et activer l'inhalateur protecteur de l'exploitant aérien et s'entraîner à appliquer les procédures de communication;
  - (b) Retirer du rangement et utiliser chaque type d'extincteur et les accessoires connexes; et
  - (c) Appliquer les procédures de lutte contre les incendies de l'exploitant aérien.

**52.4 Pratique – Extinction d'un incendie réel**

- (1) Chaque stagiaire doit démontrer l'efficacité d'un extincteur correctement utilisé pour éteindre un incendie réel.

**52.5 Critères de rendement – Pratique – Lutte contre les incendies dans la cabine**

- (1) Chaque stagiaire doit démontrer qu'il est capable d'exécuter les procédures de lutte contre les incendies de l'exploitant aérien dans la cabine d'un aéronef, à titre de pompier principal.
- (2) Chaque stagiaire devra exécuter ce qui suit :
  - (a) Reconnaître une situation d'incendie potentiel;
  - (b) Repérer l'origine de l'incendie;
  - (c) Appliquer les procédures de communication et de coordination de l'exploitant aérien;
  - (d) Choisir, puis prendre et utiliser l'extincteur approprié le plus proche et tout autre équipement de lutte contre les incendies;
  - (e) Informer, aider et rassurer les passagers; et
  - (f) S'assurer de l'absence de reprise de l'incendie et appliquer les procédures de l'exploitant aérien en matière de suivi après incendie.

**52.6 Critères d'évaluation**

- (1) Le rendement du stagiaire est observé, évalué et fait l'objet d'un compte rendu en fonction des éléments suivants :
  - (a) Reconnaître ou repérer le problème;
  - (b) Repérer l'emplacement exact du foyer d'incendie;
  - (c) Appliquer efficacement les procédures de communication/coordination de l'exploitant aérien pendant toute la durée de la pratique;
  - (d) Réagir le plus rapidement possible;
  - (e) Utiliser de manière adéquate l'équipement de lutte contre les incendies, en tenant compte du type et de l'emplacement de l'incendie, en tenant l'extincteur dans la bonne position de fonctionnement et en orientant la buse de l'extincteur de manière à optimiser l'effet de l'agent extincteur; et
  - (f) Prendre toute autre mesure qui s'impose.

## 53.0 Pratique - Lutte contre les incendies dans la soute du pont principal

### 53.1 Généralités

- (1) Cette pratique s'applique aux exploitants aériens qui ont confié aux agents de bord la responsabilité de la lutte contre les incendies dans la soute sur les aéronefs dotés de soutes de classe B visés par la consigne de navigabilité 93-07-15 et sur les aéronefs dotés de soutes de classe F qui sont exploités dans une configuration combinée fret et passagers du pont principal.
- (2) Cette pratique peut également être utilisée par les exploitants aériens qui ont confié les responsabilités de lutte contre les incendies dans la soute aux agents de bord sur les aéronefs dont les soutes de classe B sont accessibles.

### 53.2 Critères relatifs à l'équipement

- (1) L'équipement de lutte contre les incendies et les éléments de fixation de cet équipement doivent être identiques à ce qu'on retrouve dans les aéronefs de l'exploitant aérien, plus particulièrement en ce qui a trait au poids, aux dimensions, aux types, aux commandes et au mode d'emploi.

### 53.3 Critères de rendement

- (1) Chaque stagiaire devra s'entraîner à exécuter les activités suivantes :
  - (a) Enfiler les vêtements et l'équipement de protection dans le bon ordre et, tout en les enfilant
    - (i) Enfiler et activer ou simuler l'activation de l'inhalateur protecteur;
    - (ii) Choisir et sortir de son lieu de rangement l'équipement d'extinction approprié;
    - (iii) Fixer la rallonge de décharge de l'extincteur (le cas échéant); et
    - (iv) Défaire et remettre en place le raccord du filet de retenue (le cas échéant).
- (2) Chaque stagiaire doit participer au moins à une pratique qui démontre sa capacité à remplir efficacement les fonctions et responsabilités d'agent de bord pendant un incendie de soute en vol. Chaque exercice pratique doit comprendre les activités suivantes :
  - (a) Reconnaître une situation d'incendie potentiel;
  - (b) Appliquer les procédures de communication et de coordination de l'exploitant aérien;
  - (c) Utiliser les équipements de lutte contre les incendies et les équipements de protection appropriés, le cas échéant;
  - (d) Accéder à la soute;
  - (e) Repérer l'origine de l'incendie;
  - (f) Lutter contre l'incendie;
  - (g) Informer, aider et rassurer les passagers;
  - (h) Maîtriser l'incendie dans la soute et surveiller une éventuelle reprise; et
  - (i) Exécuter les procédures de l'exploitant aérien en matière de suivi après incendie.

### 53.4 Critères d'évaluation

- (1) Le rendement du stagiaire est observé, évalué et fait l'objet d'un compte rendu en fonction des :
  - (a) Reconnaître ou repérer le problème;

- (b) Repérer l'emplacement exact du foyer d'incendie;
- (c) Appliquer efficacement les procédures de communication/coordination de l'exploitant aérien pendant toute la durée de la pratique;
- (d) Réagir le plus rapidement possible;
- (e) Utiliser de manière adéquate l'équipement de lutte contre les incendies et des procédures de l'exploitant aérien propres au type de système de protection en place; et
- (f) Prendre toute autre mesure qui s'impose.

## **54.0 Pratique - Utilisation de l'équipement d'oxygène**

### **54.1 Critères relatifs à l'équipement**

- (1) L'équipement doit être identique à celui installé dans l'aéronef en ce qui concerne les dimensions, l'apparence, les caractéristiques, les commandes, la durée de charge, le fonctionnement et les ferrures de fixation utilisées.
- (2) Il n'est pas nécessaire d'effectuer la pratique suivant avec chaque type de bouteille d'oxygène portatif installée sur chaque aéronef lorsque les procédures de l'exploitant aérien, les ferrures de fixation, les masques à oxygène, les tubes, les raccords et les moyens d'activer le débit d'oxygène sont les mêmes d'une bouteille à l'autre. Lorsque les types diffèrent, la pratique doit être répétée avec l'équipement approprié.

### **54.2 Critères de rendement – Bouteilles d'oxygène portatif**

- (1) Chaque stagiaire doit utiliser chaque type de bouteille d'oxygène portatif conformément aux procédures de l'exploitant aérien et effectuer les opérations suivantes :
  - (a) Retirer la bouteille de son rangement ou de son support;
  - (b) Prendre le masque à oxygène et les tubes, et les fixer aux orifices de sortie appropriés;
  - (c) Utiliser la sangle de transport;
  - (d) Préparer le passager à recevoir de l'oxygène;
  - (e) Préparer la cabine en vue de l'administration d'oxygène;
  - (f) Définir le débit d'oxygène et s'assurer que ce débit est effectif, puis placer et fixer le masque sur le visage du passager;
  - (g) Sécuriser la bouteille d'oxygène en place et la positionner de façon à pouvoir surveiller le débit; et
  - (h) Être attentif au moment où l'oxygène n'est plus nécessaire, exécuter les procédures prévues par l'exploitant aérien pour couper l'alimentation en oxygène, puis arrimer le masque à oxygène et la bouteille d'oxygène.

### **54.3 Critères de rendement – Installation fixe d'oxygène thérapeutique**

- (1) Chaque stagiaire devra s'entraîner à exécuter les activités suivantes :
  - (a) Coordonner et communiquer avec les membres d'équipage, le cas échéant;
  - (b) Activer le système d'oxygène;
  - (c) Récupérer le masque et le tuyau, les fixer à l'orifice de sortie du système et ajuster au débit souhaité; et

- (d) Réinitialiser le système d'oxygène.

## **55.0 Pratique – Membre de l'équipage de conduite frappé d'incapacité soudaine**

### **55.1 Critères relatifs à l'équipement**

- (1) La pratique doit être effectuée à l'aide d'un aéronef approprié ou d'équipement représentatif de celui placé à bord de cet aéronef en ce qui a trait au poids, aux dimensions, à l'apparence, aux caractéristiques et au fonctionnement.
- (2) Le dispositif utilisé pour effectuer l'exercice de simulation d'une situation où un membre d'équipage de conduite est frappé d'une incapacité soudaine doit permettre de manœuvrer le système de retenue et le siège du poste de pilotage.

### **55.2 Critères de rendement**

- (1) Chaque stagiaire doit exécuter les opérations suivantes, pour chaque type d'aéronef dont le siège des membres de l'équipage de conduite se manœuvre d'une façon particulière :
  - (a) Éloigner le membre de l'équipage de conduite des commandes de vol et boucler et verrouiller correctement l'ensemble de retenue;
  - (b) Positionner le siège du membre de l'équipage de conduite à l'aide des commandes de siège;
  - (c) Appliquer les procédures prévues par l'exploitant aérien en matière de communication et de coordination entre les membres d'équipage pour aider les autres membres d'équipage.

**Remarque :** Après l'achèvement de l'exercice par chaque stagiaire en utilisant le paramètre de siège d'un membre d'équipage de vol, chaque stagiaire peut compléter le reste de cette formation en regardant une vidéo illustrant chacun des éléments des critères de rendement pour les autres aéronefs où le siège du membre d'équipage de vol est nettement différent.

## **56.0 Vol de familiarisation avec l'aéronef**

### **56.1 Généralités**

- (1) Les exploitants aériens qui exploitent des aéronefs avec un seul agent de bord affecté au service doivent effectuer au moins un vol de familiarisation avec l'aéronef avant de proposer l'entraînement en ligne.
- (2) Le stagiaire doit occuper le siège passager le plus proche pour bénéficier du meilleur poste d'observation et être supervisé par l'agent de bord qualifié.

### **56.2 Critères de rendement**

- (1) Le stagiaire doit porter l'uniforme et, en tant que membre supplémentaire par rapport aux effectifs minimaux des membres d'équipage, ne pas être affecté à des tâches normales de sécurité ou d'urgence. Toutefois, le stagiaire peut se voir confier des tâches de service.
- (2) Chaque vol de familiarisation doit comporter au moins trois décollages et trois atterrissages.
- (3) Chaque vol de familiarisation commence à l'heure habituelle d'enregistrement des membres d'équipage et consiste pour le stagiaire à observer les éléments suivants :



- (a) Tâches des agents de bord avant le vol;
- (b) Tâches des agents de bord en lien avec la sécurité;
- (c) Interactions quotidiennes entre les agents de bord et le personnel au sol;
- (d) Procédures de coordination des membres d'équipage;
- (e) Emplacement de l'équipement de secours;
- (f) Emplacement et utilisation de l'équipement d'office;
- (g) Procédures d'embarquement et d'avitaillement en carburant des aéronefs;
- (h) Fonctions des agents de bord avant le décollage;
- (i) Fonctions des agents de bord après le décollage;
- (j) Fonctions des agents de bord en vol;
- (k) Le cas échéant, fonctions des agents de bord lorsque la consigne lumineuse de boucler la ceinture de sécurité s'allume pendant les turbulences en vol;
- (l) Fonctions des agents de bord avant l'atterrissage;
- (m) Fonctions des agents de bord après l'atterrissage;
- (n) Fonctions des agents de bord lors du débarquement; et
- (o) Fonctions des agents de bord après le vol.

## **57.0 Vol d'observation dans le poste de pilotage**

### **57.1 Généralités**

- (1) La communication et la coordination entre les membres d'équipage ne peuvent être efficaces que si chacun d'entre eux comprend parfaitement les fonctions, les responsabilités et la charge de travail de chacun des autres membres, ainsi que les attentes auxquelles ceux-ci doivent répondre, pour toutes les phases du vol. Bien qu'il soit possible d'enseigner toutes ces notions en classe, rien ne vaut évidemment d'en faire l'expérience en situation réelle.
- (2) Le stagiaire devra effectuer au moins un vol d'observation dans le poste de pilotage d'un modèle d'aéronef exploité par l'exploitant aérien dans l'année civile suivant la fin de la formation en ligne de l'agent de bord auprès de l'exploitant aérien.
- (3) Les exploitants aériens peuvent compléter cette formation par une vidéo démontrant chacun des éléments des critères de rendement réalisée à bord de l'un de leurs aéronefs.

### **57.2 Critères de rendement**

- (1) Le stagiaire doit porter l'uniforme et, en tant que membre supplémentaire par rapport aux effectifs minimaux des membres d'équipage, ne pas être affecté à des tâches normales de sécurité ou de service.
- (2) Chaque vol d'observation dans le poste de pilotage comprend au minimum un décollage et un atterrissage.
- (3) Chaque vol d'observation dans le poste de pilotage commence à l'heure habituelle d'enregistrement des membres de l'équipage de conduite et consiste pour le stagiaire à observer les éléments suivants :
  - (a) Fonctions des membres de l'équipage de conduite avant le vol;

- (b) Charge de travail des membres de l'équipage de conduite et obligations relatives à la sécurité;
  - (c) Procédures de communication avec les membres d'équipage;
  - (d) Procédures de coordination des membres d'équipage;
  - (e) Aménagement du poste de pilotage;
  - (f) Emplacement de l'équipement de secours;
  - (g) Emplacement et fonctionnement des hublots du poste de pilotage;
  - (h) Emplacement et fonctionnement des trappe de plafond du poste de pilotage;
  - (i) Emplacement des commandes et fonctionnement des sièges des membres de l'équipage de conduite et des observateurs;
  - (j) Emplacement et fonctionnement du système d'oxygène du poste de pilotage;
  - (k) Emplacement des listes de vérifications d'urgence.
- (4) Les membres de l'équipage de conduite passent en revue avec chaque stagiaire une liste de vérifications d'urgence et la charge de travail associée à l'exécution de cette liste en cas de situation d'urgence.
- (5) Chaque stagiaire doit participer à un exposé après vol à la fin du vol d'observation dans le poste de pilotage.

## Formation annuelle

### Formation annuelle : Partie un – Initiation à l’aviation

#### 58.0 Vue d’ensemble de la réglementation

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L’agent de bord sera capable de nommer et de décrire la législation applicable aux agents de bord.
- (2) Portée :
  - (a) Lois et règlements

#### 58.1 Lois et règlements

- (1) Identifier et décrire les règlements spécifiques applicables aux membres d’équipage et à la sécurité de la cabine. Décrire les politiques et procédures applicables de l’exploitant aérien, notamment :
  - (a) les ceintures de sécurité et les ensembles de retenue connexes;
  - (b) l’équipement de survie;  
**Remarque** : L’équipement de survie peut désigner les radeaux de sauvetage, les gilets de sauvetage, les trousse de survie, etc.
  - (c) l’équipement d’oxygène;
  - (d) les trousse de premiers soins;
  - (e) la liste d’équipement minimal;
  - (f) les voies lumineuses situées à proximité du sol;
  - (g) les postes d’agents de bord;
  - (h) la définition d’un enfant en bas âge;
  - (i) les exigences minimales pour les membres d’équipage;
  - (j) l’exposé donné aux passagers;
  - (k) les cartes des mesures de sécurité et les cartes de consignes supplémentaires;
  - (l) la formation portant sur la contamination des surfaces des aéronefs;
  - (m) les bagages de cabine;
  - (n) le carnet de route de l’aéronef;
  - (o) les boissons alcooliques et les drogues;
  - (p) l’avitaillement en carburant avec un moteur en marche;
  - (q) l’équipement de survie;
  - (r) le manuel des agents de bord faisant partie du manuel d’exploitation de la compagnie;
  - (s) la loi sur la santé des non-fumeurs et le règlement sur la santé des non-fumeurs;
  - (t) les ELT;

- (u) les extincteurs et inhalateurs protecteurs;
- (v) le rangement de l'équipement et des fournitures.

## 59.0 Physiologie du vol

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de décrire les effets physiologiques les plus courants d'un vol dans un aéronef pressurisé et dans un aéronef non pressurisé, y compris les causes probables de ces effets, la façon de les reconnaître et les moyens de les atténuer.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Effets de l'altitude

### 59.1 Généralités

- (1) Définir le besoin d'oxygène de l'organisme, de même que les raisons pour lesquelles le manque d'oxygène peut provoquer l'incapacité soudaine d'un membre d'équipage.
- (2) Décrire les circonstances donnant lieu à un risque d'empoisonnement au monoxyde de carbone (CO), les signes et les symptômes d'un tel empoisonnement, ainsi que les moyens de déceler la présence de ce gaz et d'en réduire au minimum les effets. Mentionner notamment le risque d'empoisonnement au monoxyde de carbone attribuable au fonctionnement de l'équipement de soutien au sol pour aéronef.

### 59.2 Effets de l'altitude

- (1) Définir ce que signifie le mal de décompression et décrire les effets physiologiques d'un changement de pression sur les gaz à l'intérieur du corps. Préciser le temps minimal admissible entre une plongée sous-marine et un vol.
- (2) Définir l'hypoxie, les risques qu'elle entraîne, les signes et les symptômes ainsi que les moyens de l'identifier et d'en atténuer les effets.
- (3) Décrire le temps de conscience utile et les facteurs déterminants.
- (4) Identifier les personnes les plus sensibles aux effets de l'hypoxie.

## Formation annuelle : Partie deux – Rôles et responsabilités

### 60.0 Membres d'équipage

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera en mesure de décrire les rôles et les responsabilités qui lui incombent en vertu de la loi en ce qui concerne ses fonctions relatives à la sécurité.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### 60.1 Généralités

- (1) Décrire la responsabilité, pour les membres d'équipage, de maintenir à jour leurs connaissances concernant toutes les procédures de sécurité et d'urgence liées à leurs fonctions.
- (2) Définir l'obligation, pour les membres d'équipage, d'exécuter leurs fonctions conformément aux procédures de l'exploitant aérien et au RAC.
- (3) Expliquer aux membres d'équipage qu'ils sont tenus de garder à jour et d'avoir à leur portée la documentation, les publications et les manuels nécessaires pour le vol et de s'assurer qu'ils en connaissent bien le contenu. Les agents de bord doivent s'assurer que toutes les modifications sont examinées et insérées dans la section appropriée du manuel des agents de bord.
- (4) Énoncer l'obligation, pour les membres d'équipage, de signaler au PIC tout fait ayant une incidence sur la sécurité à bord.
- (5) Énoncer l'exigence de tenir à jour tous les documents personnels relatifs aux tâches opérationnelles en tout temps.
- (6) Préciser l'obligation, pour les membres d'équipage, de s'assurer qu'ils ont sous la main tout l'équipement de sécurité/de secours nécessaire, que celui-ci est en bon état de fonctionnement et qu'il est correctement rangé ou arrimé lorsqu'il n'est pas utilisé.
- (7) Énoncer l'obligation, pour les agents de bord, de s'assurer que tout l'équipement d'office et de service est en bon état de marche et correctement rangé ou arrimé lorsqu'il n'est pas utilisé.
- (8) Énoncer l'obligation, pour les membres d'équipage, de signaler tout équipement inutilisable, selon les procédures établies par l'exploitant aérien.
- (9) Énoncer l'obligation, pour les membres d'équipage, de suivre et de réussir le programme de formation de l'exploitant aérien, et d'entretenir et de conserver les qualifications nécessaires.
- (10) Définir la chaîne de commandement et expliquer l'autorité détenue par le PIC et le chef de cabine, et décrire son importance en ce qui concerne la sécurité des vols.
- (11) Expliquer pourquoi il est nécessaire de bien connaître les fonctions et responsabilités des autres membres d'équipage et d'être prêt à prendre leur relève, au besoin.
- (12) Décrire les procédures de l'exploitant aérien relatives aux exposés destinés aux membres d'équipage et décrire l'obligation, pour les agents de bord, d'assister et de participer à ces exposés.
- (13) Expliquer qu'est-ce qu'un agent de bord en formation et quelles tâches il peut accomplir lorsqu'il est affecté à un vol.
- (14) Expliquer l'importance, pour les membres d'équipage, de toujours rester vigilants et d'être prêts à intervenir à tout moment, en cas de situation anormale ou d'urgence, quelle qu'elle soit.

- (15) Décrire les politiques de l'exploitant aérien en ce qui a trait au port de l'uniforme.
- (16) Expliquer l'importance de l'uniforme de l'exploitant aérien comme moyen d'identification, en particulier en situation anormale ou d'urgence; expliquer également les politiques de l'exploitant aérien en ce qui a trait au port de l'uniforme en situation d'urgence.

PAS EN VIGUEUR

## Formation annuelle : Partie trois - Procédures de sécurité

### 61.0 Coordination des membres d'équipage

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de définir les éléments de la coordination des membres d'équipage et son importance pour la sécurité.
- (2) Portée :
  - (a) Coordination des membres d'équipage

### 61.1 Coordination des membres d'équipage

- (1) Décrire l'importance de la coordination entre les membres d'équipage lorsqu'il s'agit d'appliquer les procédures de l'exploitant aérien, notamment en situation anormale ou d'urgence.
- (2) Décrire les effets positifs de la coordination des membres d'équipage sur l'environnement de travail et le moral, et montrer comment ces éléments contribuent efficacement à la sécurité des vols.

### 62.0 Communication

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera capable de décrire les procédures de communication de l'exploitant aérien et de démontrer l'importance d'une communication efficace en situations normale, anormale et d'urgence.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Communication

### 62.1 Généralités

- (1) Décrire les procédures de l'exploitant aérien concernant les communications en situation normale, anormale et d'urgence.
- (2) Décrire l'importance d'une communication efficace, plus particulièrement en situations anormale et d'urgence.
- (3) Décrire l'obligation, pour les membres d'équipage, de fournir des informations complètes et exactes au PIC, pour que celui-ci puisse prendre des décisions.

### 62.2 Communication

- (1) Préciser la différence entre la communication verbale et la communication non verbale, et décrire les conséquences de la transmission de divers types de messages.

### 63.0 Contamination des surfaces

- (1) Objectifs de la formation :

- (a) L'agent de bord sera capable d'expliquer l'expression « contamination des surfaces », de décrire ses propres responsabilités en la matière, et d'énumérer les procédures prévues par l'exploitant aérien pour signaler tout signe de contamination des surfaces au PIC.
- (2) Portée :
- (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage
  - (c) Dégivrage et antigivrage

**Remarque** : Il est possible d'utiliser le document Lignes directrices pour les aéronefs - lors de givrage au sol - TP 14052 pour compléter cet objectif de formation.

### **63.1 Généralités**

- (1) Définir la contamination des surfaces, ainsi que les dangers que cette contamination présente pour le vol.
- (2) Préciser les surfaces critiques d'un aéronef pour chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien.
- (3) Donner des exemples des conditions les plus susceptibles d'entraîner une contamination des surfaces.
- (4) Donner des exemples du concept de l'aéronef propre et des signes visibles de contamination des surfaces.

### **63.2 Responsabilités des membres d'équipage**

- (1) Définir les responsabilités des agents de bord en ce qui a trait au signalement, auprès du PIC, de tout signe de contamination des surfaces, dès qu'il est décelé par un agent de bord ou un passager.
- (2) Préciser l'obligation pour le PIC ou son remplaçant désigné de donner suite à tout signalement de signes avant-coureurs de contamination.
- (3) Décrire l'obligation, pour le PIC, de s'assurer que les membres d'équipage sont informés de la décision de procéder au dégivrage/à l'antigivrage avant le début de la procédure.
- (4) Décrire les procédures de l'exploitant aérien visant à informer les agents de bord avant le dégivrage ou l'antigivrage.
- (5) Décrire l'obligation d'informer les passagers avant le dégivrage ou l'antigivrage de l'aéronef, le contenu de l'annonce et la personne chargée d'informer les passagers.

### **63.3 Dégivrage et antigivrage**

- (1) Décrire les divers types d'équipement utilisés pour le dégivrage, ainsi que les procédures de dégivrage/d'antigivrage de l'aéronef.
- (2) Décrire l'éventualité qu'un givrage des surfaces critiques de l'aéronef se produise en cas de retard du décollage pendant une durée suffisamment longue après les opérations de dégivrage ou d'antigivrage.
- (3) Décrire les procédures de l'exploitant aérien pour faire face aux dangers possibles pendant le dégivrage ou l'antigivrage.
- (4) Décrire les types de liquide de dégivrage et d'antigivrage, ainsi que leur fonction, leurs caractéristiques et leurs utilisations.



## 64.0 Exposés

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de définir les divers types d'exposés, de même que l'information qui doit être transmise lors de chacun de ces exposés.
- (2) Portée :
  - (a) Exposés donnés aux membres d'équipage
  - (b) Exposés donnés aux passagers

### 64.1 Exposés donnés aux membres d'équipage

- (1) Indiquer quand les exposés destinés aux membres d'équipage sont nécessaires.
- (2) Décrire les sujets à aborder lors des exposés avant vol des membres d'équipage.
- (3) Préciser l'obligation, pour les membres d'équipage, de poser des questions si toute l'information requise n'a pas été communiquée lors de l'exposé ou si cette information ne leur paraît pas claire.
- (4) Préciser qui doit assister aux différents types d'exposés destinés aux membres de l'équipage et quel doit être le niveau de préparation et de participation de chacun.

### 64.2 Exposés donnés aux passagers

- (1) Préciser le contenu des annonces passagers obligatoires et le moment où elles doivent être effectuées :
  - (a) avant le décollage;
  - (b) après le décollage;
  - (c) en vol, lorsque consignes lumineuses « Boucler les ceintures » se sont allumées en raison de turbulences;
  - (d) avant l'atterrissage;
  - (e) avant le débarquement des passagers;
  - (f) exposé individuel sur les mesures de sécurité.

## 65.0 Vérifications de sécurité

- (1) Objectifs de la formation
  - (a) L'agent de bord sera capable d'expliquer l'importance des vérifications de sécurité de la cabine et des passagers, et de définir la liste d'équipement minimal d'un aéronef.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### 65.1 Généralités

- (1) Expliquer l'importance des vérifications de sécurité dans la cabine et des passagers avant le vol, en vol et avant l'atterrissage, et leur incidence sur la sécurité des vols.
- (2) Définir ce que l'on entend par MEL et préciser les articles de cabine qui doivent y figurer.

- (3) Décrire les conditions susceptibles d'influer sur la navigabilité et qu'il convient de signaler immédiatement au PIC.

## 66.0 Traitement des passagers

- (1) Objectifs de la formation :
- (a) L'agent de bord sera capable de déterminer les divers types de passagers qui peuvent être transportés et de préciser les éléments à prendre en considération en ce qui a trait à la sécurité.
- (2) Portée :
- (a) Généralités
  - (b) Surveillance des passagers

### 66.1 Généralités

- (1) Décrire l'obligation, pour les passagers, de respecter les directives des membres d'équipage.
- (2) Décrire les types de passagers pouvant être présents à bord, notamment les passagers qui nécessitent une attention particulière.
- (3) Décrire les procédures de l'exploitant aérien sur les conditions d'acceptation et le transport des passagers nécessitant une attention particulière ainsi que des dispositifs mentionnés dans la liste suivante :
- (a) Couveuses;
  - (b) Civières;
  - (c) Personnes présentant une déficience physique ou sensorielle, ou des limites de compréhension;
  - (d) Personnes voyageant avec de l'oxygène thérapeutique pour des raisons médicales;
  - (e) Personnes voyageant avec un accompagnateur;
  - (f) Animaux de service;
  - (g) Ensembles de retenue d'enfant;
  - (h) Mineurs non accompagnés;
  - (i) Prisonniers; et
  - (j) Personnes expulsées avec ou sans escorte.

**Remarque** : Dans chacun des cas indiqués ci-dessus, décrire les considérations spéciales en matière de traitement, par exemple, l'utilisation ou non de certains sièges (y compris les restrictions applicables aux différents modèles d'aéronef), les façons d'attacher les personnes ou d'arrimer l'équipement (selon le cas) pour toutes les phases de vol, les exposés individuels sur les mesures de sécurité.

- (4) Exposer les politiques de l'exploitant aérien en ce qui a trait à l'autorisation ou au refus d'admettre à bord certains types de passagers et préciser qui doit prendre une telle décision.
- (5) Préciser les règlements applicables au traitement des passagers qui semblent être sous l'effet de l'alcool ou de drogues et énoncer les politiques et les procédures prévues par l'exploitant aérien relativement au service de boissons alcooliques aux passagers.

## 66.2 Surveillance des passagers

- (1) Préciser les responsabilités des membres d'équipage en ce qui a trait à la surveillance des passagers alors que l'aéronef est au sol, y compris lors de l'embarquement, du débarquement et des escales. Mentionner le nombre de membres d'équipage qui doivent être à bord de l'aéronef pour chacune de ces opérations.
- (2) Expliquer pourquoi les tâches liées à la sécurité sont plus importantes que celles du service lors de l'embarquement des passagers.

## 67.0 Sièges et ceintures de sécurité – Passagers et membres d'équipage

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de préciser les exigences et les procédures prévues par l'exploitant aérien en ce qui a trait aux sièges et aux ensembles de retenue des passagers et des membres d'équipage.
- (2) Portée :
  - (a) Sièges des passagers
  - (b) Sièges des membres d'équipage

### 67.1 Sièges des passagers

- (1) Décrire l'obligation, pour chaque personne, d'avoir un siège assigné, avec ceinture de sécurité (individuelle).
- (2) Décrire les politiques et les procédures de l'exploitant aérien concernant les sièges des rangées d'issue de secours et les personnes qui ne peuvent pas occuper les sièges des rangées d'issue de secours.
- (3) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour déplacer des passagers à d'autres sièges, conformément aux exigences et aux procédures portant sur l'utilisation des sièges des rangées d'issue de secours.
- (4) Expliquer où peuvent s'asseoir les passagers nécessitant une attention particulière pour chaque modèle d'aéronef, en tenant compte de la proximité des sorties/issues, de l'accessibilité des masques à oxygène et de la facilité d'évacuation de ces personnes.
- (5) Déterminer les restrictions relatives aux sièges passagers sur les aéronefs équipés de sièges passagers au pont supérieur ou au pont inférieur, le cas échéant.
- (6) Préciser les restrictions s'appliquant à l'utilisation des sièges passagers par un adulte portant un enfant en bas âge (bébé) dans ses bras.
- (7) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour l'utilisation de couchettes pour bébé, en précisant quand il est possible d'utiliser ces couchettes, de même que les restrictions relatives à l'occupant.
- (8) Expliquer l'obligation, pour les passagers, d'occuper le siège qui leur est attribué, leur ceinture de sécurité bouclée, lors du roulage, du décollage et de l'atterrissage, et chaque fois qu'un membre d'équipage leur en donne l'ordre. Décrire dans quelle position il convient de placer le dossier des sièges qui équipent la flotte de l'exploitant aérien pour le décollage et l'atterrissage.

## 67.2 Sièges des membres d'équipage

- (1) Préciser les personnes autorisées à occuper les différents sièges des agents de bord et mentionner également qui détient l'autorité de prendre cette décision.
- (2) Décrire l'importance de s'assurer du bon état de fonctionnement des sièges des agents de bord et préciser qui en a la responsabilité et à quel moment les vérifications doivent être effectuées.
- (3) Énumérer les éléments d'une vérification avant vol portant sur le bon état de fonctionnement d'un siège d'agent de bord.
- (4) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien et indiquer quel autre siège il est possible d'occuper en cas de siège d'agent de bord inutilisable ou hors service.
- (5) Décrire l'obligation, pour les agents de bord, d'être assis et attachés lors du mouvement de l'aéronef en surface, du décollage, de l'atterrissage, et en présence de turbulences, ou encore chaque fois que le PIC ou le chef de cabine l'ordonne.
- (6) Décrire les signaux ou les commandes donnés verbalement aux agents de bord pour qu'ils s'assoient dans les sièges désignés et s'attachent. Préciser qui a la responsabilité de donner ces signaux ou ces commandes.

## 68.0 Bagages de cabine

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de définir ce que l'on entend par bagage de cabine et de décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien concernant l'acceptation et le rangement des bagages de cabine, ainsi que toute restriction applicable.
- (2) Scope:
  - (a) Bagages de cabine des passagers
  - (b) Bagages de cabine des membres d'équipage

### 68.1 Bagages de cabine des passagers

- (1) Décrire le programme de contrôle des bagages de cabine de l'exploitant aérien et les procédures relatives aux espaces de rangement autorisés.
- (2) Préciser les conséquences pour la sécurité d'un mauvais rangement des bagages de cabine.
- (3) Énoncer l'obligation, pour les membres d'équipage, de s'assurer que les bagages de cabine sont correctement rangés lorsque requis et avant que la/les porte(s) d'entrée des passagers soit/soient fermée(s).
- (4) Décrire les procédures de l'exploitant aérien relatives aux bagages de cabine qui ne peuvent pas être correctement rangés.
- (5) Énoncer les politiques et les procédures de l'exploitant aérien en ce qui a trait au transport d'animaux vivants dans le compartiment passagers.
- (6) Énoncer les effets du bagage de cabine sur les calculs de masse et centrage, applicables aux modèles d'aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien.
- (7) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour l'acceptation, dans le compartiment passagers, de bagages et de fret sur les sièges, et relativement à la façon de les arrimer; mentionner également les dispositifs ou l'équipement dont l'utilisation est approuvée pour leur arrimage.

- (8) Expliquer pourquoi il est nécessaire de garder les voies de sortie/d'issue libres de tout obstacle, comme les bagages de cabine.
- (9) Expliquer pourquoi il est nécessaire de garder l'équipement de secours libre de tout obstacle.
- (10) Décrire les procédures de sécurité visant à éviter les blessures lors de l'ouverture des compartiments de rangement supérieurs, y compris pendant les périodes de turbulences et après l'atterrissage.

### **68.2 Bagages de cabine des membres d'équipage**

- (1) Décrire les politiques et les procédures de l'exploitant aérien concernant le rangement des bagages des membres d'équipage dans la cabine passagers, y compris l'acceptation des bagages des membres de membres de l'équipage qui ne sont pas de service.
- (2) Préciser les emplacements de rangement des bagages de cabine des membres d'équipage, pour chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien.

## **69.0 Appareils électroniques portatifs**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable d'expliquer ce que l'on entend par appareils électroniques portatifs et de décrire les politiques et les procédures de l'exploitant aérien relatives à l'acceptation et à l'utilisation de ce type d'appareil à bord de l'aéronef.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### **69.1 Généralités**

- (1) Énoncer les appareils électroniques portatifs les plus susceptibles d'être transportés à bord de l'aéronef.
- (2) Énumérer les dangers que l'utilisation de ces appareils électroniques portatifs peut entraîner pour la sécurité des vols.
- (3) Décrire les politiques et les procédures de l'exploitant aérien en ce qui a trait aux appareils électroniques portatifs et préciser les cas d'exception.
- (4) Préciser les préoccupations liées à la sécurité pour la sécurité que présente l'utilisation de casques d'écoute pendant les phases critiques du vol, les situations anormales, l'embarquement, le débarquement et lors de déplacement sur une aire de trafic ouverte.

## **70.0 Service passagers au sol**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de décrire ce que l'on entend par service aux passagers au sol, les conditions dans lesquelles le service aux passagers au sol est acceptable, et les procédures de l'exploitant aérien à suivre en la matière.
- (2) Portée :
  - (a) Responsabilités des membres d'équipage

### **70.1 Responsabilités des membres d'équipage**

- (1) Expliquer l'importance de la communication entre les membres d'équipage et de la coordination de leurs tâches lorsque ceux-ci proposent un service aux passagers au sol.
- (2) Déterminer quand le service aux passagers au sol peut être exécuté et les procédures de sécurité de l'exploitant aérien qui s'y rapportent.

### **71.0 Avitaillement en carburant avec passagers à bord**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de décrire les exigences réglementaires en ce qui a trait à l'avitaillement en carburant avec passagers à bord, de même que les procédures prévues par l'exploitant aérien dans ce cas pour chaque modèle d'aéronef de sa flotte.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage

#### **71.1 Généralités**

- (1) Énumérer les dangers potentiels que comporte l'avitaillement en carburant pour l'aéronef, l'équipage et les passagers qui sont à bord.
- (2) Préciser les types de procédures d'avitaillement en carburant pour lesquels il est indispensable de faire descendre les passagers et les membres d'équipage, et énumérer les dangers potentiels qui peuvent nécessiter un débarquement.
- (3) Décrire les précautions et les procédures de l'exploitant aérien applicables lors de l'avitaillement en carburant avec passagers à bord.
- (4) Définir et décrire les issues/sorties désignées pour l'évacuation pendant l'avitaillement en carburant et les procédures associées de l'exploitant aérien pour chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien.

#### **71.2 Responsabilités des membres d'équipage**

- (1) Préciser les responsabilités des membres d'équipage et le type de communication lors d'un avitaillement en carburant avec passagers à bord.
- (2) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien en cas de fuite ou de déversement de carburant, et préciser les procédures de communication et de coordination que les membres d'équipage doivent appliquer.
- (3) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien en cas d'infiltration de vapeurs de carburant dans la cabine passagers, y compris les communications des membres d'équipage et le processus de décision relatif au débarquement éventuel des passagers.

### **72.0 Mesures préalables au décollage et à l'atterrissage**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de décrire les procédures de sécurité de l'exploitant aérien associées au décollage et à l'atterrissage.

- (2) Portée :
  - (a) Responsabilités des membres d'équipage
  - (b) Situations anormales

### **72.1 Responsabilités des membres d'équipage**

- (1) Énumérer les préparatifs à exécuter pour que tout soit bien rangé dans la cabine avant que l'aéronef se déplace au sol, décolle et atterrisse.
- (2) Préciser dans quelles circonstances les membres d'équipage doivent enfreindre le principe de poste de pilotage stérile. Décrire le type de renseignements de sécurité qu'ils sont alors tenus de communiquer et la nécessité de s'exprimer de façon claire, concise et précise, et en temps opportun.
- (3) Définir en quoi consiste la « révision silencieuse » et en préciser les composantes; mentionner également à quel moment elle doit avoir lieu et qui doit l'effectuer.

### **72.2 Situations anormales**

- (1) Définir ce qu'est un « décollage interrompu » et décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien dans ce cas.
- (2) Définir ce que signifie une « approche interrompue » et décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien dans ce cas.

## **73.0 Anomalies des hélices**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de décrire les caractéristiques d'une survitesse ou de l'emballement de l'hélice et il connaîtra les procédures prévues par l'exploitant aérien pour remédier à ces situations.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### **73.1 Généralités**

- (1) Définir en quoi consiste la survitesse ou l'emballement d'une hélice et à quelles situations d'urgence ces anomalies peuvent donner lieu.
- (2) Décrire comment reconnaître ces anomalies de fonctionnement des hélices et leurs effets sur les caractéristiques du vol.
- (3) Énoncer les procédures de communication des membres d'équipage prévues par l'exploitant aérien dans le cas de défauts de fonctionnement des hélices.
- (4) Énoncer les procédures de l'exploitant aérien relatives au déplacement des passagers.

## **74.0 Sécurité sur l'aire de trafic**

- (1) Objectifs de la formation :

- (a) L'agent de bord sera capable de décrire les éléments relatifs à la sécurité sur l'aire de trafic des aéroports, les responsabilités quant au déplacement en toute sécurité des passagers sur l'aire de trafic et les procédures prévues par l'exploitant aérien à ces fins.
- (2) Portée :
  - (a) Dangers sur l'aire de trafic
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage
  - (c) Exploitants d'hélicoptères

#### **74.1 Dangers sur l'aire de trafic**

- (1) Énoncer les dangers auxquels une personne peut être exposée sur l'aire de trafic d'un aéroport.
- (2) Décrire les dangers imputables au trafic, y compris les mouvements des aéronefs, la rotation des hélices, des rotors, le souffle des réacteurs et les véhicules.

#### **74.2 Responsabilités des membres d'équipage**

- (1) Énoncer les obligations et les procédures prévues par l'exploitant aérien pour l'escorte des passagers sur l'aire de trafic des aéroports.
- (2) Décrire la coordination nécessaire entre les membres d'équipage et le personnel au sol afin d'assurer la sécurité des passagers et énoncer les moyens d'y parvenir.
- (3) Énoncer les responsabilités des membres d'équipage en ce qui a trait à l'ouverture/la fermeture, au verrouillage/au déverrouillage des portes de l'aérogare.

#### **74.3 Exploitants d'hélicoptères**

- (1) Énumérer les dangers pour la sécurité que comporte l'exploitation d'hélicoptères sur l'aire de trafic.
- (2) Décrire les bonnes façons de s'approcher d'un hélicoptère, selon que le rotor est immobile ou en rotation.
- (3) Énoncer les procédures de communication et de coordination entre les membres d'équipage et le personnel au sol, qui visent à faire en sorte que les passagers soient escortés lors de leurs déplacements, lorsqu'ils quittent l'hélicoptère ou se dirigent vers celui-ci, ou se trouvent à proximité.
- (4) Expliquer à quel moment l'embarquement ou le débarquement des passagers peut se faire sans danger et préciser qui doit en prendre la décision et comment celle-ci doit être transmise aux membres d'équipage.
- (5) Décrire en quoi les règlements d'exploitation prévus diffèrent de ceux qui sont applicables aux aéronefs à voilure fixe.

#### **75.0 Turbulences**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de décrire les dangers que comportent les turbulences, de même que les procédures de l'exploitant aérien destinées à assurer la sécurité des passagers et des membres d'équipage lorsque surviennent des turbulences en vol.
- (2) Portée :



- (a) Généralités
- (b) Responsabilités des membres d'équipage

### **75.1 Généralités**

- (1) Décrire les turbulences et les intensités de turbulence décrites dans l'AIM de TC.
- (2) Énumérer les dangers que les turbulences comportent pour l'aéronef, ainsi que pour les membres d'équipage et les passagers.

### **75.2 Responsabilités des membres d'équipage**

- (1) Expliquer l'importance des communications et de la coordination entre membres d'équipage en cas de turbulences et décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien en matière de communication et de coordination.
- (2) Préciser les consignes de sécurité à donner aux passagers en cas de turbulences.
- (3) Expliquer les procédures de l'exploitant aérien et les responsabilités des membres d'équipage, afin de s'assurer que les passagers respectent leurs directives.

## **76.0 Membres d'équipage frappés d'incapacité soudaine**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien lorsqu'un membre d'équipage est frappé d'incapacité soudaine.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Incapacité soudaine d'un membre de l'équipage de conduite
  - (c) Incapacité soudaine d'un agent de bord

### **76.1 Généralités**

- (1) Définir les causes possibles d'incapacité soudaine d'un membre d'équipage.
- (2) Identifier les conséquences pour la sécurité des vols de l'incapacité soudaine d'un membre de l'équipage de conduite ou d'un agent de bord et ce, pour les différents modèles d'aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien.
- (3) Identifier quels sont les endroits les mieux adaptés pour déplacer les membres d'équipage frappés d'incapacité soudaine et ce, à bord des différents modèles d'aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien.
- (4) Identifier où et comment installer et attacher un membre d'équipage frappé d'incapacité soudaine en vue de l'atterrissage ou pendant les turbulences en vol.
- (5) Énoncer les procédures de communication que doivent suivre les membres de l'équipage de conduite et les agents de bord pour signaler l'incapacité soudaine d'un des membres d'équipage.

### **76.2 Incapacité soudaine d'un membre de l'équipage de conduite**

- (1) Préciser les mesures d'assistance que les agents de bord devront prendre en cas d'incapacité soudaine d'un membre de l'équipage de conduite.

- (2) Décrire les procédures de l'exploitant aérien à suivre pour venir en aide à un membre de l'équipage de conduite frappé d'incapacité soudaine.
- (3) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour administrer de l'oxygène thérapeutique à un membre de l'équipage de conduite frappé d'incapacité soudaine.
- (4) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour sortir du poste de pilotage un membre de l'équipage de conduite frappé d'incapacité soudaine.

### **76.3 Incapacité soudaine d'un agent de bord**

- (1) Définir les procédures de coordination des membres d'équipage de l'exploitant aérien visant à relever l'agent de bord frappé d'incapacité soudaine de ses fonctions relatives à la sécurité et aux situations d'urgence; préciser également qui doit décider du transfert des fonctions.
- (2) Décrire les procédures de l'exploitant aérien associées à l'incapacité soudaine d'un agent de bord.

### **77.0 Tâches à accomplir après le vol**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de décrire les tâches relatives à la sécurité à accomplir après le vol.
- (2) Portée :
  - (a) Documents relatifs à la sécurité
  - (b) Communication

#### **77.1 Documents relatifs à la sécurité**

- (1) Décrire les documents relatifs à la sécurité à remplir après chaque vol et préciser qui doit veiller à ce qu'ils soient remplis.

#### **77.2 Communication**

- (1) Énoncer la responsabilité, en cas de changement d'équipage, de faire un exposé aux nouveaux membres d'équipage concernant tout équipement susceptible d'être hors d'usage, les passagers nécessitant une attention particulière et toute autre question de sécurité pertinente pour leur vol.

## Formation annuelle : Partie quatre – Procédures d'urgence

### 78.0 Lutte contre les incendies

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de nommer les divers types d'incendie, les dispositifs de détection de la fumée et les systèmes de lutte contre les incendies, ainsi que les procédures prévues par l'exploitant aérien pour la lutte contre les incendies.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage
  - (c) Procédures de l'exploitant aérien – Cabine passagers
  - (d) Procédures de l'exploitant aérien – Extérieur

### 78.1 Généralités

- (1) Énoncer les dangers associés aux incendies à bord, y compris la toxicité des fumées et des émanations, l'inflammabilité des matériaux de finition de la cabine et la diversité des matériaux combustibles présents dans la cabine passagers.
- (2) Préciser les divers facteurs susceptibles d'entraver la lutte contre un incendie à bord, notamment la perte de visibilité due aux fumées et aux émanations, les difficultés à repérer l'origine de l'incendie et à y accéder, ou à le combattre dans un espace restreint, l'insuffisance des ressources de lutte contre l'incendie et la distance à parcourir avant d'atteindre l'aéroport le plus proche.
- (3) Décrire le processus chimique du feu, en précisant les éléments nécessaires pour l'allumer et l'entretenir.
- (4) Énumérer les classes et les origines possibles des incendies susceptibles de se produire à bord d'un aéronef :
  - (a) Classe A – Matériaux combustibles ordinaires;
  - (b) Classe B – Liquides ou combustibles inflammables;
  - (c) Classe C – Appareils électriques sous tension;
  - (d) Classe D – Métaux combustibles;
  - (e) Emballage thermique et incendies à haute énergie.
- (5) Expliquer pourquoi il est important de détecter rapidement tout début d'incendie et d'en distinguer la nature exacte.
- (6) Préciser les caractéristiques, le comportement et la propagation de l'incendie dans divers types d'aménagement de cabine.
- (7) Décrire les moyens de détecter les incendies et la fumée.
- (8) Décrire les propriétés chimiques de chaque type d'extincteur, y compris les risques que chacun présente pour les personnes et les systèmes de bord, et le mode d'action de ces extincteurs.

## 78.2 Responsabilités des membres d'équipage

- (1) Énumérer les mesures de prévention des incendies et les responsabilités des membres d'équipage en la matière, y compris, sans s'y limiter :
  - (a) la mise en place et la poursuite de méthodes de travail sûres;
  - (b) l'application de l'interdiction de fumer;
  - (c) la surveillance de la cabine et, le cas échéant, de la/des soute(s);
  - (d) la connaissance des procédures à appliquer en cas de déclenchement d'un disjoncteur; et
  - (e) la vérification, dans les plus brefs délais, des alarmes de détection des incendies, d'odeurs inhabituelles, de surchauffes ou de déformations d'éléments de l'aéronef.
- (2) Décrire l'importance de la coordination entre les membres d'équipage dans la lutte contre les incendies et préciser les moyens d'y parvenir.
- (3) Décrire l'importance de la communication entre les membres d'équipage en ce qui a trait à la lutte contre les incendies et la nécessité de fournir au PIC des renseignements précis quant à l'origine, l'emplacement, l'étendue et la gravité de l'incendie ou l'ampleur de la propagation de la fumée, et aux mesures prises pour combattre l'incendie et dissiper la fumée.

## 78.3 Procédures de l'exploitant aérien – Cabine passagers

- (1) Décrire les procédures de lutte contre les incendies de l'exploitant aérien pour des types d'incendies spécifiques.
- (2) Décrire les techniques et les procédures de lutte contre ces incendies, notamment :
  - (a) la détection de l'origine de l'incendie;
  - (b) le type d'extincteur à utiliser;
  - (c) l'équipement supplémentaire de lutte contre les incendies requis;
  - (d) les techniques d'utilisation des extincteurs;
  - (e) les complications de la lutte contre ces types d'incendies;
  - (f) les limites de la lutte contre les incendies;
  - (g) les procédures à suivre après un incendie;
  - (h) les procédures de coordination et de communication entre les membres d'équipage; et
  - (i) le traitement des passagers.
- (3) Expliquer les méthodes et les moyens d'aider les occupants de la cabine à respirer sans être incommodés.
- (4) Définir l'embrasement instantané et l'embrasement éclair, en décrire l'origine et les conditions dans lesquelles ils sont susceptibles de se produire.

## 78.4 Procédures de l'exploitant aérien – Extérieur

- (1) Identifier les types d'incendies externes pouvant affecter sécurité des vols, y compris, sans s'y limiter :
  - (a) les incendies moteur;
  - (b) le coup de chalumeau du groupe auxiliaire de bord (APU) et des moteurs;

- (c) les déversements de carburant et incendies sur l'aire de trafic;
  - (d) les incendies sur les passerelles d'embarquement; et
  - (e) les incendies dans des véhicules de service.
- (2) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien en cas d'incendie extérieur, y compris la reconnaissance de la nature de l'incendie, ainsi que les communications et la coordination des membres d'équipage.
- (3) Énoncer la communication et la coordination à établir et à mettre en place avec le personnel au sol et décrire le type d'aide que celui-ci peut apporter à la lutte contre l'incendie et, inversement, l'aide que les membres d'équipage de l'aéronef peuvent apporter au personnel au sol.

## **79.0 Présence de fumée ou d'émanations dans la cabine**

- (1) Objectifs de la formation :
- (a) L'agent de bord sera capable de décrire les dangers associés à la présence de fumée ou d'émanations dans la cabine, d'en déterminer les origines possibles et de définir les procédures prévues par l'exploitant aérien à suivre en cas de détection de fumée ou d'émanations dans la cabine, en vol ou au sol.
- (2) Portée :
- (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage

### **79.1 Généralités**

- (1) Identifier les diverses sources ou origines possibles de fumée et d'émanations dans la cabine.

### **79.2 Responsabilités des membres d'équipage**

- (1) Énumérer les procédures de communication des membres d'équipage de l'exploitant aérien en cas de détection de fumée ou d'émanations dans la cabine, y compris la marche à suivre pour prévenir le PIC de la situation et les renseignements précis à lui communiquer.
- (2) Décrire les procédures de l'exploitant aérien à suivre en présence de fumée ou d'émanations dans la cabine, notamment la localisation de leur origine, la coordination des membres d'équipage, le confort respiratoire des passagers et la préparation d'un débarquement rapide ou d'une évacuation.
- (3) Décrire l'autorité dont dispose le PIC si des passagers doivent être déplacés en raison de fumées ou d'émanations dans la cabine et préciser à quel moment il peut prendre une telle décision.
- (4) Décrire le désenfumage, la maîtrise de la fumée et les procédures connexes de l'exploitant aérien, applicables à la flotte de l'exploitant aérien et conformes aux spécifications du constructeur, y compris la communication et la coordination entre les membres d'équipage et les annonces aux passagers.

## **80.0 Décompression rapide et problèmes de pressurisation dans la cabine**

- (1) Objectifs de la formation :
- (a) L'agent de bord sera capable de reconnaître les signes d'une décompression rapide ou de problèmes de pressurisation dans la cabine; il connaîtra les responsabilités des

membres d'équipage dans ce type de situation, ainsi que les procédures de l'exploitant aérien à suivre dans chaque cas.

- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage

### **80.1 Généralités**

- (1) Identifier les causes possibles d'une décompression rapide et des problèmes de pressurisation dans la cabine.
- (2) Décrire les signes mécaniques et les effets physiologiques de chaque condition.
- (3) Décrire les effets du manque d'oxygène sur le comportement humain et expliquer pourquoi il est important d'en reconnaître le plus tôt possible les signes et les symptômes chez les autres membres d'équipage.
- (4) Décrire les effets d'une décompression rapide sur tout objet ou personne non attaché et situé à proximité du point de fuite.
- (5) Décrire quelle serait l'assiette (inclinaison) probable de l'aéronef en cas de descente rapide ou d'urgence après une décompression rapide; expliquer également ce que signifie une altitude minimale de sécurité et préciser pourquoi il est important d'atteindre rapidement cette altitude.

### **80.2 Responsabilités des membres d'équipage**

- (1) Décrire les moyens et les procédures de communication prévues par l'exploitant aérien pour les membres d'équipage et les passagers en cas de décompression rapide et de problèmes de pressurisation dans la cabine.
- (2) Préciser les mesures immédiates que les membres d'équipage doivent prendre en cas de décompression rapide.
- (3) Décrire les procédures de communication des membres d'équipage de l'exploitant aérien.
- (4) Dresser la liste des tâches des membres d'équipage lors d'une inspection postérieure à la décompression et déterminer les priorités en matière de sécurité.
- (5) Expliquer l'importance de la coordination des tâches des membres d'équipage et préciser les moyens d'y parvenir.

## **81.0 Évacuations**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de déterminer les types d'évacuation, les responsabilités des membres d'équipage et les procédures prévues par l'exploitant aérien pour les différents cas d'évacuation.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage
  - (c) Facteurs externes
  - (d) Communication

- (e) Positions de protection
- (f) Procédures de l'exploitant aérien relatives aux sorties/issues
- (g) Responsabilités en matière d'évacuation
- (h) Préparation à l'évacuation
- (i) Procédures d'évacuation
- (j) Débarquement rapide
- (k) Mesures postérieures à l'évacuation

### **81.1 Généralités**

- (1) Identifier les divers types d'événements qui peuvent nécessiter une évacuation ou un débarquement rapide des passagers et préciser qui doit en prendre la décision et de quels facteurs il faut alors tenir compte.
- (2) Décrire les types de personnes qu'un membre d'équipage peut choisir comme ABP, l'assistance qu'elles pourraient offrir et les directives spéciales relatives aux exposés.

### **81.2 Responsabilités des membres d'équipage**

- (1) Préciser dans quelles circonstances les membres d'équipage sont autorisés à amorcer une évacuation, et en ont la responsabilité. Mentionner qui a la responsabilité d'activer les signaux d'évacuation.
- (2) Décrire les différents types de comportement des passagers et définir les moyens efficaces dont disposent les membres d'équipage pour gérer le comportement des passagers pendant les évacuations.
- (3) Énoncer la responsabilité des membres d'équipage de faire preuve de leadership lors d'une évacuation et énoncer les moyens d'y parvenir.

### **81.3 Facteurs externes**

- (1) Définir comment les membres d'équipage peuvent gérer des opérations d'évacuation dans des conditions défavorables.
- (2) Décrire les différentes assiettes (inclinaisons) que peut prendre l'aéronef à la suite d'un accident ou incident, y compris tout effet sur l'accessibilité des sorties/issues.
- (3) Décrire les caractéristiques de flottaison de chaque modèle d'aéronef et déterminer les facteurs qui pourraient nuire à la flottaison de l'aéronef en cas d'amerrissage forcé ou d'un contact par inadvertance avec l'eau.
- (4) Décrire les incidences des conditions environnementales sur le déroulement d'une évacuation et l'équipement associé.
- (5) Souligner l'importance de la gestion du temps lors d'une évacuation préparée et non préparée et en préciser les incidences sur les chances de survie dans diverses situations d'urgence.

### **81.4 Communication**

- (1) Définir l'importance de la communication entre les membres d'équipage lors d'une évacuation et préciser les signaux de communication convenus avec l'exploitant aérien pour les évacuations.

- (2) Identifier les échanges qui doivent avoir lieu les membres de l'équipage de conduite et les agents de bord lors de situations d'urgence pouvant nécessiter une évacuation. Inclure les renseignements suivants dans la description :
  - (a) Responsable de l'exposé;
  - (b) Moment et lieu où mener l'exposé;
  - (c) Renseignements requis pendant l'exposé;
  - (d) Manière de mener l'exposé, avec une gestion optimale du temps.
- (3) Identifier les exposés à donner aux passagers dans une situation d'urgence pouvant nécessiter une évacuation. Inclure les renseignements suivants dans la description :
  - (a) Responsable de l'exposé;
  - (b) Moment et lieu où mener l'exposé;
  - (c) Renseignements requis pendant l'exposé;
  - (d) Manière de mener l'exposé, avec une gestion optimale du temps.

### **81.5 Position de protection**

- (1) Décrire la position de protection pour les membres d'équipage qui occupent un siège faisant face à l'avant ou à l'arrière, ainsi que la position recommandée pour les passagers (orientation du siège, le cas échéant), notamment pour les femmes enceintes, les passagers ayant des besoins particuliers, les enfants, les enfants en bas âge tenus dans les bras et les enfants en bas âge installés dans un ensemble de retenue. Décrire l'efficacité de chaque position de protection et expliquer en quoi la position recommandée peut contribuer à réduire la gravité d'éventuelles blessures.
- (2) Décrire l'effet de l'inclinaison du siège sur les positions de protection recommandées.
- (3) Reconnaître le signal/les signaux d'adopter la position de protection dans les situations d'urgence. Préciser quand donner ce(s) signal/signaux et qui peut s'en charger, et énoncer les responsabilités des membres d'équipage lorsque le signal de protection a été donné.
- (4) Indiquer à quel moment les membres d'équipage doivent prendre eux-mêmes cette position si aucun signal n'a été donné.

### **81.6 Procédures de l'exploitant aérien concernant les sorties/issues**

- (1) Préciser la responsabilité des membres d'équipage relativement à l'évaluation des conditions avant d'ouvrir une sortie/issue.
- (2) Identifier les procédures d'évacuation prévues par l'exploitant aérien pour chaque type de sortie/d'issue sur chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien.
- (3) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour le fonctionnement et l'utilisation de l'équipement d'évacuation fourni dans chaque modèle d'aéronef. Inclure les directives destinées aux passagers sur le fonctionnement et l'utilisation de cet équipement d'évacuation.
- (4) Préciser le temps de gonflage de l'équipement d'évacuation. Expliquer comment reconnaître qu'un dispositif gonflable d'évacuation est correctement gonflé.
- (5) Décrire la procédure alternative à appliquer en cas d'échec de la première tentative de gonflage ou en cas de panne du dispositif de gonflage pendant l'évacuation.
- (6) Décrire les techniques à privilégier pour les passagers nécessitant une attention particulière lors de l'utilisation de glissières d'évacuation.



**81.7 Responsabilités en matière d'évacuation**

- (1) Définir les commandes à crier pour chaque type d'évacuation et expliquer la raison d'être de chacun de ces commandes. Décrire les moyens d'accroître l'efficacité des commandes.
- (2) Définir la responsabilité, pour les membres d'équipage, d'aider les passagers et les autres membres d'équipage lors d'une évacuation; préciser également les éventuelles limites de cette responsabilité. Préciser les circonstances dans lesquelles les membres d'équipage doivent eux-mêmes évacuer.
- (3) Décrire les moyens d'aider les passagers et les membres d'équipage frappés d'incapacité, lors d'une évacuation.
- (4) Souligner l'importance de vérifier le compartiment passagers, le poste de pilotage et les toilettes après l'évacuation de tous les passagers et préciser comment et dans quelles conditions effectuer cette vérification.
- (5) Définir les responsabilités des membres d'équipage concernant la nécessité d'emporter certains équipements au moment de l'évacuation de l'aéronef et préciser dans quelles conditions emporter ces équipements.

**81.8 Préparation à l'évacuation**

- (1) Décrire les procédures de l'exploitant aérien pour se préparer à chacun des types d'évacuation suivants :
  - (a) Au sol – préparé;
  - (b) Amerrissage d'urgence.

**81.9 Procédures d'évacuation**

- (1) Décrire les procédures d'évacuation de l'exploitant aérien pour chacun des cas suivants :
  - (a) Au sol – préparée;
  - (b) Au sol – non préparée;
  - (c) Amerrissage forcé;
  - (d) Contact par inadvertance avec l'eau;
  - (e) Bas-fonds intertidaux;
  - (f) Évacuation avec un PTV attaché à l'aéronef;
  - (g) Évacuation à une porte de l'aéroport, sur l'aire de trafic ou par une passerelle d'embarquement; et
  - (h) Tout autre scénario applicable à l'exploitant aérien.

**81.10 Débarquement rapide**

- (1) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour un débarquement rapide.

**81.11 Mesures postérieures à l'évacuation**

- (1) Décrire les responsabilités des membres d'équipage après une évacuation.

## 82.0 Lutte contre un incendie dans la soute

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera en mesure de reconnaître les soutes de classe B et de classe F et leurs caractéristiques, de décrire les systèmes de détection et d'extinction des incendies et de décrire les procédures de l'exploitant aérien destinées aux agents de bord chargés de la lutte contre les incendies de soute sur les aéronefs dont les soutes sont accessibles ou qui sont exploités dans une configuration combinée de passagers et de soute du pont principal.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Responsabilités des membres d'équipage
  - (c) Procédures de l'exploitant aérien

### 82.1 Généralités

- (1) Examiner les données disponibles ou les expériences en matière d'accidents et d'incidents liés à un incendie dans la soute. En tirer les enseignements adéquats en matière de sécurité.
- (2) Décrire les documents réglementaires qui régissent les procédures relatives aux incendies dans la soute de classe B et de classe F du pont principal.
- (3) Décrire les soutes de classe B et de classe F et leurs caractéristiques, notamment :
  - (a) l'espace et les limites de chargement du fret;
  - (b) les systèmes de protection incendie;
  - (c) les systèmes de détection de la fumée et des incendies, et les systèmes de surveillance, s'ils sont installés;
  - (d) les méthodes de manutention des charges et les ensembles de retenue;
  - (e) l'accès aux soutes;
  - (f) l'aménagement des soutes : couloirs et aires à accès restreint, systèmes de chargement à galets, dispositifs d'arrimage de conteneurs et de palettes, et marche pour le chargement du fret;
  - (g) les équipements et systèmes de communication; et
  - (h) les commandes du système d'éclairage.
- (4) Décrire chaque équipement de lutte contre les incendies dans la soute, y compris les vêtements de protection et les inhalateurs protecteurs. Intégrer les éléments suivants dans la description :
  - (a) la fonction;
  - (b) l'arrimage, l'emplacement, l'accès et le retrait de son lieu de rangement;
  - (c) l'état de service;
  - (d) le fonctionnement;
  - (e) la durée;
  - (f) les limites;
  - (g) les conditions d'utilisation;
  - (h) l'entretien après utilisation.

**82.2 Responsabilités des membres d'équipage**

- (1) Définir les responsabilités spécifiques des membres d'équipage concernant l'inspection des soutes de classe B ou de classe F et des équipements de lutte contre les incendies avant vol, et l'inspection en vol, le cas échéant.
- (2) Définir les responsabilités spécifiques des membres d'équipage en ce qui a trait aux procédures relatives aux incendies dans les soutes de classe B et de classe F de l'exploitant aérien :
  - (a) Communication;
  - (b) Contrôle des passagers;
  - (c) Lutte contre les incendies; et
  - (d) Surveillance d'une éventuelle reprise des incendies.
- (3) Expliquer l'importance de l'absence d'intervention et de la surveillance du fret transporté dans des conteneurs coupe-feu ou couvert par des couvertures coupe-feu.

**82.3 Procédures de l'exploitant aérien**

- (1) Décrire les procédures de l'exploitant aérien en faveur d'une communication immédiate et permanente, y compris la terminologie, de la façon suivante :
  - (a) en cas de détection de fumée, d'émanations ou d'incendies dans les soutes de classe B ou de classe F;
  - (b) pendant un incendie;
  - (c) après un incendie.
- (2) Décrire les procédures de surveillance et/ou de lutte contre les incendies en fonction de types précis de systèmes de protection incendie.
- (3) Décrire les procédures de communication entre les membres de l'équipage de conduite et les agents de bord, pendant les opérations de vol normales, pour le déplacement dans les soutes des avions équipés d'un système d'extinction des incendies.
- (4) Décrire la/les procédure(s) permettant de vérifier qu'un incendie est éteint.
- (5) Décrire la/les procédure(s) à suivre en cas de reprise d'un incendie.

## Formation annuelle : Partie cinq – Équipement de secours et étude des accidents

### 83.0 Nouvelles procédures de l'exploitant aérien

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de décrire toute nouvelle procédure intégrée par l'exploitant aérien dans le manuel des agents de bord et de nommer et de décrire le fonctionnement et les procédures relatives à l'utilisation de tout nouvel équipement de sécurité et de secours installé dans l'aéronef de l'exploitant aérien.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

#### 83.1 Généralités

- (1) Examiner toute procédure nouvelle ou révisée de l'exploitant aérien intégrée dans le manuel des agents de bord depuis la dernière formation annuelle.

**Remarque** : L'exploitant aérien peut utiliser son système de gestion de la sécurité pour se concentrer sur des sujets de préoccupation qui ont été identifiés au niveau de ses procédures, nouvelles ou révisées, et les passer en revue.

### 84.0 Équipement de sécurité et de secours

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera en mesure de décrire l'emplacement et les vérifications avant le vol de l'état de service de chaque équipement de sécurité et de secours à bord de l'aéronef de l'exploitant aérien.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

#### 84.1 Généralités

- (1) Examiner le fonctionnement de tout nouvel équipement de sécurité et de secours installé dans un aéronef de la flotte de l'exploitant aérien depuis la dernière formation annuelle.

**Remarque** : L'exploitant aérien peut utiliser son système de gestion de la sécurité pour concentrer ses efforts sur certains sujets de préoccupation qui ont été relevés à l'égard de son nouvel équipement de sécurité et de secours.

- (2) Examiner l'emplacement de chaque équipement de sécurité et de secours dont l'exploitant aérien dispose à bord de chaque modèle d'aéronef de sa flotte.
- (3) Passer en revue les vérifications de l'état de service avant le vol associées à chaque équipement de sécurité et de secours.

## 85.0 Étude des accidents et des incidents

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) Le stagiaire sera en mesure de démontrer une compréhension des facteurs pertinents présents dans les cas d'accidents et incidents examinés.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### 85.1 Généralités

- (1) Décrire des cas d'accidents/incidents mettant en cause l'exploitant aérien.

**Remarque** : Il est possible d'utiliser les données relatives à des accidents ou incidents survenus dans les aéronefs d'autres exploitants aériens pour mettre en évidence des points d'enseignement spécifiques pouvant être appliqués universellement.
- (2) Décrire les facteurs qui ont eu des incidences positives et négatives sur les chances de survie.
- (3) Décrire des cas d'incendies et présenter les enseignements tirés de ces expériences en matière de sécurité.
- (4) Décrire l'expérience de l'exploitant aérien en matière d'accidents et d'incidents ayant nécessité un débarquement rapide et une évacuation.

## Formation annuelle : Partie six – Caractéristiques de l'aéronef

### 86.0 Offices

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de nommer les éléments des offices et de décrire le fonctionnement et les procédures de l'exploitant aérien en lien avec leur utilisation.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### 86.1 Généralités

- (1) Définir les dangers potentiels découlant de déversements, de fuites et de pratiques de travail dangereuses dans les offices et décrire les procédures de l'exploitant aérien pour y faire face.
- (2) Définir ce que l'on entend par « robinets d'arrêt d'eau » dans les offices et préciser les procédures de l'exploitant aérien en ce qui a trait à l'utilisation de ces robinets.
- (3) Identifier les procédures des membres d'équipage en cas de dysfonctionnement électrique dans les offices.
- (4) Identifier l'emplacement et l'aménagement de l'office du pont inférieur et indiquer ce qui suit :
  - (a) Politiques et procédures de l'exploitant aérien relatives à l'office du pont inférieur;
  - (b) Nombre maximum de personnes autorisées dans l'office du pont inférieur;
  - (c) Procédures de communication avec les membres d'équipage de l'office du pont inférieur; et
  - (d) Issues de secours de l'office du pont inférieur.
- (5) Identifier les procédures de l'exploitant aérien relatives à l'utilisation des ascenseurs, préciser quand et comment les utiliser, les caractéristiques de sécurité, ainsi que les procédures de rechange en cas d'ascenseur hors service.

### 87.0 Systèmes d'éclairage

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de décrire les différents éléments des systèmes d'éclairage intérieur et extérieur.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### 87.1 Généralités

- (1) Décrire les éléments des systèmes d'éclairage de secours intérieur et extérieur, y compris les composants d'éclairage fixes et portatifs.
- (2) Préciser la durée d'utilisation et la durée de vie des éléments des systèmes d'éclairage d'urgence.

- (3) Préciser les responsabilités pour activer les composants du système d'éclairage en situations normale et d'urgence.

## **88.0 Systèmes d'eau potable et d'eaux usées**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de décrire les procédures de l'exploitant aérien relatives au système d'eau potable et d'eaux usées.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### **88.1 Généralités**

- (1) Identifier le risque potentiel, pour la sécurité des vols, de fuites importantes d'eau potable ou d'eaux usées.
- (2) Décrire les responsabilités des membres d'équipage concernant le fonctionnement et le signalement des défaillances des systèmes d'eau potable et d'eaux usées.
- (3) Décrire le fonctionnement des robinets d'arrêt; préciser leur importance, leur emplacement, leur utilisation et leur désignation dans chaque modèle d'aéronef.

## **89.0 Système d'oxygène**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de reconnaître les éléments des systèmes d'oxygène fixes et de décrire leur utilisation efficace dans toute situation susceptible de se produire à bord.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### **89.1 Généralités**

- (1) Décrire les composants des systèmes d'oxygène à bord de l'aéronef, notamment ceux du poste de pilotage et de la cabine.
- (2) Décrire dans quelles circonstances chacun des composants des systèmes d'oxygène est utilisé. Décrire également l'administration d'oxygène à des fins thérapeutiques, en cas de décompression et comme oxygène d'appoint.
- (3) Indiquer l'emplacement des composants des systèmes d'oxygène, notamment des masques à oxygène et, le cas échéant, des masques de rechange.
- (4) Décrire les procédures de rechange prévues par l'exploitant aérien pour accéder aux masques à oxygène en cas de défaillance du circuit fixe d'oxygène passagers.
- (5) Décrire les procédures de communication entre les membres d'équipage prévues par l'exploitant aérien pour déclencher les systèmes d'oxygène.

## 90.0 Systèmes de chauffage et de ventilation

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de décrire les éléments des systèmes de chauffage et de ventilation, ainsi que les procédures prévues par l'exploitant aérien pour l'utilisation et le fonctionnement de ces systèmes.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### 90.1 Généralités

- (1) Indiquer l'emplacement des conduits de ventilation et de chauffage qu'il est essentiel, pour les membres d'équipage, de connaître.
- (2) Décrire les procédures de communication et de coordination des membres d'équipage qui s'appliquent à l'utilisation des systèmes de chauffage et de ventilation.
- (3) Décrire les conditions susceptibles de se produire, dans l'aéronef, en lien avec les systèmes de chauffage ou de ventilation, notamment la formation de condensation dans le compartiment passagers en raison des conditions météorologiques.

## 91.0 Sorties/issues

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de décrire les caractéristiques des différents types de sorties/d'issues et d'issues de secours du poste de pilotage pour chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien. Il devra également être en mesure de décrire l'utilisation de ces issues en situations normale, anormale ou d'urgence.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités
  - (b) Utilisation en situation normale
  - (c) Utilisation en situation anormale
  - (d) Utilisation en situation d'urgence
  - (e) Escalier escamotable

### 91.1 Généralités

- (1) Identifier les procédures de sécurité et les dangers potentiels associés à l'utilisation de la sortie/de l'issue ou de l'issue de secours du poste de pilotage.
- (2) Identifier l'autorisation d'exception relative à la liste MEL qui peut être accordée à un exploitant aérien en cas de dysfonctionnement d'une sortie/issue ou d'une glissière. Préciser les conditions dans lesquelles cette autorisation peut être accordée, de même que les procédures de l'exploitant aérien à suivre dans ce cas.

### 91.2 Utilisation en situation normale

- (1) Décrire les procédures de l'exploitant aérien en ce qui a trait à l'utilisation d'une sortie/issue en mode normal, y compris l'armement, le désarmement, l'ouverture et la fermeture.



- (2) Identifier les précautions prévues par l'exploitant aérien pour l'utilisation d'une sortie en mode normal.
- (3) Décrire les procédures de communication et de coordination des membres d'équipage, y compris tous les signaux associés à une sortie/issue en situation normale. Préciser qui est responsable de s'assurer de la mise en place de cette communication et expliquer l'importance de cette communication pour la sécurité des vols.

### **91.3 Utilisation en situation anormale**

- (1) Décrire les procédures de l'exploitant aérien en cas de fonctionnement anormal d'une sortie/issue, y compris la personne responsable de manœuvrer la sortie/l'issue, et les procédures de communication et de coordination des membres d'équipage.
- (2) Préciser les précautions à prendre en cas de fonctionnement anormal d'une sortie/issue.

### **91.4 Utilisation en situation d'urgence**

- (1) Décrire les procédures d'utilisation d'une sortie/issue en situation d'urgence.
- (2) Préciser les précautions à prendre en cas d'utilisation de la sortie/de l'issue en situation d'urgence.
- (3) Décrire les procédures de rechange de l'exploitant aérien qui permettent d'utiliser une sortie/issue en cas de dysfonctionnement.
- (4) Décrire les témoins visuels qui permettent de s'assurer que la glissière aile et la rampe sont gonflées.

### **91.5 Escalier escamotable**

- (1) Décrire les procédures prévues par l'exploitant aérien pour l'utilisation de l'escalier incorporé en situations normale, anormale et d'urgence. Préciser la responsabilité des membres d'équipage relativement à son utilisation.
- (2) Identifier les précautions à prendre lors de l'utilisation de l'escalier incorporé.
- (3) Décrire les procédures de l'exploitant aérien en matière de communication et de coordination entre les membres d'équipage lors de l'utilisation de l'escalier incorporé.

## **92.0 Caractéristiques uniques**

- (1) Objectifs de la formation :
  - (a) L'agent de bord sera capable de préciser les caractéristiques particulières de chaque modèle d'aéronef ou encore les différences, sur un même modèle, découlant des différences d'aménagement intérieur ou des modifications apportées par le constructeur.
- (2) Portée :
  - (a) Généralités

### **92.1 Généralités**

- (1) Identifier les caractéristiques, les procédures et l'équipement propres à chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant aérien.

- (2) Décrire chaque différence, ainsi que ses effets sur les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant aérien et expliquer l'importance, pour la sécurité des vols, d'une bonne connaissance des membres d'équipage en la matière.
- (3) Identifier la fonction des disjoncteurs dans les panneaux électriques et préciser les procédures de l'exploitant aérien pour le déclenchement des disjoncteurs, y compris les procédures de réenclenchement et de communication entre les membres d'équipage. Décrire les dangers potentiels, pour la sécurité des vols, du non-respect des procédures de l'exploitant aérien en matière de disjoncteurs.

PAS EN VIGUEUR

## Formation annuelle : Partie sept - Pratique

### 93.0 Pratiques de manœuvre des sorties/issues de l'aéronef – Pour chaque modèle d'aéronef

#### 93.1 Critères relatifs à l'équipement

- (1) Chaque pratique doit être effectuée sur l'aéronef approprié ou à l'aide d'un dispositif d'entraînement approuvé.
- (2) Le dispositif d'entraînement doit :
  - (a) reproduire la hauteur, la largeur, le poids et les caractéristiques de fonctionnement de la sortie/l'issue du modèle d'aéronef où l'agent de bord exercera ses activités;
  - (b) être conçu de façon à ce que la sortie/l'issue représentée puisse être utilisée en mode normal ou en mode d'urgence, particulièrement en ce qui concerne la méthode de fonctionnement et les forces nécessaires pour la manœuvrer.
- (3) Chaque sortie/issue d'un aéronef peut être remplacée par une autre sortie/issue à condition que l'exploitant aérien ait effectué une analyse comparative pour déterminer leur compatibilité en ce qui a trait au type de sortie/d'issue, à la hauteur, à la largeur, au poids et à la force nécessaire pour les manœuvrer, et conformément au programme de formation de l'exploitant aérien.
- (4) Pour simuler le fonctionnement en situation d'urgence, les sorties/issues au niveau du sol équipées de glissières doivent comporter
  - (a) une glissière fixée ou un dispositif de simulation approprié; ou
  - (b) la possibilité de simuler le poids de l'issue de secours en cas de défaillance du dispositif d'assistance de porte ou amortisseur actionneur l'assistance électrique.
- (5) Les sorties/issues au niveau du sol dont le fonctionnement est identique dans des conditions normales et d'urgence et qu'il incombe aux agents de bord d'ouvrir dans des conditions normales peuvent être exclues des pratiques présentées dans la section 93.2.

#### 93.2 Critères de rendement – Manœuvre des portes en situation d'urgence

- (1) Chaque agent de bord doit utiliser, pour chaque modèle d'aéronef, chaque type de sortie/d'issue au niveau du sol en mode d'urgence qui n'a pas été utilisé lors des pratiques d'évacuation au sol non préparée et d'évacuation après un contact par inadvertance avec l'eau visés par la section 94.4 et effectuer ce qui suit :
  - (a) reconnaître le signal ou les conditions en vertu desquelles la sortie/l'issue doit être ouverte en situation d'urgence;
  - (b) vérifiez que la sortie/l'issue est dans le bon mode;
  - (c) évaluer les conditions à l'extérieur afin de déterminer si la sortie/l'issue est utilisable;
  - (d) le cas échéant, positionner le dispositif d'évacuation;
  - (e) ouvrir l'issue en mode d'urgence;
  - (f) verrouiller la sortie en position complètement ouverte;
  - (g) vérifier le déploiement et le gonflage de la rampe et/ou de la glissière et tirer la/les poignée(s) de gonflage manuel et;
  - (h) prendre et maintenir la bonne position de protection (mains et corps); et

- (i) accéder à la/aux poignée(s) de dégagement.

### 93.3 Critères de rendement – Manœuvre du hublot issue de secours

- (1) Chaque agent de bord doit, pour chaque modèle d'aéronef, manœuvrer chaque type de hublot issue de secours amovibles ou de trappe qui n'a pas été actionné lors des exercices d'évacuation au sol non préparée et d'évacuation après un amerrissage imprévu visés par la section 94.4 et effectuer les opérations suivantes :
  - (a) reconnaître le signal ou les conditions dans lesquelles l'issue doit être ouverte;
  - (b) évaluer les conditions à l'extérieur afin de déterminer si la sortie/l'issue est utilisable;
  - (c) ouvrir et arrimer correctement la sortie/l'issue;
  - (d) décrire verbalement le placement correct de la sortie/l'issue après le retrait si les procédures de formation diffèrent des procédures opérationnelles;
  - (e) vérifier le déploiement et le gonflage de la rampe et/ou de la glissière et tirer la/les poignée(s) de gonflage manuel;
  - (f) prendre et maintenir la bonne position de protection (mains et corps);
  - (g) accéder aux cordes de sauvetage, s'il est installé; et
  - (h) accéder à la/aux poignée(s) de dégagement.
- (2) Une fois tous les trois ans, lors de la formation annuelle, chaque agent de bord doit, pour chaque modèle d'aéronef, manœuvrer chaque type de hublot issue de secours à retrait automatique ou de trappe n'ayant pas été utilisé lors des pratiques d'évacuation au sol non préparée et d'évacuation à la suite d'un contact par inadvertance avec l'eau exigées à la section 94.4, et doit effectuer ce qui suit :
  - (a) reconnaître le signal ou les conditions dans lesquelles l'issue doit être ouverte;
  - (b) évaluer les conditions à l'extérieur afin de déterminer si la sortie/l'issue est utilisable;
  - (c) ouvrir la sortie/l'issue;
  - (d) vérifier le déploiement et le gonflage de la rampe et/ou de la glissière et tirer la/les poignée(s) de gonflage manuel;
  - (e) prendre et maintenir la bonne position de protection (mains et corps); et
  - (f) accéder aux cordes de sauvetage, s'il est installé.
- (3) La formation à la manœuvre d'un hublot issue de secours à retrait automatique est valide jusqu'au premier jour du trente-septième mois suivant le mois au cours duquel la formation a été achevée.

### 93.4 Critères d'évaluation

- (1) Le rendement de l'agent de bord est observé et évalué. Un rapport rendant compte des éléments suivants doit être préparé conformément aux points suivants :
  - (a) reconnaissance et réponse rapide aux signaux;
  - (b) évaluation des conditions à l'extérieur afin de déterminer si la sortie/issue est utilisable;
  - (c) utilisation correcte des mécanismes de fonctionnement des sorties/issues, y compris la position des mains et du corps;
  - (d) utilisation de la terminologie et des procédures appropriées des exploitants aériens;

- (e) le cas échéant, mise en place du dispositif d'aide à l'évacuation;
- (f) verrouillage de la sortie/de l'issue en position complètement ouverte ou position correcte de la porte, du hublot ou de la trappe de plafond;
- (g) vérification du déploiement et du gonflage de la rampe et/ou de la glissière et traction de la/des poignée(s) de gonflage manuel;
- (h) adoption et maintien de la position de protection appropriée (mains et corps);
- (i) accès correct aux cordes de sauvetage;
- (j) accès correct à la/aux poignée(s) de dégagement;
- (k) application correcte des procédures de l'exploitant aérien.

## 94.0 Pratique d'évacuation

### 94.1 Généralités

- (1) Il est entendu que, dans le cas d'un aéronef comptant plusieurs agents de bord, l'évacuation des passagers se fait vraisemblablement par plusieurs sorties/issues, et avec la contribution de l'ensemble des agents de bord. Par conséquent, lorsqu'une pratique est effectuée dans un aéronef, le scénario de l'exercice pratique doit exiger le nombre d'agents de bord normalement affecté sur ce type d'appareil.
- (2) Si la pratique a lieu à bord d'une cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence, le nombre d'agent de bord devra tenir compte de la configuration de cette cabine.
- (3) Chaque agent de bord doit assumer les responsabilités qui lui sont confiées en matière d'évacuation pour le poste qui lui est attribué. Si le poste occupé pour la pratique correspond à un double siège d'agent de bord et serait normalement occupé par deux agents, la pratique d'urgence doit être menée de façon à refléter cette réalité.

### 94.2 Critères relatifs à l'équipement

- (1) Chaque pratique d'évacuation doit être effectuée dans un aéronef ou une cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence approuvée et représentative des types d'aéronefs auxquels l'agent de bord sera affecté.
- (2) Les pratiques d'évacuation au sol non préparée et les pratiques d'évacuation après un contact par inadvertance avec l'eau peuvent être effectuées à l'aide d'un dispositif d'entraînement, pourvu que :
  - (a) les dimensions et l'aménagement du dispositif d'entraînement soient représentatifs d'un aéronef en ce qui concerne les issues de secours et les espaces de rangement de l'équipement de sécurité et de secours;
  - (b) le poste des agents de bord, le positionnement de leurs sièges et le ou les panneau(x) associés soient représentatifs de ce qui se trouve dans un aéronef, particulièrement en ce qui concerne les sièges réservés aux agents de bord adjacents aux sorties/issues;
  - (c) la sortie/l'issue représentée puisse être utilisée en mode d'urgence, particulièrement en ce qui concerne la méthode de fonctionnement et les forces nécessaires pour la manœuvrer;
  - (d) tous les critères de rendement et d'évaluation puissent être satisfaits, en fonction du scénario applicable.

**94.3 Scénarios de simulation**

- (1) Une pratique est un scénario de formation et d'évaluation devant représenter un vol opérationnel et inclure des situations anormales et d'urgence, ainsi que des interactions entre les agents de bord, les membres de l'équipage de conduite et les passagers.
- (2) Le scénario ne doit pas comporter trop de variables, afin d'éviter de surcharger inutilement l'agent de bord. Il doit toutefois être complet, la valeur de la pratique étant liée à son degré de réalisme.
  - (a) sorties/issues inutilisables;
  - (b) dispositifs pneumatiques qui ne se gonflent que partiellement ou dont le gonflage automatique fait totalement défaut;
  - (c) assiette (inclinaison) extrême de l'avion qui peut obliger à renoncer à utiliser certaines sorties/issues et à diriger les passagers vers une autre sortie/issue;
  - (d) manque de visibilité;
  - (e) éclairage de la cabine de l'aéronef réglé pour être représentatif des vols en soirée ou de nuit;
  - (f) membres d'équipage frappés d'incapacité soudaine;
  - (g) sorties/issues devenant inutilisables pendant l'évacuation;
  - (h) passagers nécessitant une attention particulière;
  - (i) défaillance des systèmes d'urgence de l'aéronef;
  - (j) décompression;
  - (k) défaillance du circuit d'annonces passagers et du système d'interphone; et
  - (l) sorties/issues nécessitant l'utilisation de commandes non standard.

**94.4 Critères de rendement – Évacuation au sol non préparée et pratique après un contact par inadvertance avec l'eau**

- (1) Chaque agent de bord doit :
  - (a) participer, en tant qu'agent de bord, à au moins une pratique d'évacuation au sol non préparée et à une pratique d'évacuation après un contact avec l'eau par inadvertance, qui intègre les procédures de l'exploitant aérien relatives à une sortie/issue spécifique.
  - (b) à condition que l'exploitant aérien établisse et tienne à jour une méthode permettant d'enregistrer le type de pratique effectuée par chaque agent de bord et que les types d'exercice alternent chaque année, participer en tant qu'agent de bord à au moins une pratique d'évacuation au sol non préparée et à une pratique d'évacuation après un contact avec l'eau par inadvertance intégrant les procédures de l'exploitant aérien relatives à une sortie/issue spécifique.
- (2) Chaque agent de bord doit effectuer les tâches suivantes :
  - (a) s'installer dans un siège d'agent de bord et s'attacher;
  - (b) reconnaître qu'une situation d'urgence se développe et réagir de manière appropriée au scénario de l'exercice pratique;
  - (c) donner tous les commandes qui s'appliquent;
  - (d) savoir quand et comment commencer l'évacuation;

- (e) activer le système d'éclairage de secours et, le cas échéant, le système de signaux d'évacuation;
- (f) localiser et enfileur un gilet de sauvetage et donner les commandes aux passagers de façon appropriée;
- (g) évaluer les conditions à l'intérieur et à l'extérieur afin de déterminer si la sortie/l'issue sera utilisable tout au long de l'évacuation;
- (h) préparer et ouvrir la sortie/l'issue;
- (i) immobiliser la porte en position d'ouverture maximale ou ranger correctement le panneau de la sortie/de l'issue;
- (j) vérifier le déploiement et le gonflage de la rampe et/ou de la glissière tirer la/les poignée(s) de gonflage manuel;
- (k) accéder aux cordes de sauvetage de sécurité, s'il est installé;
- (l) prendre la position de protection appropriée;
- (m) commencer l'évacuation des passagers;
- (n) exécuter les vérifications finales de la cabine, des toilettes et du poste de pilotage, puis emporter l'équipement de secours nécessaire;
- (o) évacuer l'aéronef ou la cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence;
- (p) accéder à la/aux poignée(s) de dégagement;
- (q) démontrer les procédures de postérieures à une évacuation de l'exploitant aérien.

#### 94.5 Critères d'évaluation

- (1) Le rendement de l'agent de bord est observé et évalué. Un rapport rendant compte des éléments suivants doit être préparé conformément aux points suivants :
  - (a) utilisation correcte du mécanisme du siège, de l'ensemble de retenue et de la position de protection en fonction de la direction et de l'emplacement du siège;
  - (b) réaction correcte et rapide aux situations d'urgence;
  - (c) utilisation constante du vocabulaire prévu et des techniques de communication claires et positives adaptées au scénario de l'exercice pratique, et usage adéquat de l'autorité;
  - (d) activation du système d'éclairage de secours et, le cas échéant, du système de signaux d'évacuation;
  - (e) choix de la sortie/de l'issue appropriée pour le scénario d'évacuation;
  - (f) évaluation des conditions à l'intérieur et à l'extérieur visant à déterminer si la sortie/l'issue sera utilisable tout au long de l'évacuation;
  - (g) préparation et utilisation correcte de la sortie/l'issue;
  - (h) arrimage de la porte en position d'ouverture maximale ou rangement correct du panneau de la sortie/l'issue;
  - (i) vérification du déploiement et du gonflage de la rampe et/ou de la glissière et traction de la/des poignée(s) de gonflage manuel;
  - (j) accès correct au cordes de sauvetage;
  - (k) adoption et maintien de la bonne position de protection (mains et corps);
  - (l) utilisation efficace des ABP pour les passagers nécessitant une attention particulière;

- (m) pertinence des vérifications de la cabine, du retrait de l'équipement et des fournitures supplémentaires conformément au scénario et aux procédures de l'exploitant aérien;
- (n) accès correct à la/aux poignée(s) de dégagement;
- (o) application correcte des procédures de l'exploitant aérien en rapport avec le scénario; et
- (p) application correcte des procédures postérieures à l'évacuation de l'exploitant aérien.

#### 94.6 Critères de rendement – Pratique d'évacuation par l'équipage – Amerrissage forcé ou atterrissage d'urgence préparé

- (1) Chaque agent de bord doit :
  - (a) participer en tant qu'agent de bord à au moins une pratique d'évacuation lors d'un atterrissage d'urgence préparé;
  - (b) à condition que l'exploitant aérien établisse et tienne à jour une méthode permettant d'enregistrer le rôle joué, et que les rôles alternent chaque année, participer en tant qu'agent de bord ou passager à au moins une pratique d'évacuation lors d'un atterrissage d'urgence préparé.
- (2) Chaque agent de bord doit participer à une pratique d'évacuation lors d'un amerrissage d'urgence préparé une fois tous les trois ans de formation.
- (3) Chaque agent de bord doit effectuer les tâches suivantes :
  - (a) reconnaître le signal indiquant une urgence en vol transmis par les membres de l'équipage de conduite et réagir en conséquence, selon les procédures de l'exploitant aérien;
  - (b) effectuer la préparation des passagers, de la cabine et de soi-même, conformément aux procédures de l'exploitant aérien et au scénario;
  - (c) choisir les passagers physiquement aptes (ABP) à aider à l'évacuation, puis donner des instructions pour qu'ils soient en mesure d'apporter l'aide nécessaire;  
**Remarque** : Dans la mesure du possible, les exploitants aériens doivent choisir des employés non membres d'équipage pour jouer le rôle d'ABP afin de donner aux agents de bord l'occasion de travailler avec des personnes ayant une expérience opérationnelle limitée.
  - (d) savoir reconnaître le signal de prise de position de protection, ainsi que les signaux d'évacuation et réagir en conséquence;
  - (e) activer le système d'éclairage de secours et, le cas échéant, le système de signaux d'évacuation;
  - (f) préparer et utiliser les sorties/issues;
  - (g) évacuer les passagers;
  - (h) exécuter les vérifications finales de la cabine, des toilettes et du poste de pilotage, puis emporter l'équipement de secours nécessaire;
  - (i) évacuer l'aéronef ou le cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence; et
  - (j) démontrer les procédures postérieures à une évacuation de l'exploitant aérien.

**Remarque** : Une pratique d'évacuation lors d'un atterrissage d'urgence préparé peut être complétée de façon à ce qu'elle se termine par un débarquement rapide plutôt que par une évacuation. Cette option n'est possible que lorsque plusieurs pratiques d'évacuation sont prévues dans le cadre d'un atterrissage d'urgence préparé. Les critères d'évaluation du rendement pour la



partie de l'exercice pratique portant sur la préparation de la cabine ne doivent pas être modifiés; les agents de bord doivent débarquer l'aéronef ou la cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence et démontrer les procédures après débarquement, selon le cas.

**Remarque :** La pratique d'évacuation lors d'un amerrissage préparé peut être effectué au même moment que la pratique d'évacuation avec radeau, conformément à la section 95.0.

- (4) La période de validité de la formation à l'évacuation après un amerrissage expire le premier jour du trente-septième mois suivant le mois au cours duquel la formation a été achevée.

#### 94.7 Critères d'évaluation

- (1) Le rendement de l'agent de bord est observé et évalué. Un rapport rendant compte des éléments suivants doit être préparé conformément à la section 94.5 et aux points suivants :
- (a) Application correcte des procédures de préparation à l'atterrissage d'urgence de l'exploitant aérien;
  - (b) Reconnaissance du comportement des passagers et réaction appropriée à celui-ci;
  - (c) Reconnaissance des messages de communication;
  - (d) Reconnaissance des problèmes et connaissance des solutions alternatives;
  - (e) Exactitude de l'exposé donné aux ABPs; et
  - (f) Connaissance des tâches et des responsabilités à accomplir et à assumer après le scénario d'évacuation, conformément aux procédures de l'exploitant aérien.

### 95.0 Pratique – Radeau

#### 95.1 Généralités

- (1) Aux fins de la présente pratique, le terme radeau désigne à la fois la glissière-radeau et le radeau de sauvetage, sauf indication contraire.
- (2) La pratique avec radeau peut être effectué sur terre (sec) ou dans l'eau (humide).
- (3) Lorsque l'exploitant aérien effectue des exercices d'entraînement en milieu humide, ceux-ci doivent être réalisés dans un plan d'eau ou une piscine d'une profondeur suffisante pour que l'exercice simulé soit réaliste.

#### 95.2 Critères relatifs à l'équipement

- (1) L'équipement de survie utilisé lors de la pratique avec radeau doit être représentatif de celui placé à bord de chaque modèle d'aéronef en ce qui a trait au poids, aux dimensions, à l'apparence, aux différentes caractéristiques techniques et au mode d'utilisation.
- (2) Les radeaux utilisés dans le cadre de la pratique peuvent être représentatifs de ceux installés dans chaque modèle d'aéronef en ce qui a trait au poids, aux dimensions, à l'apparence, aux caractéristiques techniques et au mode d'utilisation, et pour lesquels une formation aux différences a été dispensée.

#### 95.3 Critères de rendement

- (1) Chaque agent de bord doit participer à une pratique avec radeau une fois toutes les trois années de formation annuelle et effectuer les tâches suivantes :

- (a) repérer le compartiment de rangement du radeau de sauvetage et expérimenter la difficulté associée au déplacement du poids d'un radeau de sauvetage emballé, dans un espace restreint équivalant à une allée de cabine passagers;  
**Remarque** : Le paragraphe 95.3(1)(a) ne s'applique pas aux glissières-radeaux.
  - (b) observer toutes les caractéristiques d'un radeau bien gonflé;
  - (c) prendre place à bord du radeau et aider les passagers à y monter;
  - (d) accéder au cordon de gonflage;
  - (e) accéder au mécanisme de largage du radeau et décrire verbalement les procédures prévues par l'exploitant aérien pour le largage du radeau à partir de l'aéronef; et
  - (f) examiner la trousse de survie du radeau, puis la manière d'en utiliser tous les éléments.
- (2) Participer en tant qu'agent de bord ou passager aux activités suivantes :
- (a) lancer, gonfler, puis détacher les radeaux, soit en exécutant les actions ou en visionnant un vidéo de ces manœuvres;
  - (b) redresser un radeau renversé, soit en exécutant les actions ou en visionnant un vidéo de ces manœuvres;
  - (c) gérer correctement l'utilisation du radeau;
  - (d) monter le toit de protection contre les intempéries;
  - (e) attribuer les différentes tâches aux passagers;
  - (f) discuter des dangers associés au déplacement d'un radeau de sauvetage emballé dans l'espace restreint de la cabine jusqu'à une sortie/issue de l'aéronef;
  - (g) discuter des principes de survie dans l'eau, de l'entretien des radeaux, et revoir le contenu de la trousse de survie et le fonctionnement des éléments qui la composent.
- (3) La formation sur le fonctionnement des radeaux est valide jusqu'au premier jour du trente-septième mois suivant le mois au cours duquel la formation a été achevée.

## 96.0 Pratique – Gilet de sauvetage

### 96.1 Critères relatifs à l'équipement

- (1) Les gilets de sauvetage utilisés dans le cadre de cette pratique doivent être identiques à chaque modèle que l'on retrouve à bord des aéronefs de la flotte de l'exploitant aérien.

### 96.2 Critères de rendement

- (1) Une fois tous les trois ans, lors de la formation annuelle, chaque agent de bord doit effectuer les tâches suivantes :
- (a) Observer le retrait d'un gilet de sauvetage d'une pochette fermée/scellée;
  - (b) Enfiler un gilet de sauvetage;
  - (c) Repérer et examiner le fonctionnement des cordons de gonflage;
  - (d) Repérer et revoir le fonctionnement des tubes de gonflage à bouche;
  - (e) Décrire la technique de dégonflage du gilet de sauvetage;
  - (f) Repérer le dispositif lumineux, puis revoir le fonctionnement;

- (g) Repérer le sifflet.
- (2) Observer la mise en place d'un gilet de sauvetage pour un enfant
- (3) Examiner toute différence de conception et de fonctionnement pour tous les autres modèles de gilets de sauvetage de la flotte de l'exploitant aérien.
- (4) La formation sur l'utilisation d'un gilet de sauvetage est valide jusqu'au premier jour du trente-septième mois suivant le mois au cours duquel la formation a été achevée.

## **97.0 Pratique - Glissière d'évacuation**

### **97.1 Critères relatifs à l'équipement**

- (1) La glissière d'évacuation servant à la pratique doit être du même type que celle qui équipe les aéronefs de l'exploitant aérien, plus particulièrement en ce qui a trait aux caractéristiques suivantes :
  - (a) Glissières gonflables à double voie;
  - (b) Combinaison d'une glissière et d'une rampe gonflables;
  - (c) Glissières de pont supérieur;
  - (d) Glissières gonflables à une seule voie;
  - (e) Glissières non gonflables.

### **97.2 Critères de rendement**

- (1) Chaque agent de bord doit effectuer un exercice pratique avec glissière gonflable d'aéronef conformément à ce qui suit :
  - (a) Glisser sur une glissière gonflable de l'une des catégories;
  - (b) Glisser sur une glissière gonflable de l'une des catégories et, pour chaque autre catégorie de glissière gonflable, visionner une vidéo de la séquence d'activation et de gonflage de la glissière avec vues internes et externes, le son caractéristique du gonflage, le largage et les procédures alternatives d'utilisation; ou
  - (c) Pour chaque catégorie de glissière, visionner une vidéo de la séquence d'activation et de gonflage de la glissière avec vues internes et externes, le son caractéristique du gonflage, le largage et les procédures alternatives d'utilisation.
- (2) Chaque agent de bord doit effectuer un exercice pratique avec glissière non gonflable d'aéronef conformément à ce qui suit :
  - (a) Repérer, puis récupérer la glissière d'évacuation, si cette dernière n'est pas fixée à la porte;
  - (b) Fixer les attaches de la glissière d'évacuation aux points de fixation appropriés du cadre de la porte.

## **98.0 Pratique – Lutte contre les incendies**

### **98.1 Scénarios de simulation**

- (1) Les pratiques de lutte contre les incendies peuvent porter sur des incendies de classe A, B, C ou D, ou sur des incendies à haute énergie qui surviennent dans les endroits suivants :

- (a) Cabine;
- (b) Offices;
- (c) Espaces clos restreints;
- (d) Espaces inaccessibles; et
- (e) Soutes accessibles.

### 98.2 Critères relatifs à l'équipement

- (1) Les exercices d'entraînement à la lutte contre les incendies sont effectués à l'aide de l'aménagement intérieur que l'on trouve dans l'aéronef de l'exploitant aérien, selon le scénario de l'exercice, comme les sièges, les offices, les toilettes, les panneaux de commande, les compartiments de rangement supérieurs et les poubelles.
- (2) L'équipement de lutte contre les incendies et les éléments de fixation de cet équipement doivent être représentatifs de ce qu'on retrouve dans les aéronefs de l'exploitant aérien, plus particulièrement en ce qui a trait au poids, aux dimensions, aux types, aux commandes et au mode d'emploi. Toutes les différences par rapport aux caractéristiques de fonctionnement du véritable équipement de lutte contre les incendies doivent être abordées lors de la formation.
- (3) Les extincteurs portatifs manuels doivent être remplis d'un agent d'extinction compatible avec le type d'incendie susceptible de se produire à un endroit donné, ou encore avec un produit sans danger pour l'environnement. Les inhalateurs protecteurs avec bouteille d'oxygène portable et masque à oxygène intégral doivent être en bon état de fonctionnement et remplis d'oxygène. Les inhalateurs protecteurs autonomes peuvent être remplacés par un dispositif d'entraînement non opérationnel.
- (4) La pratique de lutte contre les incendies dans la cabine doit être effectuée à l'aide d'un dispositif d'entraînement pouvant reproduire de façon appropriée l'environnement et les caractéristiques de l'équipement prévus dans le scénario de l'exercice pratique, ou à l'aide d'un véritable aéronef.
- (5) Les critères relatifs à l'équipement, comme indiqué ci-dessus, doivent s'appliquer aux exercices d'entraînement requis indiqués dans les paragraphes 98.3, 98.5, and 98.6.

### 98.3 Critères de rendement – Pratique – Lutte contre les incendies dans la cabine

- (1) Chaque agent de bord doit :
  - (a) participer à une pratique de lutte contre un incendie dans la cabine impliquant au moins un membre d'équipage et un passager;
  - (b) à condition que l'exploitant aérien établisse et tienne à jour une méthode permettant d'enregistrer le rôle joué, et que les rôles alternent chaque année, participer en tant qu'agent de bord ou en tant que passager à une pratique de la lutte contre les incendies de cabine impliquant au moins un membre d'équipage et un passager.
- (2) Chaque agent de bord doit effectuer les tâches suivantes :
  - (a) Reconnaître une situation d'incendie potentiel;
  - (b) Repérer l'origine de l'incendie;
  - (c) Appliquer les procédures de communication et de coordination de l'exploitant aérien;
  - (d) Choisir, puis prendre et utiliser l'extincteur approprié le plus proche et tout autre équipement de lutte contre les incendies;
  - (e) Informer, aider et rassurer les passagers; et

- (f) S'assurer de l'absence de reprise de l'incendie et appliquer les procédures de l'exploitant aérien en matière de suivi après incendie.

#### **98.4 Critères d'évaluation**

- (1) Le rendement de l'agent de bord est observé et évalué. Un rapport rendant compte des éléments suivants doit être préparé :
  - (a) Reconnaître ou repérer le problème;
  - (b) Repérer l'emplacement exact du foyer d'incendie;
  - (c) Appliquer efficacement les procédures de communication/coordination de l'exploitant aérien pendant toute la durée de la pratique;
  - (d) Réagir le plus rapidement possible;
  - (e) Utiliser de manière adéquate l'équipement de lutte contre les incendies, en tenant compte du type et de l'emplacement de l'incendie, en tenant l'extincteur dans la bonne position de fonctionnement et en orientant la buse de l'extincteur de manière à optimiser l'effet de l'agent extincteur; et
  - (f) Prendre toute autre mesure qui s'impose.

#### **98.5 Pratique – Utilisation de l'équipement**

- (1) Chaque agent de bord doit démontrer qu'il est en mesure d'utiliser l'équipement de lutte contre les incendies non exploité dans la section 98.3 et d'effectuer les tâches suivantes :
  - (a) Retirer du rangement, mettre et activer l'inhalateur protecteur de l'exploitant aérien et s'entraîner à appliquer les procédures de communication;
  - (b) Retirer du rangement et utiliser chaque type d'extincteur et les accessoires connexes; et
  - (c) Appliquer les procédures de lutte contre les incendies de l'exploitant aérien.

#### **98.6 Pratique – Extinction d'un incendie réel**

- (1) Une fois tous les trois ans, chaque agent de bord doit démontrer qu'il est en mesure d'utiliser un extincteur correctement pour éteindre un incendie réel.
- (2) La formation de lutte contre l'incendie réel est valide jusqu'au premier jour du trente-septième mois suivant le mois au cours duquel la formation a été achevée.

### **99.0 Pratique - Lutte contre les incendies dans la soute du pont principal**

#### **99.1 Généralités**

- (1) Cette pratique s'applique aux exploitants aériens qui ont confié aux agents de bord la responsabilité de la lutte contre les incendies dans la soute sur les aéronefs dotés de soutes de classe B visés par la consigne de navigabilité 93-07-15 et sur les aéronefs dotés de soutes de classe F qui sont exploités dans une configuration combinée fret et passagers du pont principal.
- (2) Cette pratique peut également être utilisée par les exploitants aériens qui ont confié les responsabilités de lutte contre les incendies dans la soute aux agents de bord sur les aéronefs dont les soutes de classe B sont accessibles.

**99.2 Critères relatifs à l'équipement**

- (1) L'équipement de lutte contre les incendies et les éléments de fixation de cet équipement doivent être identiques à ce qu'on retrouve dans les aéronefs de l'exploitant aérien, plus particulièrement en ce qui a trait au poids, aux dimensions, aux types, aux commandes et au mode d'emploi.

**99.3 Critères de rendement**

- (1) Chaque agent de bord doit effectuer les activités suivantes :
  - (a) Enfiler les vêtements et l'équipement de protection dans le bon ordre et, tout en les enfilant
    - (i) Enfiler et activer ou simuler l'activation de l'inhalateur protecteur;
    - (ii) Choisir et sortir de son lieu de rangement l'équipement d'extinction approprié;
    - (iii) Fixer la rallonge de décharge de l'extincteur (le cas échéant); et
    - (iv) Défaire et remettre en place le raccord du filet de retenue (le cas échéant).
- (2) Chaque agent de bord doit participer au moins à une pratique afin de démontrer sa capacité à remplir efficacement ses fonctions et responsabilités lorsqu'un incendie survient dans la soute pendant un vol. Chaque pratique doit comprendre les activités suivantes :
  - (a) Reconnaître une situation d'incendie potentiel;
  - (b) Appliquer les procédures de communication et de coordination de l'exploitant aérien;
  - (c) Utiliser les équipements de lutte contre les incendies et les équipements de protection appropriés, le cas échéant;
  - (d) Accéder à la soute;
  - (e) Repérer l'origine de l'incendie;
  - (f) Lutter contre l'incendie;
  - (g) Informer, aider et rassurer les passagers;
  - (h) Maîtriser l'incendie dans la soute et surveiller une éventuelle reprise; et
  - (i) Exécuter les procédures de l'exploitant aérien en matière de suivi après incendie.

**99.4 Critères d'évaluation**

- (1) Le rendement de l'agent de bord est observé et évalué. Un rapport rendant compte des éléments suivants doit être préparé :
  - (a) Reconnaître ou repérer le problème;
  - (b) Repérer l'emplacement exact du foyer d'incendie;
  - (c) Appliquer efficacement les procédures de communication/coordination de l'exploitant aérien pendant toute la durée de la pratique;
  - (d) Réagir le plus rapidement possible;
  - (e) Utiliser de manière adéquate l'équipement de lutte contre les incendies et des procédures de l'exploitant aérien propres au type de système de protection en place; et
  - (f) Prendre toute autre mesure qui s'impose.

## **Informations supplémentaires**

### **Historique du document**

- (1) TP 12296, Édition 02, SGDDI 803708(F), 803668(A), en date du 2008-04-01 – *Norme de formation des agents de bord*
- (2) TP 12296, Révision 05, en date du 2005-04-15 – *Norme de formation des agents de bord*
- (3) TP 12296, Révision 04, en date du 2002-04-05 – *Norme de formation des agents de bord*
- (4) TP 12296, Révision 03, en date du 1996-10-10 – *Norme de formation des agents de bord*
- (5) TP 12296, Révision 02, en date du 1996-04-01 – *Norme de formation des agents de bord*
- (6) TP 12296, Révision 01, en date du 1995-06-01 – *Norme de formation des agents de bord*
- (7) TP 12296, Originale, en date du 1994-08-15 – *Norme de formation des agents de bord*

## Annexe A – Syllabus

- (1) La formation de requalification et la formation sur le type d'aéronef doivent se faire en suivant la même démarche que celle publiée pour la formation initiale.

Cours de formation	Formation initiale	Formation annuelle	Requalification	Type d'aéronef
<b>Partie un : Initiation à l'aviation</b>				
<b>Exploitant aérien - Familiarisation</b>				
Aspect propre à l'exploitant aérien	•			
Aspect propre à l'agent de bord	•			
<b>Vue d'ensemble de la réglementation</b>				
Vue d'ensemble de la réglementation	•			
Lois et règlements	•	•	•	
<b>Terminologie aéronautique</b>				
Terminologie	•			
Termes de référence	•			
<b>Théorie du vol</b>				
Description générale de l'aéronef	•			
Aérodynamique et théorie du vol	•			
Météorologie	•			
Contrôle de la circulation aérienne	•			
<b>Physiologie du vol</b>				
Généralités	•	•	•	
Effets de l'altitude	•	•	•	



Cours de formation	Formation initiale	Formation annuelle	Requalification	Type d'aéronef
<b>Partie deux : Rôles et responsabilités</b>				
<b>Exploitant aérien</b>				
Exigences opérationnelles	•		•	
Manuel d'exploitation de la compagnie et manuel des agents de bord	•		•	
<b>Membres d'équipage</b>				
Généralités	•	•	•	
<b>Inspecteurs de la sécurité de Transports Canada, Aviation civile</b>				
Généralités	•			
<b>Partie trois : Procédures de sécurité</b>				
<b>Coordination des membres d'équipage</b>				
Généralités	•		•	
Coordination des membres d'équipage	•	•	•	
<b>Communication</b>				
Généralités	•	•	•	
Communication	•	•	•	
Annonces passagers	•			
<b>Contamination des surfaces</b>				
Généralités	•	•	•	
Responsabilités des membres d'équipage	•	•	•	
Dégivrage et antigivrage	•	•	•	
<b>Exposés</b>				
Exposés donnés aux membres d'équipage	•	•	•	

Cours de formation	Formation initiale	Formation annuelle	Requalification	Type d'aéronef
<b>Exposés donnés aux passagers</b>	•	•	•	
<b>Vérifications de sécurité</b>				
<b>Généralités</b>	•	•	•	
<b>Traitement des passagers</b>				
<b>Généralités</b>	•	•	•	
<b>Surveillance des passagers</b>	•	•	•	
<b>Sièges et ceintures de sécurité – Passagers et membres d'équipage</b>				
<b>Sièges des passagers</b>	•	•	•	•
<b>Sièges des membres d'équipage</b>	•	•	•	•
<b>Bagages de cabine</b>				
<b>Bagages de cabine des passagers</b>	•	•	•	•
<b>Bagages de cabine des membres d'équipage</b>	•	•	•	•
<b>Appareils électroniques portatifs</b>				
<b>Généralités</b>	•	•		
<b>Service aux passagers au sol</b>				
<b>Généralités</b>	•		•	
<b>Responsabilités des membres d'équipage</b>	•	•	•	
<b>Avitaillement en carburant avec passagers à bord</b>				
<b>Généralités</b>	•	•	•	
<b>Responsabilités des membres d'équipage</b>	•	•	•	
<b>Mesures préalables au décollage et à l'atterrissage</b>				
<b>Préparation de la cabine</b>	•		•	

Cours de formation	Formation initiale	Formation annuelle	Requalification	Type d'aéronef
Responsabilités des membres d'équipage	•	•	•	
Situations anormales	•	•	•	
<b>Anomalies des hélices</b>				
Généralités	•	•	•	•
<b>Sécurité sur l'aire de trafic</b>				
Dangers sur l'aire de trafic	•	•	•	
Responsabilités des membres d'équipage	•	•	•	
Exploitants d'hélicoptères	•	•	•	
<b>Turbulences</b>				
Généralités	•	•	•	
Responsabilités des membres d'équipage	•	•	•	
<b>Membres d'équipage frappés d'incapacité soudaine</b>				
Généralités	•	•	•	
Incapacité soudaine d'un membre de l'équipage de conduite	•	•	•	
Incapacité soudaine d'un agent de bord	•	•	•	
<b>Protocole – Poste de pilotage</b>				
Généralités	•		•	
<b>Vidange de carburant</b>				
Généralités	•		•	
<b>Tâches à accomplir après le vol</b>				
Documents relatifs à la sécurité	•	•	•	

Cours de formation	Formation initiale	Formation annuelle	Requalification	Type d'aéronef
Communication	•	•	•	
<b>Administration d'oxygène</b>				
Généralités	•		•	
Procédures de l'exploitant aérien	•		•	
<b>Partie quatre : Procédures d'urgence</b>				
<b>Lutte contre les incendies</b>				
Généralités	•	•	•	
Responsabilités des membres d'équipage	•	•	•	
Procédures de l'exploitant aérien – Cabine passagers	•	•	•	
Procédures de l'exploitant aérien – Extérieur	•	•	•	
<b>Présence de fumée ou d'émanations dans la cabine</b>				
Généralités	•	•	•	
Responsabilités des membres d'équipage	•	•	•	•
<b>Décompression rapide et problèmes de pressurisation dans la cabine</b>				
Généralités	•	•	•	
Responsabilités des membres d'équipage	•	•	•	
<b>Évacuations</b>				
Généralités	•	•	•	
Responsabilités des membres d'équipage	•	•	•	
Facteurs externes	•	•	•	
Communication	•	•	•	

Cours de formation	Formation initiale	Formation annuelle	Requalification	Type d'aéronef
Positions de protection	•	•	•	
Procédures de l'exploitant aérien relatives aux sorties/issues	•	•	•	
Responsabilités en matière d'évacuation	•	•	•	
Préparation à l'évacuation	•	•	•	
Procédures d'évacuation	•	•	•	
Débarquement rapide	•	•	•	
Mesures postérieures à l'évacuation	•	•	•	
<b>Lutte contre un incendie dans la soute</b>				
Généralités	•	•	•	•
Responsabilités des membres d'équipage	•	•	•	•
Procédures de l'exploitant aérien	•	•	•	•
<b>Partie cinq : Équipement de secours et étude des accidents</b>				
Nouvelles procédures de l'exploitant aérien		•	•	•
Équipement de sécurité et de secours	•	•	•	•
Étude des accidents et des incidents	•	•	•	
<b>Partie six : Caractéristiques de l'aéronef</b>				
<b>Description physique</b>				
Généralités	•			•
Description extérieure	•			•
Description intérieure	•		•	•

Cours de formation	Formation initiale	Formation annuelle	Requalification	Type d'aéronef
<b>Offices</b>				
Généralités	•	•		•
<b>Systèmes de communication</b>				
Généralités	•			•
Système d'interphone	•		•	•
Circuit d'annonces passagers	•		•	•
Système d'appels passagers	•		•	•
Système de divertissement de bord	•		•	•
Système d'annonce automatique	•		•	•
<b>Systèmes d'éclairage</b>				
Généralités	•	•	•	•
<b>Systèmes d'eau potable et d'eaux usées</b>				
Généralités	•	•	•	•
<b>Système d'oxygène</b>				
Généralités	•	•	•	•
<b>Systèmes de chauffage et de ventilation</b>				
Généralités	•	•	•	•
<b>Sorties/issues</b>				
Généralités	•	•	•	•
Utilisation en situation normale	•	•	•	•
Utilisation en situation anormale	•	•	•	•
Utilisation en situation d'urgence	•	•	•	•

Cours de formation	Formation initiale	Formation annuelle	Requalification	Type d'aéronef
Escalier escamotable	•	•	•	•
<b>Caractéristiques uniques</b>				
Généralités	•	•	•	•
<b>Partie sept : Pratique</b>				
Pratique d'utilisation du circuit d'annonces passagers et du système d'interphone	•			
Pratique concernant l'exposé destiné aux passagers	•			
<b>Pratiques de manœuvre des sorties/issues de l'aéronef – Pour chaque modèle d'aéronef</b>				
Critères de rendement – Manœuvre des portes en fonctionnement normal	•		•	•
Critères de rendement – Manœuvre des portes en situation d'urgence	•	•		•
Critères de rendement – Manœuvre du hublot issue de secours	•	•		•
Critères de rendement – Manœuvre de l'escalier escamotable	•			
<b>Pratique – d'évacuation</b>				
Critères de rendement – Évacuation au sol non préparée et pratique après un contact par inadvertance avec l'eau	•	•		
Critères de rendement – Pratique d'évacuation par l'équipage – Amerrissage forcé ou atterrissage d'urgence préparé	•	•		•
<b>Pratiques</b>				

Cours de formation	Formation initiale	Formation annuelle	Requalification	Type d'aéronef
Pratique – Radeau	•	•	•	•
Pratique – Gilet de sauvetage	•	•		
Pratique – Glissière d'évacuation	•	•		•
<b>Pratiques – Lutte contre les incendies</b>				
Pratique - Extinction d'un incendie réel	•	•		
Critères de rendement – Pratique – Lutte contre les incendies dans la cabine	•	•	•	
Pratique - Lutte contre les incendies dans la soute du pont principal	•	•	•	•
<b>Pratiques</b>				
Pratique – Utilisation de l'équipement d'oxygène	•		•	•
Pratique – Membre de l'équipage de conduite frappé d'incapacité soudaine	•			
Vol de familiarisation avec l'aéronef	•			
Vol d'observation dans le poste de pilotage	•			



## Annexe B – Guide de référence rapide

- (1) Exigences relatives à la validité et à la requalification des agents de bord. Le guide de référence rapide ci-dessous constitue un outil de référence. Des renseignements plus détaillés figurent dans la section C, Introduction de la *norme de formation des agents de bord*.

