Government of Canada | Gouvernement du Canada

Canadian General Standards Board | Office des normes générales du Canada

CAN/CGSB-189.1-95

ICS 53.020.99

WITHDRAWAL

December 2016

Lifting systems for aircraft boarding of passengers with mobility impairments

Following a review by the Committee on Small Aircraft Boarding Systems, the decision to withdraw is largely because this National Standard of Canada is time-dated and in need of a technical review. The necessary funding to allow the Canadian General Standards Board (CGSB) to update and maintain this National Standard of Canada does not exist.

The Standards Council of Canada requires that accredited Standards Development Organizations, such as the CGSB, regularly review a consensus Standard to determine whether to re-approve, revise or withdraw. The review cycle is normally five years from the publication date of the latest edition of the Standard.

The information contained in the Standard was originally developed pursuant to a voluntary standards development initiative of the CGSB. The information contained therein may no longer represent the most current, reliable, and/or available information on this subject. CGSB hereby disclaims any and all claims, representation or warranty of scientific validity, or technical accuracy implied or expressed respecting the information therein contained. The CGSB shall not take responsibility nor be

RETRAIT

Décembre 2016

Systèmes d'embarquement à bord des aéronefs pour passagers à mobilité réduite

Au terme d'un examen par le Comité des systèmes d'embarquement à bord des petits aéronefs, il a été décidé de retirer la Norme nationale du Canada mentionnée essentiellement parce qu'elle est chronomarquée et qu'elle a besoin d'être soumise à un examen technique. L'Office des normes générales du Canada (ONGC) n'a pas reçu les fonds nécessaires pour la mise à jour et le maintien de cette Norme nationale du Canada.

Le Conseil canadien des normes exige que les organismes accrédités d'élaboration de normes, tel que l'ONGC, effectue régulièrement un examen des normes consensuelles afin de déterminer s'il y a lieu d'en renouveler l'approbation, de les réviser ou de les retirer. Le cycle d'examen d'une norme est généralement de cinq ans à partir de la date de publication de la dernière édition de celle-ci.

L'information contenue dans la norme a été élaborée initialement en vertu d'une initiative volontaire d'élaboration de normes de l'ONGC. Elle peut ne plus représenter l'information disponible et/ou l'information la plus actuelle ou la plus fiable à ce sujet. L'ONGC décline par la présente toute responsabilité à l'égard de toute affirmation, déclaration ou garantie de validité scientifique ou d'exactitude technique implicite ou explicite relative à l'information contenue dans la norme. L'ONGC

held liable for any errors, omissions, inaccuracies or any other liabilities that may arise from the provision or subsequent use of such information.

Copies of withdrawn standards are available from the CGSB Sales Centre by telephone at 819-956-0425 or 1-800-665-2472, by fax at 819-956-5740, by Internet at www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ongc-cgsb/index-eng.html, by e-mail at ncr.CGSB-ONGC@tpsgc-pwgsc.gc.ca or by mail at Sales Centre, Canadian General Standards Board, 11 Laurier Street, Gatineau, Canada K1A 1G6.

n'assumera aucune responsabilité et ne sera pas tenu responsable quant à toute erreur, omission, inexactitude ou autre conséquence pouvant découler de la fourniture ou de l'utilisation subséquente de cette information.

Des copies des normes retirées peuvent être obtenues auprès du Centre des ventes de l'ONGC. Il suffit d'en faire la demande par téléphone au 819-956-0425 ou 1-800-665-2472, par télécopieur au 819-956-5740, par Internet à : www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ongc-cgsb/index-fra.html, par courriel à ncr.CGSB-ONGC@tpsgc-pwgsc.gc.ca, ou par courrier adressé au Centre des ventes, Office des normes générales du Canada, 11, rue Laurier, Gatineau, Canada K1A 1G6.

CGSB ONGC

Canadian
General
Standards
Board

CAN/CGSB-189.1-95

Systèmes d'embarquement à bord des aéronefs pour passagers à mobilité réduite

Withdrawn/Retirée

Norme nationale du Canada

La présente norme a été élaborée sous les auspices de l'OFFICE DES NORMES GÉNÉRALES DU CANADA (ONGC), qui est un organisme fédéral relevant du ministère des Approvisionnements et Services. L'ONGC participe à la production de normes facultatives dans une gamme étendue de domaines, par l'entremise de ses comités des normes qui se prononcent par consensus. Les comités des normes sont composés de représentants des groupes intéressés aux normes à l'étude, notamment les fabricants, les consommateurs et autres utilisateurs, les détaillants, les gouvernements, les institutions d'enseignement, les associations techniques, professionnelles et commerciales ainsi que les organismes de recherche et d'essai. Chaque norme est élaborée avec l'accord de tous les représentants. Le Conseil consultatif du Ministre pour l'ONGC passe en revue les décisions prises par consensus.

Le Conseil canadien des normes a conféré à l'ONGC le titre d'organisme rédacteur de normes nationales. En conséquence, les normes que l'Office élabore et soumet à titre de Normes nationales du Canada se conforment aux critères et procédures établis à cette fin par le Conseil canadien des normes. Outre la publication de normes nationales, l'ONGC rédige également des normes visant des besoins particuliers, à la demande de plusieurs organismes tant du secteur privé que du secteur public. Les normes de l'ONGC et les normes nationales établies par cet organisme sont conformes aux politiques énoncées dans le Manuel des politiques pour l'élaboration et la mise à jour des normes de l'ONGC.

Étant donné l'évolution technique, les normes de l'ONGC font l'objet de révisions périodiques. Toutes les suggestions susceptibles d'en améliorer la teneur sont accueillies avec grand intérêt et portées à l'attention des comités des normes concernés. Les changements apportés aux normes font l'objet de modificatifs distincts ou sont incorporés dans les nouvelles éditions des normes.

Une liste à jour des normes de l'ONGC comprenant des renseignements sur les normes récentes et les derniers modificatifs parus, et sur la façon de se les procurer figure au Catalogue de l'ONGC publié chaque année. Cette publication peut également être obtenue sur demande, sans frais.

Même si l'objet de la présente norme précise l'application première que l'on peut en faire, il faut cependant remarquer qu'il incombe à l'utilisateur, au tout premier chef, de décider si la norme peut servir aux fins qu'il envisage.

Plusieurs des tests requis aux termes des normes de l'ONGC sont dangereux. L'ONGC n'assume ni n'accepte aucune responsabilité pour les blessures ou les dommages qui pourraient survenir pendant les essais, peu importe l'endroit où ceux-ci sont effectués.

L'ONGC ne se prononce pas quant à la validité de la propriété industrielle de chaque article assujetti à la présente norme. Les utilisateurs de la norme sont informés de façon personnelle qu'il leur revient entièrement de déterminer la validité de la propriété industrielle.

Pour de plus amples renseignements sur l'ONGC, ses services et les normes en général, prière de communiquer avec:

Le Gestionnaire
Services de vente et de marketing
Office des normes générales du Canada
Ottawa, Canada
K1A 1G6

Le CONSEIL CANADIEN DES NORMES est l'organisme de coordination du Système de normes nationales, une fédération d'organismes indépendants et autonomes qui travaillent au développement et à l'amélioration de la normalisation volontaire dans l'intérêt national.

Les principaux buts du Conseil sont d'encourager et de promouvoir la normalisation volontaire comme moyen d'améliorer l'économie nationale, d'améliorer la santé, la sécurité et le bien-être du public, d'aider et de protéger le consommateur, de faciliter le commerce national et international et de favoriser la coopération internationale dans le domaine de la normalisation.

Une Norme nationale du Canada est une norme, approuvée par le Conseil canadien des normes, qui reflète une entente raisonnable parmi les points de vue d'un certain nombre de personnes compétentes dont les intérêts réunis forment, au degré le plus élevé possible, une représentation équilibrée des producteurs, utilisateurs, consommateurs et d'autres personnes intéressées, selon le domaine envisagé. Il s'agit généralement d'une norme qui peut apporter une contribution appréciable, en temps opportun, à l'intérêt national.

L'approbation d'une norme en tant que Norme nationale du Canada indique qu'elle est conforme aux critères et méthodes établis par le Conseil canadien des normes. L'approbation ne porte pas sur l'aspect technique de la norme; cet aspect demeure la responsabilité de l'organisme rédacteur de normes accrédité.

Il est recommandé aux personnes qui ont besoin de normes de se servir des Normes nationales du Canada lorsque la chose est possible. Ces normes font l'objet d'examens périodiques; c'est pourquoi il est recommandé aux utilisateurs de se procurer l'édition la plus récente de la norme auprès de l'organisme qui l'a préparée.

La responsabilité d'approuver les Normes nationales du Canada incombe au:

Conseil canadien des normes
45, rue O'Connor
Bureau 1200
Ottawa, Ontario
K1P 6N7

Comment commander des publications de l'ONGC:

par téléphone — (613) 941-8703 *ou*
— 1-800-665-CGSB
(Canada seulement)

par télécopieur — (613) 941-8705

par la poste — Centre des ventes de l'ONGC
Ottawa, Canada
K1A 1G6

en personne — Bureau 1402
222, rue Queen
Ottawa, Ontario

Withdrawn/Retired

NORME NATIONALE DU CANADA CAN/CGSB-189.1-95

SYSTÈMES D'EMBARQUEMENT À BORD DES AÉRONEFS POUR PASSAGERS À MOBILITÉ RÉDUITE

Withdrawn/Retiree

Préparée par
l'Office des normes générales du Canada ONGC

Approuvée par le
Conseil canadien des normes

Publiée, avril 1995, par
l'Office des normes générales du Canada
Ottawa, Canada K1A 1G6

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada — 1995

Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite d'aucune manière sans la permission préalable de l'éditeur.

OFFICE DES NORMES GÉNÉRALES DU CANADA

COMITÉ DES SYSTÈMES D'EMBARQUEMENT À BORD DES PETITS AÉRONEFS

(Composition à la date d'approbation)

Goldberg, H.P.	*Président*	Air Transport Association of Canada
Bellchamber, C.		One Voice Seniors Network (Canada) Inc.
Carwardine, I.		Hobart Airport Systems
Cloutier, N.		Bombardier — Canadair Inc.
Comtois, M.		Technitrol-Eco Inc.
Eryou, D.		Just Mobility Consulting and Design Ltd.
Fulton, W.T.		Lift-A-Loft Corp.
Khouzam, M.		Ministère des Transports
Linn, N.S.		Air Nova
Moffat, G.		Canadian Regional Airlines
Norman, E.		Council of Canadians with Disabilities
Price, R.		Association canadienne des paraplégiques
Richards, N.A.	*Secrétaire*	Office des normes générales du Canada

Withdrawn/Retirée

Nous remercions le Bureau de la traduction du Secrétariat d'État de la traduction de la présente Norme nationale du Canada.

OFFICE DES NORMES GÉNÉRALES DU CANADA

SYSTÈMES D'EMBARQUEMENT À BORD DES AÉRONEFS POUR PASSAGERS À MOBILITÉ RÉDUITE

PRÉFACE

La présente norme a pour objet de faciliter de façon sûre, digne et efficace l'embarquement des personnes à mobilité et à dextérité réduites. La norme ne traite pas d'autres moyens qui peuvent satisfaire à l'esprit des exigences ou de la réglementation sur l'accessibilité. Il est entendu qu'un seul système peut ne pas répondre aux besoins de tous les passagers.

La présente norme se fonde sur le document Federal Aviation Advisory Circular No. 150/5220-21, Guide Specification for Lifts Used to Board Airline Passengers with Mobility Impairments, du ministère des Transports des États-Unis, publié le 10 février 1993. Le document était fondé sur les pratiques recommandées en aérospatiale de la Society of Automotive Engineers (SAE) et comprenait les éclaircissements nécessaires et des exigences additionnelles.

Dans la présente norme, les valeurs et les dimensions sont exprimées en unités métriques tandis que les équivalents en unités impériales obtenues par conversion arithmétique sont indiquées entre parenthèses. Les unités métriques feront foi en cas de litige ou en cas de difficultés imprévues résultant de la conversion.

Withdrawn/Retirée

OFFICE DES NORMES GÉNÉRALES DU CANADA

SYSTÈMES D'EMBARQUEMENT À BORD DES AÉRONEFS POUR PASSAGERS À MOBILITÉ RÉDUITE

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.	**OBJET**	1
2.	**PUBLICATIONS APPLICABLES**	1
3.	**TERMINOLOGIE**	1
3.1	**Transportabilité sur route**	1
3.2	**Klaxon**	1
3.3	**Plate-forme de levage**	2
3.4	**Durée de vie totale**	2
3.5	**Automoteur**	2
4.	**CLASSIFICATION**	2
5.	**EXIGENCES GÉNÉRALES**	2
5.1	**Fonctions**	2
5.2	**Plate-forme de levage**	2
5.3	**Accélérations**	3
5.4	**Durée de déploiement**	3
5.5	**Durées d'embarquement et de débarquement**	3
5.6	**Compatibilité avec les aéronefs**	3
5.6.1	***Types d'aéronef***	3
5.6.2	***Considérations de conception***	3
5.7	**Durée de vie totale**	3
5.8	**Fiabilité**	4
6.	**EXIGENCES PARTICULIÈRES**	4
6.1	**Entretien et accessibilité**	4
6.2	**Conditions d'utilisation en fonction du milieu**	4
6.3	**Transportabilité sur route**	4
6.4	**Sécurité**	4
6.4.1	***Sécurité du personnel***	5
6.4.2	***Sécurité du matériel***	5
6.5	**Bruit et vibrations**	5
6.6	**Conception et construction**	5
6.6.1	***Conception mécanique***	5
6.6.2	***Conception et matériel électriques***	5
6.6.2.1	*Généralités*	5
6.6.2.2	*Dispositifs alimentés par batterie*	6
6.6.3	***Conception hydraulique et pneumatique***	6
6.6.4	***Moteurs et équipements connexes***	6
6.6.5	***Conception du circuit de carburant***	6
6.6.6	***Conception du circuit d'échappement***	7
6.6.7	***Matériel de catégorie A — Véhicules automoteurs***	7
6.6.7.1	*Vitesse de conception*	7
6.6.7.2	*Circuits de freinage*	7
6.6.7.3	*Cabines de véhicule*	7
6.6.8	***Instruments et commandes***	7
6.6.9	***Stabilité du matériel***	7

Withdrawn/Retirée

TABLE DES MATIÈRES

		Page
6.6.10	*Accessoires facultatifs*	7
6.6.11	*Matériaux, pièces et procédés*	7
6.6.12	*Pièces normalisées et commerciales*	7
6.6.13	*Résistance à l'humidité et à la moisissure*	7
6.6.14	*Corrosion des pièces métalliques*	7
6.6.15	*Interchangeabilité et remplaçabilité*	7
6.6.16	*Qualité de fabrication*	7
6.6.17	*Brouillage électromagnétique*	7
6.6.18	*Identification et marquage*	8
6.6.19	*Remisage*	8
6.6.20	*Finition extérieure*	8
6.6.21	*Ergonomie*	8
6.7	**Manuels/Publications**	8
6.8	**Outils et appareillage d'essai**	8
6.9	**Formation**	8
7.	**INSPECTION**	8
7.1	**Dispositions sur l'assurance de la qualité**	8
7.1.1	*Essais de conformité aux spécifications*	8
7.1.2	*Essai et analyse de fiabilité*	8
8.	**REMARQUES**	8
8.1	**Options**	8
8.2	**Utilisations prévues**	9
8.3	**Sources de diffusion des publications de référence**	9
	ANNEXE A	A1
	ANNEXE B	B1

Withdrawn/Retirée

OFFICE DES NORMES GÉNÉRALES DU CANADA

SYSTÈMES D'EMBARQUEMENT À BORD DES AÉRONEFS POUR PASSAGERS À MOBILITÉ RÉDUITE

1. OBJET

1.1 La présente norme s'applique aux exigences relatives à la conception, à la construction, au rendement et à la mise à l'essai du matériel de levage automoteur transporté manuellement ou remorqué, destiné à faciliter l'embarquement des passagers à mobilité réduite à bord des aéronefs.

1.2 Pour de plus amples renseignements sur les utilisations prévues, voir le par. 8.2.

1.3 La mise à l'essai et l'évaluation d'un produit en regard de la présente norme peuvent nécessiter l'emploi de matériaux ou d'équipements susceptibles d'être dangereux. Le présent document n'entend pas traiter tous les aspects liés à la sécurité de son utilisation. Il appartient à l'usager de la norme de se renseigner auprès des autorités compétentes et d'adopter des pratiques d'hygiène et de sécurité conformes aux règlements en vigueur avant de l'utiliser.

2. PUBLICATIONS APPLICABLES

2.1 Les publications suivantes s'appliquent à la présente norme:

2.1.1 Association canadienne de normalisation (CSA)

CSA série C22 (1994) — Code canadien de l'électricité

CSA série W48 — Soudage.

2.1.2 Ministère du Travail

Code canadien du travail, Règlement du Canada sur l'hygiène et la sécurité au travail.

2.1.3 Ministère des Transports

Règlements sur la sécurité des véhicules automobiles (RSVA) nos 101, 103, 104, 205, 206, 207, 208 et 209

TP312F — Aérodromes — Normes et pratiques recommandées, 4e édition, mars 1993

Règlement sur l'équipement radio VHF pour le matériel de servitude au sol.

2.1.4 Society of Automotive Engineers (SAE)

Aerospace Recommended Practice (ARP)

ARP 1247 C — General Requirements for Aerospace Ground Support Equipment, Motorized and Non-Motorized.

2.1.5 United States Architectural and Transportation Barriers Compliance Board (ATBCB)

Guidelines for Aircraft Boarding Chairs.

2.2 Les sources de diffusion sont indiquées dans la section intitulée Remarques.

3. TERMINOLOGIE

3.1 **Transportabilité sur route** — La capacité pour un matériel automoteur de recevoir une licence lui permettant de circuler sur les routes publiques.

3.2 **Klaxon** — Un dispositif avertisseur non automatique pour produire du bruit.

Withdrawn/Retirée

3.3 **Plate-forme de levage** — Toute surface traversée par le passager en fauteuil roulant lors de l'embarquement à bord de l'aéronef.

3.4 **Durée de vie totale** — Le nombre d'années d'utilisation entre la date de livraison du matériel à l'utilisateur et le moment où l'on met fin à sa fonction en l'affectant à la récupération et (ou) à la cannibalisation, lorsque le matériel est entretenu et utilisé selon les recommandations du constructeur.

3.5 **Automoteur** — Se dit du matériel motorisé qui transporte le préposé et (ou) les passagers.

4. CLASSIFICATION

4.1 Le matériel de levage doit être fourni dans les catégories suivantes, selon ce qui est prescrit (par. 8.1(a)):

Catégorie A — Automoteur (remarque 1)

Catégorie B — Transporté manuellement ou remorqué.

5. EXIGENCES GÉNÉRALES

5.1 **Fonctions** — Le matériel doit être conforme aux exigences des al. 5.1.1 à 5.1.7 tout en conservant une distance de sécurité par rapport à toute pièce mobile de l'aéronef. Si le matériel s'approche à moins de 30 cm (12 po) de toute pièce mobile de l'aéronef, le constructeur doit démontrer à la satisfaction de l'exploitant de la ligne aérienne que le matériel peut remplir toutes ses fonctions sans risque indû de dommages à l'aéronef.

5.1.1 Le matériel doit fournir un moyen d'embarquer sur la plate-forme au niveau du sol les passagers circulant en fauteuil roulant et les autres passagers à mobilité réduite.

5.1.2 Le matériel doit soulever la plate-forme à la hauteur du seuil de porte de l'aéronef.

5.1.3 Le matériel doit fournir un moyen de transférer les passagers circulant en fauteuil roulant de la plate-forme de levage soulevée au seuil de porte de l'aéronef, et inversement.

5.1.4 Selon ce qui est prescrit (par. 8.1(b)), le constructeur doit fournir un fauteuil d'embarquement, compatible avec le matériel et l'aéronef desservi. Les fauteuils d'embarquement devraient satisfaire aux exigences du document de l'ATBCB, Guidelines for Aircraft Boarding Chairs.

5.1.5 Selon ce qui est prescrit (par. 8.1(c)), le matériel doit être muni d'un escalier pour l'embarquement des autres passagers.

5.1.6 Selon ce qui est prescrit (par. 8.1(d)), le matériel doit assurer le transport vers l'aéronef et en provenance de ce dernier. Le transport doit se faire de façon sûre, digne et efficace.

5.1.7 ***Protection contre les intempéries***

5.1.7.1 Le matériel utilisé pour transporter les passagers vers l'aéronef et en provenance de ce dernier doit protéger les passagers des intempéries. Le niveau de protection fournie doit être celui qui est prescrit (par. 8.1(e)).

5.1.7.2 Selon ce qui est prescrit (par. 8.1(f)), le matériel non utilisé pour transporter les passagers vers l'aéronef et en provenance de ce dernier doit protéger les passagers des intempéries. Le niveau de protection fournie doit être celui qui est prescrit (par. 8.1(e)).

5.2 **Plate-forme de levage**

5.2.1 La plate-forme de levage doit avoir une capacité minimale de 270 kg (600 lb). Si le matériel permet l'embarquement de deux passagers ou plus simultanément, une capacité plus grande doit être prescrite (par. 8.1(g)).

Remarque 1: *Le matériel automoteur peut être mû par un moteur hydraulique, pneumatique ou électrique, ou par un moteur à combustion interne.*

Withdrawn/Retirée

5.2.2 La rampe qui comble le vide entre le matériel et l'aéronef doit être conçue pour ne pas endommager ce dernier, ni se déplacer lorsqu'elle est utilisée. Elle peut s'appuyer sur le seuil de porte, mais elle ne doit pas exercer une charge non sécuritaire sur l'aéronef. Les mains courantes protectrices de la rampe doivent être marquées en jaune de chrome présentant un contraste élevé.

5.2.3 La plate-forme de levage doit être équipée de mains courantes protectrices rigides ou d'autres barrières. L'espacement entre les éléments de barrière et entre les barrières et l'aéronef doit être suffisant pour éviter les blessures et pour donner un sentiment de sécurité aux occupants.

5.2.4 La plate-forme de levage du matériel utilisé pour le transport des passagers vers l'aéronef et en provenance de ce dernier doit comprendre un système pour immobiliser chacun des fauteuils roulants qu'elle peut transporter. Le système doit pouvoir être utilisé facilement par l'agent de bord ou le préposé du matériel. Selon ce qui est prescrit (par. 8.1(h)), le matériel non utilisé pour le transport des passagers vers l'aéronef et en provenance de ce dernier doit être pourvu d'un système d'immobilisation des fauteuils roulants.

5.2.5 La largeur intérieure de la plate-forme de levage doit être conforme au fauteuil d'embarquement utilisé et à l'aéronef desservi.

5.3 **Accélérations** — Le matériel ne doit pas soumettre les passagers à des accélérations ou à des décélérations supérieures à 1.5 m/s/s/s (5 pi/s/s/s) dans quelque direction que ce soit. Le matériel ne doit pas soumettre les passagers à des changements d'accélération ou de décélération supérieures à 2.4 m/s/s/s (8 pi/s/s/s) dans quelque direction que ce soit pour éviter que les passagers n'éprouvent des accélérations inconfortables.

5.4 **Durée de déploiement** — Le temps nécessaire au déploiement du matériel dès son arrivée à l'embarcadère ou à l'aéronef doit être d'une minute ou moins.

5.5 **Durées d'embarquement et de débarquement** — Le temps nécessaire pour faire monter un passager sur la plate-forme et l'amener jusqu'au niveau du seuil de la porte doit être de 2 min ou moins. Le temps nécessaire au débarquement d'un passager, c'est-à-dire l'amener de la position soulevée jusqu'au niveau du sol et lui faire quitter la plate-forme, doit être de 2 min ou moins.

5.6 **Compatibilité avec les aéronefs**

5.6.1 ***Types d'aéronef*** — L'aéronef à accéder doit être tel que le spécifie l'acheteur (par. 8.1(i)).

5.6.2 ***Considérations de conception*** — Si l'aéronef à desservir possède un escalier qui ne peut être escamoté lorsque la porte est ouverte, le matériel doit être conçu pour remplir sa fonction même si l'escalier est déployé. Tous les modèles d'aéronef à desservir, selon ce qui est prescrit (par. 8.1(i)), devraient faire l'objet d'un examen de compatibilité par le constructeur du matériel de levage. Les configurations et les dimensions d'aéronef suivantes auront une incidence importante sur la conception du matériel:

a. hauteur du seuil de porte de l'aéronef

b. largeur de porte de l'aéronef

c. emplacement des portes de l'aéronef

d. composants d'aéronef situés près de la porte et constituant un obstacle (aile, queue, fuseau moteur, hélice, etc.)

e. trappe-escalier

f. mains courantes d'escalier

g. déplacements verticaux de l'aéronef (seuil de porte) au cours de l'embarquement et du débarquement.

5.7 **Durée de vie totale** — Le matériel doit être conçu pour remplir ses fonctions pendant sa «durée de vie totale» lorsqu'il est entretenu et utilisé selon les recommandations du constructeur. Cette période doit être d'au moins dix ans, selon une fréquence d'utilisation de 1000 cycles par année.

Withdrawn/Retirée

5.8 **Fiabilité**

5.8.1 Le matériel et ses accessoires doivent être conçus et construits d'abord en fonction du critère de la fiabilité d'utilisation. L'exigence de conception minimale en matière de fiabilité tient au fait que le matériel doit être conçu de manière à pouvoir fonctionner entre des intervalles d'entretien préventif (remarque 2) de 100 cycles de levage ou de quatre mois, selon la première éventualité. L'intervalle ci-dessus ne s'applique pas aux composants dans les cas où le constructeur de composants recommande des intervalles d'entretien plus rapprochés. Le matériel doit être muni d'un compteur de cycles ou d'un compteur horaire. Le type de compteur installé devrait correspondre aux intervalles d'entretien recommandés par le constructeur.

5.8.2 Le matériel doit être conçu pour pouvoir être enlevé facilement en cas de défaillance alors qu'il se trouve sur le côté d'un aéronef.

6. EXIGENCES PARTICULIÈRES (remarque 3)

6.1 **Entretien et accessibilité** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.4.3 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.2 **Conditions d'utilisation en fonction du milieu**

6.2.1 Le matériel doit être conforme aux exigences du par. 3.6 de l'ARP 1247 C de la SAE, sauf s'il est modifé selon les al. 6.2.1.1 et 6.2.1.2 de la présente norme.

6.2.1.1 La plage de température de -29 à 52°C (-20 à 123°F) précisée à l'al. 3.6.1 de l'ARP 1247 C de la SAE peut être modifiée (par. 8.1(j)) si les conditions atmosphériques dans lesquelles le matériel doit être utilisé sont extrêmes.

6.2.1.2 Si la température inférieure précisée à l'al. 6.2.1.1 de la présente norme est inférieure à -29°C, le constructeur peut fournir, en accord avec l'acheteur, des procédures qui assureront la conformité à l'al. 3.6.1 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.2.2 Après avoir été mis en marche selon les consignes du constructeur, le matériel doit pouvoir fonctionner continuellement pendant 45 min, dans quelque combinaison possible de cycles d'embarquement des passagers et de manoeuvre, à pleine charge dans la plage de température mentionnée à l'al. 6.2.1 de la présente norme. Pour l'embarquement des passagers, on considère que la pleine charge est atteinte lors de la phase d'ascension seulement.

6.2.3 À moins de prescription contraire (par. 8.1(k)), le matériel des catégories A et B doit pouvoir fonctionner sur une surface de niveau recouverte de 5 cm (2 po) de neige.

6.3 **Transportabilité sur route**

6.3.1 Si la transportabilité sur route est prescrite pour le matériel de catégorie A (par. 8.1(l)), ce matériel doit être conforme aux exigences du par. 3.7 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.3.2 Si la transportabilité sur route n'est pas précisée (par. 8.1(l)), les dispositions des al. 3.9.1 et 3.9.8 de l'ARP 1247 C de la SAE ne s'appliquent pas.

6.4 **Sécurité** — Le matériel doit être conforme aux exigences du par. 3.8 de l'ARP 1247 C de la SAE. Toutes les caractéristiques de conception destinées à protéger le préposé au matériel doivent offrir la même protection au(x) passager(s). Dans les cas où il y a renvoi aux exigences pertinentes de l'OSHA dans le par. 3.8 de l'ARP 1247 C de la SAE, les exigences du Règlement du Canada sur l'hygiène et la sécurité au travail s'appliquent.

Withdrawn/Retirée

Remarque 2: *Aux fins de la présente norme, les tâches d'entretien courant comme le plein de carburant, l'appoint d'huile, la vérification de la pression des pneus ainsi que la vérification de la batterie et de l'eau ne sont pas considérées comme de l'entretien préventif.*

Remarque 3: *Le tableau A1 de l'annexe A renvoie les parties de la présente norme aux parties pertinentes du document ARP 1247 C de la SAE et d'autres publications pertinentes.*

6.4.1 ***Sécurité du personnel***

6.4.1.1 Le matériel doit être conforme aux exigences du par. 3.9 de l'ARP 1247 C de la SAE, sauf en ce qui a trait aux al. 3.9.5, 3.9.16, 3.9.17 et 3.9.22 et sauf dans le cas des al. 6.3.2 et 6.4.1.2 de la présente norme. Les types de matériau anti-dérapant utilisés doivent être ceux qui sont indiqués (par. 8.1(m)). Lorsque les FMVSS nos 104, 207, 208 et 209 sont mentionnés aux al. 3.9.1 et 3.9.8 de l'ARP 1247 C de la SAE, les exigences des RSVA nos 104, 207, 208 et 209 s'appliquent. Lorsque l'on renvoie aux exigences pertinentes de l'OSHA aux al. 3.9.14 et 3.9.20 de l'ARP 1247 C de la SAE, les exigences du Règlement du Canada sur l'hygiène et la sécurité au travail s'appliquent.

6.4.1.2 Dans le cas du matériel de catégorie A et à des fins de conformité à l'al. 3.9.3 de l'ARP 1247 C de la SAE, le bouton de commande du klaxon peut être monté sur le tableau de commande en un endroit facile d'accès. Les exigences des al. 3.9.2 à 3.9.4 de l'ARP 1247 C de la SAE ne s'appliquent pas au matériel de catégorie B.

6.4.1.3 Les contremarches des escaliers à contremarches variables ne doivent pas être inférieures à 10 cm (4 po). L'angle des contremarches ne doit pas être inférieur à 15.5°, et la largeur de l'escalier ne doit pas être inférieure à 69 cm (27 po).

6.4.2 ***Sécurité du matériel***

6.4.2.1 Le matériel doit être conforme aux exigences du par. 3.10 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.4.2.2 Les éléments d'amortissement d'interface avec l'aéronef prescrits à l'al. 3.10.3 de l'ARP 1247 C de la SAE doivent être approuvés par l'acheteur.

6.4.2.3 Un extincteur de lutte contre les feux de classes ABC de 5 lb doit être monté sur la plate-forme, à un endroit facile d'accès pour le préposé.

6.4.2.4 Les dispositifs de stabilisation prescrits à l'al. 3.10.9.3 de l'ARP 1247 C de la SAE doivent être peints en jaune de chrome.

6.4.2.5 Si les dispositifs de stabilisation ne sont pas verrouillés pour interdire le fonctionnement du matériel ou s'ils ne sont pas clairement visibles par le préposé, une lumière, conformément à l'al. 3.10.9.4 de l'ARP 1247 C de la SAE, doit être montée sur le matériel.

6.4.2.6 Si les dispositifs de stabilisation peuvent gêner l'enlèvement du matériel en cas d'urgence, le dispositif doit satisfaire aux exigences de l'al. 3.10.9.5 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.5 **Bruit et vibrations** — Le matériel doit être conforme aux exigences du par. 3.11 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.6 **Conception et construction** — Le matériel doit être conforme aux exigences du par. 3.13 de l'ARP 1247 C de la SAE, exception faite des modifications prévues dans la présente.

6.6.1 ***Conception mécanique*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.1.1 de l'ARP 1247 C de la SAE. Dans les cas où l'al. 3.13.1.1.4 de l'ARP 1247 C de la SAE renvoie aux codes de conception de l'American Welding Society, les exigences pertinentes des normes de la série CSA W48 sur le soudage s'appliquent.

6.6.2 ***Conception et matériel électriques***

6.6.2.1 *Généralités* — La plate-forme doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.1.2 de l'ARP 1247 C de la SAE. À moins d'indication contraire (par. 8.1(n)), la méthode de montage du câblage dissimulé doit être comme le prescrit l'al. 3.13.1.2.11 de l'ARP 1247 C de la SAE. Lorsque les al. 3.13.1.2.8, 3.13.1.2.17 et 3.13.1.2.19 de l'ARP 1247 C de la SAE renvoient à NFPA 70 du National Electrical Code, les exigences des normes de la série CSA C22 s'appliquent. Lorsque les al. 3.13.1.2.21 et 3.13.1.2.22 de l'ARP 1247 C de la SAE renvoient aux normes FMVS sur le matériel d'éclairage et à la FMVSS no 108, les exigences sur le matériel d'éclairage des normes RSVA et de la norme RSVA no 108 s'appliquent.

a. Lorsqu'elles sont utilisées pour lancer des moteurs de 30 HP ou moins, les batteries dont il est question à l'al. 3.13.1.2.1 de l'ARP 1247 C de la SAE doivent être conformes aux recommandations du constructeur de moteurs.

Withdrawn/Retirée

b. Le matériel doit être équipé des lumières suivantes:

i) un phare;

ii) un feu anticollision, conformément aux exigences du document TP 312. Le feu anticollision ne doit pas être situé au niveau des yeux du préposé ou des passagers pendant l'utilisation normale du matériel;

iii) un réflecteur rouge ou une lumière à l'arrière;

iv) une lumière extérieure appropriée au niveau de la porte d'entrée/sortie de l'aéronef; et

v) une lumière pour la plate-forme de levage.

6.6.2.2 *Dispositifs alimentés par batterie*

a. Les batteries doivent être conçues pour avoir une durée de vie minimale de trois ans lorsqu'elles sont entretenues conformément aux consignes du fabricant. À des fins de conception, une fréquence d'utilisation de 1000 cycles par année doit être prévue.

b. Un chargeur de batterie autonome à régulation automatique de la tension doit être fourni. Pour charger une batterie, le préposé ne doit que brancher une fiche facilement accessible dans une prise standard de 110 ou de 220 V, selon ce qui est prescrit (par. 8.1(o)).

c. La batterie doit être pourvue d'un indicateur d'état. Si une faible tension peut se traduire par une intensité plus grande et le grillage du moteur, le dispositif de contrôle d'état doit pouvoir prévenir le préposé à temps.

6.6.3 ***Conception hydraulique et pneumatique*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.1.3 de l'ARP 1247 C de la SAE. À moins d'indication contraire (par. 8.1(p)), des bâches de liquide hydraulique non peintes conformément à l'al. 3.13.1.3.5.7 doivent être fournies.

6.6.3.1 Le liquide hydraulique doit être celui qui est recommandé par les fabricants de composants du circuit hydraulique.

6.6.3.2 Les matériaux utilisés pour chaque conduite hydraulique doivent être conformes à l'utilisation qui est faite de cette dernière.

6.6.3.3 Des vérins hydrauliques peuvent être utilisés pour stabiliser le matériel si toutes les roues demeurent fermement en contact avec la surface du revêtement.

6.6.4 ***Moteurs et équipements connexes*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.1.4 de l'ARP 1247 C de la SAE, mais les dispositions de l'al. 3.13.1.4.4 de l'ARP 1247 C de la SAE ne doivent pas s'appliquer à des moteurs de 30 HP ou moins.

6.6.4.1 Les alternateurs équipant des moteurs de 30 HP ou moins doivent être tels que le recommande le constructeur du moteur.

6.6.4.2 Des manocontacts d'huile ne sont pas nécessaires sur des moteurs de 30 HP ou moins.

6.6.4.3 Les moteurs utilisés pour entraîner autre chose que le système de propulsion du véhicule doivent être équipés d'un compte-tours dont la plage de régime d'utilisation normale est soulignée d'une ligne verte, tandis qu'un ligne rouge souligne tout régime supérieur à cette plage, ou ils doivent être munis d'un régulateur automatique qui les empêche de s'emballer.

6.6.5 ***Conception du circuit de carburant*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.1.5 de l'ARP 1247 C de la SAE, mais les dispositions de l'al. 3.13.1.5.1 de l'ARP 1247 C de la SAE ne doivent pas s'appliquer aux moteurs de 30 HP ou moins.

6.6.5.1 À moins d'indication contraire (par. 8.1(q)), le réservoir de carburant doit avoir une capacité pouvant assurer au moins huit heures d'utilisation.

6.6.5.2 Les cols de remplissage de réservoir de carburant des moteurs de 30 HP ou moins doivent être tels qu'ils sont recommandés par le constructeur du moteur, mais ils doivent être munis d'un capuchon pare-flammes.

Withdrawn/Retirée

6.6.6 ***Conception du circuit d'échappement*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.1.6 de l'ARP 1247 C de la SAE. Les circuits d'échappement de moteur doivent être munis de pare-flammes et de pare-étincelles.

6.6.7 ***Matériel de catégorie A — Véhicules automoteurs*** — Le matériel de catégorie A doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.1.7 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.6.7.1 *Vitesse de conception* — La vitesse de conception de véhicule pour le matériel de catégorie A doit être telle qu'il est prescrit (par. 8.1(r)).

6.6.7.2 *Circuits de freinage*

a. Les circuits de freinage destinés aux véhicules ayant une vitesse maximale de 32 km/h (20 mi/h) ou plus doivent être conformes aux exigences de l'al. 3.13.1.7.2 de l'ARP 1247 C de la SAE.

b. Les circuits de freinage destinés aux véhicules ayant une vitesse maximale de moins de 32 km/h (20 mi/h) ne doivent pas dépasser 30 cm (12 po) par palier de 1.6 km/h (1 mi/h). La distance d'arrêt maximale en mètres sur un revêtement sec et propre doit être égale à la valeur numérique de la vitesse de conception en km/h/5.3; en pieds, elle doit être égale à la valeur numérique de la vitesse de conception en mi/h.

6.6.7.3 *Cabines de véhicule* — Sur les véhicules munis d'une cabine fermée pour le préposé, la cabine doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.1.7.3 de l'ARP 1247 C de la SAE. Lorsque les al. 3.13.1.7.3.9, 3.13.1.7.3.11 et 3.13.1.7.3.12 de l'ARP 1247 C de la SAE renvoient aux FMVSS nos 103, 205 et 206, les exigences des RSVA nos 103, 205 et 206 s'appliquent.

6.6.8 ***Instruments et commandes*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.1.8, mais non de l'al. 3.13.1.8.3, de l'ARP 1247 C de la SAE. La conception ou l'emplacement des commandes devrait être optimisé de manière à ce que soit évité tout déplacement accidentel de celles-ci. Le déplacement des commandes ne devrait pas exiger un mouvement excessif ou difficile.

6.6.8.1 Les leviers de vitesses devraient se déplacer et fonctionner dans le sens de déplacement du véhicule. La présence ou l'absence de la position «Park» pour le matériel à transmission automatique sera fonction de ce qui est prescrit (par. 8.1(s)).

6.6.9 ***Stabilité du matériel*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de stabilité de l'al. 3.13.1.9 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.6.10 ***Accessoires facultatifs*** — Le constructeur ne doit pas être tenu d'offrir les accessoires facultatifs mentionnés à l'al. 3.13.1.10 de l'ARP 1247 C de la SAE, sauf s'ils sont exigés autrement dans la présente norme.

6.6.11 ***Matériaux, pièces et procédés*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.2 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.6.12 ***Pièces normalisées et commerciales*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.3 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.6.13 ***Résistance à l'humidité et à la moisissure*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.4 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.6.14 ***Corrosion des pièces métalliques*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.5 de l'ARP 1247 C de la SAE. À moins d'indication contraire (par. 8.1(t)), toutes les surfaces non exposées doivent être peintes d'une couche d'apprêt.

6.6.15 ***Interchangeabilité et remplaçabilité*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.6 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.6.16 ***Qualité de fabrication*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.7 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.6.17 ***Brouillage électromagnétique*** — Le matériel doit être protégé contre les parasites de manière qu'il n'y ait aucun brouillage de la radio des aéronefs. Si le matériel est équipé d'une radio, celle-ci doit satisfaire aux exigences du ministère des Transports sur l'équipement radio VHF pour le matériel de servitude au sol.

Withdrawn/Retirée

6.6.18 ***Identification et marquage*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.9, mais non de l'al. 3.13.9.2, de l'ARP 1247 C de la SAE et il doit être pourvu d'une affichette permanente indiquant le nombre maximal de passagers et la capacité maximale (poids) de la plate-forme de levage. Aux fins de conformité avec l'al. 3.13.9.6 de l'ARP 1247 C de la SAE, une affichette permanente du diagramme de changement de vitesses d'une durée équivalant à la durée de vie totale du matériel peut être fournie dans un matériau autre que le métal.

6.6.19 ***Remisage*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.10 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.6.20 ***Finition extérieure*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.11 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.6.20.1 Le matériel doit recevoir un apprêt conforme aux normes acceptées dans l'industrie pour le matériel industriel lourd destiné à l'extérieur.

6.6.20.2 Le matériel doit être fini comme il est prescrit (par. 8.1(u)).

6.6.21 ***Ergonomie*** — Le matériel doit être conforme aux exigences de l'al. 3.13.12 de l'ARP 1247 C de la SAE.

6.7 **Manuels/Publications** — Les manuels suivants doivent être fournis avec le matériel livré. Aucune présentation spéciale n'est requise.

a. Manuel de l'utilisateur

b. Catalogue des pièces illustré

c. Calendrier d'entretien préventif.

6.8 **Outils et appareillage d'essai** — Les dispositions de l'al. 3.12.4 de l'ARP 1247 C de la SAE s'appliquent.

6.9 **Formation** — Le constructeur doit, sans frais supplémentaires, fournir du personnel compétent au moment de la livraison pour mettre le matériel en service et fournir une formation suffisante sur le fonctionnement et l'entretien à l'intention du personnel de ligne aérienne et (ou) du personnel aéroportuaire. La formation doit comprendre des instructions écrites qui décrivent étape par étape de quelle façon se servir du matériel. Les instructions écrites doivent comprendre des documents, ou être complétées par ces derniers, qui peuvent servir à former de nouveaux utilisateurs par la suite.

7. INSPECTION

7.1 **Dispositions sur l'assurance de la qualité** — Les dispositions sur l'assurance de la qualité doivent être conformes aux exigences de la section 4 de l'ARP 1247 C de la SAE, comme il est prescrit (par. 8.1(v)).

7.1.1 ***Essais de conformité aux spécifications*** — Le constructeur doit effectuer, sur un échantillon représentatif, tout essai dont il est question aux al. 4.6.1 à 4.6.10 de l'ARP 1247 C de la SAE, comme il est prescrit (par. 8.1(w)).

7.1.2 ***Essai et analyse de fiabilité*** — Un essai et une analyse de fiabilité peuvent être prescrits (par. 8.1(x)).

8. REMARQUES

8.1 **Options** — Les options suivantes doivent être précisées lors de l'application de la présente norme:

a. Catégorie de matériel de levage (par. 4.1)

b. Fourniture ou non d'un fauteuil d'embarquement (al. 5.1.4)

c. Fourniture ou non d'un escalier (al. 5.1.5)

d. Indication si le matériel doit transporter les passagers vers un aéronef et en provenance de celui-ci (al. 5.1.6)

e. Niveau de protection contre les intempéries offert aux passagers (al. 5.1.7)

f. Fourniture ou non d'une protection contre les intempéries aux passagers pour le matériel non utilisé pour transporter des passagers vers un aéronef ou en provenance de ce dernier (al. 5.1.7)

g. Capacité de la plate-forme de levage (al. 5.2.1)

h. Fourniture ou non d'un système d'immobilisation des fauteuils roulants pour le matériel non utilisé pour transporter des passagers vers un avion ou en provenance de ce dernier (al. 5.2.4)

Withdrawn/Retirée

i. Type d'aéronef desservi (al. 5.6.1 et 5.6.2)

j. Plage de températures pour l'utilisation (al. 6.2.1.1)

k. Type de surface sur laquelle le matériel va être utilisé (al. 6.2.3)

l. Transportabilité sur route ou non du matériel de catégorie A (par. 6.3)

m. Types de matériau antidérapant (al. 6.4.1.1)

n. Méthode de montage du câblage dissimulé (al. 6.6.2.1)

o. Tension de charge de la batterie (al. 6.6.2.2 (b))

p. Fourniture ou non d'une bâche de liquide hydraulique non peinte (al. 6.6.3)

q. Capacité du réservoir de carburant (al. 6.6.5.1)

r. Vitesse de conception de véhicule (matériel de catégorie A) (al. 6.6.7.1)

s. Présence ou absence de la position «Park» sur le levier de vitesses (al. 6.6.8.1)

t. Traitement des surfaces métalliques non exposées (al. 6.6.14)

u. Type de finition (al. 6.6.20.2)

v. Dispositions sur l'assurance de la qualité (par. 7.1)

w. Essais de conformité aux spécifications, si des essais particuliers sont nécessaires (al. 7.1.1)

x. Essai et analyse de fiabilité, si des essais particuliers sont nécessaires (al. 7.1.2).

8.2 **Utilisations prévues** — En précisant le type de matériel de levage, l'acheteur devrait tenir compte de la fréquence d'utilisation du matériel, de la nécessité de déplacer le matériel entre des portes très distancées entre elles ou de transporter des passagers vers des zones d'embarquement, ainsi que des coûts d'achat et d'entretien accrus d'un véhicule automoteur. En précisant les autres accessoires facultatifs, l'acheteur ne devrait pas seulement tenir compte des coûts supplémentaires de ces accessoires, mais aussi de la possibilité que moins de constructeurs soient en mesure de fournir le matériel. Par-dessus tout, l'acheteur devrait tenir compte de tous les aéronefs desservant l'aéroport qui doivent être accessibles. Fournir l'accès à tous ces aéronefs peut nécessiter plus d'un matériel, mais ce devrait être fait de la façon la plus rentable possible.

8.3 **Sources de diffusion des publications de référence**

8.3.1 Les publications mentionnées à l'al. 2.1.1 sont diffusées par l'Association canadienne de normalisation, Ventes des normes, 178, boulevard Rexdale, Rexdale (Toronto), Ontario M9W 1R3.

8.3.2 Les publications mentionnées aux al. 2.1.2 et 2.1.3 sont diffusées par le Groupe Communication Canada, Édition, Ottawa, Canada K1A 0S9.

8.3.3 La publication mentionnée à l'al. 2.1.4 est diffusée par la Society of Automotive Engineers, 400 Commonwealth Drive, Warrendale, PA 15096-0001, U.S.A.

8.3.4 La publication mentionnée à l'al. 2.1.5 est diffusée par le United States Architectural and Transportation Barriers Compliance Board, 1331 F. Street, NW, Suite 1000, Washington, D.C. 20004-1111, U.S.A.

Withdrawn/Retirée

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES — TABLEAU DE RÉFÉRENCE

(***Remarque:*** *La présente annexe ne constitue pas une partie obligatoire du document CAN/CGSB-189.1-95, Systèmes d'embarquement à bord des aéronefs pour passagers à mobilité réduite.)*

Le tableau suivant renvoie aux parties figurant dans le document CAN/CGSB-189.1-95 en mentionnant les parties pertinentes de l'ARP 1247 C de la SAE et les autres publications pertinentes propres aux exigences citées dans la présente norme.

TABLEAU A1

CAN/CGSB-189.1-95 Section/paragraphe	**CAN/CGSB-189.1-95 Alinéa**	**Section/paragraphe pertinents de l'ARP 1247 C de la SAE**	**Autres publications pertinentes (voir Remarque)**
6.1 Entretien et accessibilité		3.4.3	
6.2 Conditions d'utilisation en fonction du milieu		3.6	
6.3 Transportabilité sur route		3.7 3.9 Si, toutefois, la transportabilité sur route n'est pas précisée, 3.9.1 et 3.9.8 ne s'appliquent pas.	- Législation provinciale sur la sécurité sur les autoroutes - Voir aussi les exigences de l'al. 6.4.1 de la présente norme
6.4 Sécurité		3.8	- Règlement du Canada sur l'hygiène et la sécurité au travail - ANSI B56.1, partie II - ANSI A92.7
	6.4.1 Sécurité du personnel	3.9, sauf 3.9.5, 3.9.16, 3.9.17 et 3.9.22 3.9.2 à 3.9.4 ne s'appliquent pas au matériel de catégorie B	- Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (RSVA) nos 104, 207, 208 et 209 - SAE J377 (matériel de catégorie A seulement) - Règlement du Canada sur l'hygiène et la sécurité au travail - SAE ARP P836
	6.4.2 Sécurité du matériel	3.10	
6.5 Bruit et vibrations		3.11	- SAE J919 - SAE ARP 1801
6.6 Conception et construction		3.13	
	6.6.1 Conception mécanique	3.13.1.1	- Série de normes CSA W48 sur le soudage

Withdrawn/Retiree

CAN/CGSB-189.1-95 Section/paragraphe	CAN/CGSB-189.1-95 Alinéa	Section/paragraphe pertinents de l'ARP 1247 C de la SAE	Autres publications pertinentes (voir Remarque)
6.6 Conception et construction (suite)	6.6.2 Conception et matériel électriques	3.13.1.2	- SAE J537 - MIL-STD-3950 - SAE J561 - SAE J858 - SAE J928 - SAE J878 - SAE J1127 - SAE J1128 - SAE J2031 - CSA C22 - Uniform Vehicle Code - Parties pertinentes du RSVA sur l'éclairage - RSVA nº 108 - TP 312
	6.6.3 Conception hydraulique et pneumatique	3.13.1.3	- SAE J514 - SAE 100R1 à 100R7 - SAE J517 - ASME Unfired Pressure Vessel Code, Section VIII
	6.6.4 Moteurs et équipements connexes	3.13.1.4, sauf 3.13.1.4.4 qui ne s'applique pas aux moteurs de 30 HP ou moins	- SAE ARP 1052 - Fed Spec O-A-548a
	6.6.5 Conception du circuit de carburant	3.13.1.5, sauf 3.13.1.5.1 qui ne s'applique pas aux moteurs de 30 HP ou moins	- Exigences fédérales et provinciales sur le col de remplissage de réservoir de carburant du matériel automobile - Title 49 CFR Sections 393.65 et 393.67
	6.6.6 Conception du circuit d'échappement	3.13.1.6	
	6.6.7 Matériel de catégorie A — Véhicules automoteurs	3.13.1.7	
	6.6.7.2 Circuits de freinage	3.13.1.7.2	- Title 49 CFR, sections applicables à la catégorie de véhicule motorisé et Sections 393.41, 393.51 et 393.52 - SAE J1403 - SAE J844 - SAE J1402 - SAE J10 - SAE J1401 - SAE J1703 - SAE J524 - SAE J533 - SAE J512

Withdrawn/Retirée

CAN/CGSB-189.1-95 Section/paragraphe	CAN/CGSB-189.1-95 Alinéa	Section/paragraphe pertinents de l'ARP 1247 C de la SAE	Autres publications pertinentes (voir Remarque)
6.6 Conception et construction (suite)	6.6.7.3 Cabines de véhicule	3.13.1.7.3	- RSVA nos 103, 205 et 206
	6.6.8 Instruments et commandes	3.13.1.8, sauf 3.13.1.8.3	- RSVA no 102 - MIL-STD-1472
	6.6.9 Stabilité du matériel	3.13.1.9	- SAE ARP 1328
	6.6.10 Accessoires facultatifs	3.13.1.10	
	6.6.11 Matériaux, pièces et procédés	3.13.2	
	6.6.12 Pièces normalisées et commerciales	3.13.3	
	6.6.13 Résistance à l'humidité et à la moisissure	3.13.4	
	6.6.14 Corrosion des pièces métalliques	3.13.5	
	6.6.15 Interchangeabilité et remplaçabilité	3.13.6	
	6.6.16 Qualité de fabrication	3.13.7	- SAE ARP 1330
	6.6.17 Brouillage électromagnétique	—	- Ministère des Transports, Règlement sur la radio VHF pour le matériel de servitude au sol
	6.6.18 Identification et marquage	3.13.9, sauf 3.13.9.2	
	6.6.19 Remisage	3.13.10	
	6.6.20 Finition extérieure	3.13.11	- FED STD 595
	6.6.21 Ergonomie	3.13.12	
6.8 Outils et appareillage d'essai		3.12.4	
7. Inspection		4	

Withdrawn/Retirée

Remarque: Les titres des normes sont donnés dans la liste suivante:

1. **American National Standards Institute (ANSI)**

   ANSI B56.1 — Safety Standard for Powered Industrial Trucks

   ANSI A92.7 — Airline Ground Support Vehicle-Mounted Vertical Lift Devices

2. **American Society of Mechanical Engineers (ASME)**

   Unfired Pressure Vessel Code

3. **Association canadienne de normalisation (CSA)**

   CSA Série C22 — Code canadien de l'électricité

   CSA Série W48 — Soudage

4. **Normes/spécifications fédérales**

   O-A-54B — Antifreeze, Ethylene Glycol, Inhibited

   FED STD 595B — Colors used in Government Procurement

5. **Normes militaires**

   MIL-STD-1472 — Human Engineering Criteria for Military Systems, Equipment and Facilities

   MIL-STD-3950 — Switch, Toggle, General Specification for

6. **Society of Automotive Engineers (SAE)**

   100R1 à 100R7

   J10 — Automotive Air Brake Reservoir Performance and Identification Requirements

   J377 — Performance of Vehicle Horns

   J512 — Automotive Tube Fittings

   J514 — Hydraulic Tube Fittings

   J517 — Hydraulic Hose

   J524 — Welded and Cold Drawn Low Carbon Steel Tubing

   J533 — Flares for Tubing

   J537 — Storage Batteries

   J561 — Electrical Terminals: Eyelet and Spade Type

   J844 — Nonmetallic Air Brake System Tubing

   J858 — Electrical Terminals: Blade Type

   J878 — Low Tension Cable Thermosetting Insulation

   J919 — Sound Level Measurements at Operator Station

   J928 — Electrical Terminals: Pin and Receptacle Type

   J1127 — Battery Cable

   J1128 — Low Tension Primary Cable

   J1401 — Hydraulic Brake Hose Assemblies — Road Vehicles

   J1402 — Air Brake Hose — Automotive

   J1403 — Vacuum Brake Hose

   J1703 — Motor Vehicle Brake Fluid

   J2031 — High Tension Ignition Cable

   ARP 836 — Design and Safety Criteria for Passenger Boarding Systems

Withdrawn/Retirée

ARP 1052 — Selection Criteria for Reciprocating Primer Movers

ARP 1328 — Aircraft Ground Support Equipment Vehicle Stability Analysis

ARP 1330 — Welding of Structures for Ground Support Equipment

ARP 1801 — Measurement of Exterior Sound Level of Specialized Aircraft Ground Support Equipment

Withdrawn/Retirée

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES — LISTE DES SIGLES

*(**Remarque:** La présente annexe ne constitue pas une partie obligatoire du document CAN/CGSB-189.1-95, Systèmes d'embarquement à bord des aéronefs pour passagers à mobilité réduite.)*

La liste suivante comprend les sigles utilisés dans le document CAN/CGSB-189.1-95.

ANSI	American National Standards Institute
ARP	Aerospace Recommended Practice (s'applique aux documents de la SAE)
ASME	American Society of Mechanical Engineers
ATBCB	United States Architectural and Transportation Barriers Compliance Board
CFR	Code of Federal Regulations (États-Unis)
CGSB	Office des normes générales du Canada
COSHR	Règlement du Canada sur l'hygiène et la sécurité au travail (Code canadien du travail)
CSA	Association canadienne de normalisation
FED STD	Federal Standard (États-Unis)
FMVSS	Federal Motor Vehicle Safety Standards (États-unis)
MIL-STD	Military Standards (États-Unis)
NFPA	National Fire Prevention Association (États-Unis)
OSHA	Occupational Safety and Health (États-Unis)
RSVA	Réglementation sur la sécurité des véhicules automobiles (Canada)
SAE	Society of Automotive Engineers

Withdrawn/Retirée

Withdrawn/Retirée