Modèle de réglementation de l'aviation civile

**[ÉTAT]**

Partie 8 ─ Exploitation

**VERSION 2.9**

**Novembre 2019**

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

AMENDEMENTS

| Emplacement | Date | Description |
| --- | --- | --- |
| Introduction | 11/2012 | Texte omis d’une version précédente ajouté dans l’introduction et références mises à jour |
| Introduction | 11/2014 | Version mise à jour de l’Annexe de l’OACI utilisée |
| Introduction | 11/2019 | Paragraphes, notes, et numéros des Amendements de l’OACI remaniés |
| TOC 8.6.2.10 | 11/2012 | ETOPS changé en EDTO |
| TOC 8.6.2.12 | 11/2012 | ETOPS changé en EDTO |
| TOC NMO 8.10.1.14 | 11/2012 | NMO 8.10.1.15 (d) changé en NMO 8.10.1.14 (d) |
| 8.1.1.1 | 11/2019 | Paragraphe remanié pour clarification |
| 8.1.1.2 (a) | 11/2004 | Définition ajoutée : Vol(s) ; temps de vol  « Suivant » remplacé par « après » |
| 8.1.1.2 (a) | 8/2006 | Définition ajoutée : Pilote de relève en croisière ; niveau de croisière et reste des définitions renumérotées |
| 8.1.1.2 (a) | 5/2010 | Définition ajoutée : Accord ADS-C et note ; surveillance dépendante automatique ─ transmission (ADS-B) ; marchandises dangereuses et note ; manuel de vol ; agent technique d'exploitation/agent de régulation des vols ; conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) ; altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH) et notes 1, 2, 3 ; temps de repos. |
| 8.1.1.2 (a) | 10/2011 | Définition ajoutée : Avion |
| 8.1.1.2 (a) | 11/2012 | Définition ajoutée : Aérodrome de dégagement : aérodrome de dégagement de départ ; aérodrome de dégagement en route ; aérodrome de dégagement de destination ; inspecteur ; liaison de commandement et de contrôle ; altitude de décision; détecter et éviter ; exploitation en temps de déroutement prolongé ; carburant critique pour exploitation en temps de déroutement prolongé ; système important pour exploitation en temps de déroutement prolongé ; aérodrome isolé ; vérification de compétence en route ; temps maximum de déroutement ; altitude/hauteur de franchissement d’obstacle ; exploitant ; pilote à distance ; poste de pilote à distance ; aéronef télépiloté ; système d’aéronef télépiloté ; point de non-retour ; observateur d’aéronef télépiloté ; temps au seuil ; exploitation en visibilité directe.  Définitions revues : Pilote inspecteur (aéronef et simulateur) en inspecteur (aéronef) et inspecteur (simulateur) ; phases critiques du vol ; plan de franchissement d’obstacle. |
| 8.1.1.2 | 11/2014 | Définitions supprimées et déplacées à la Partie 1 du MCAR et (a) révisé pour noter que les définitions figurent dans la Partie 1 du MCAR |
| 8.1.1.2 | 11/2019 | Paragraphe remanié pour clarification |
| 8.1.1.3 | 11/2004 | « Sigles » remplacé par « abréviations » |
| 8.1.1.3 | 11/2004 | Abréviation ajoutée : CP ─ Copilote |
| 8.1.1.3 | 11/2004 | « Exploitation bimoteur » remplacé par « distance franchissable par des avions bimoteurs » |
| 8.1.1.3 | 10/2011 | Abréviation ajoutée : FRMS ─ Système de gestion des risques de fatigue |
| 8.1.1.3 | 11/2004 | « Partie 1 » supprimé |
| 8.1.1.3 | 11/2004 | Abréviation ajoutée : MNPS - Spécifications de performances minimales de navigation |
| 8.1.1.3 | 10/2011 | Abréviation ajoutée : RFFS ─ Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie |
| 8.1.1.3 | 11/2012 | Abréviations ajoutées : AAC ─ tous les aéronefs ; AMSL ─ au-dessus du niveau moyen de la mer ; C2 ─ liaison de commandement et de contrôle ; CRT ─ tube cathodique ; FSTD ─ simulateur d’entraînement au vol ; NM ─ mille marin ; PIC ─ commandant de bord ; PBE ─ inhalateur protecteur ; RFM (corrige de FRM dans 11/2014) ─ manuel de vol de giravion ; OCA/H ─ altitude/hauteur de franchissement d’obstacle ; RPA ─ aéronef télépiloté ; RPAS ─ Système d’aéronef télépiloté ; SDF ─ centre directionnel simplifié ; VLOS ─ visibilité directe. |
| 8.1.1.3 | 11/2014 | Abréviation FAS ajoutée |
| 8.1.1.3 | 11/2014 | Dans les définitions, SCA changé en SCCM, pour chef de l’équipage de cabine |
| 8.1.1.3 | 11/2019 | Abréviations supplémentaires ajoutées : ACAS, CN, ADS, ADS-B, ADS-C, AIP, AMO, AMSL, ATPL, ATS, CDL, CG, CPL, CVR, CVS, EDTO, EVS, FDR, FOO, HUD, IAP, OACI, ILS, NMO, MDH, NAT HLA, NPA, OCA/H, OM, PA, PBN, RNAV, RP, RPS, SSR, SVS, UTC, VOR  Abréviations remaniées : IA, RVR, V1, VMO, VSO |
| 8.2.1.1 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.2.1.2 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.2.1.3 | 11/2019 | Titre révisé et paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.2.1.4 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.2.1.5 (b) (5) | 11/2012 | « Dispositions spécifiques d'exploitation » remplacé par « spécifications d'exploitation » |
| 8.2.1.5 (e) | 11/2012 | Révisé, y compris inclusion du texte de l’ancienne NMO 8.2.1.5(e) et NMO 8.2.1.5 supprimée |
| 8.2.1.5 | 11/2019 | Paragraphe remanié pour clarification et ajout d'un nouveau paragraphe (f) |
| 8.2.1.6 (c) | 11/2004 | Sous-section ajoutée |
| 8.2.1.6 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.2.1.7 | 4/2007 | Remanié |
| 8.2.1.7 (a) (4) | 8/2006 | 24 mois civils remplacé par 12 mois civils |
| 8.2.1.7 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.2.1.8 (a) (7) | 11/2004 | « Avion » remplacé par « aéronef » |
| 8.2.1.8 (a) | 8/2006 | Article 1 spécifié comme ayant trait au transport commercial aérien et ajouté à la liste des documents devant être transportés à bord des aéronefs aux numéros 24 à 26. |
| 8.2.1.8 (b) | 8/2006 | Nouvel article (b) ajouté pour les documents qui doivent transportés à bord des aéronefs exploités dans l'aviation générale |
| 8.2.1.8 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification, dont modification de l'ordre de la liste dans (a) |
| 8.3 | 4/2007 | Sous-partie remaniée |
| 8.3 | 11/2019 | Nouvelle note ajoutée basée sur le changement de l'amendement de l'OACI. |
| 8.3.1.1 (c) | 11/2012 | Texte : Paragraphe changé en sous-section |
| 8.3.1.1 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.3.1.2 (a) | 8/2006 | « Principalement » supprimé |
| 8.3.1.2 (c) | 8/2006 | « Dispositions spécifiques d'exploitation » remplacé par « spécifications d'exploitation » |
| 8.3.1.2 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.3.1.3 (a) | 11/2012 | Mesure ajoutée en livres |
| 8.3.1.3 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.3.1.4 (c) | 11/2012 | Texte de clarification pour indiquer que la délivrance de l’AMT/IA doit se faire conformément à la Partie 2 et l’AMO certifié conformément à la Partie 6 |
| 8.3.1.4 (a) | 11/2012 | Mesure ajoutée en livres |
| 8.3.1.4(c) et (d) | 11/2012 | Texte de clarification pour indiquer que la délivrance de l’AMT/IA doit se faire conformément à la Partie 2 et l’AMO certifié conformément à la Partie 6 |
| 8.3.1.4 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.3.1.5 (a) | 11/2012 | Mesure ajoutée en livres |
| 8.3.1.5 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.3.1.6 (a) | 11/2012 | Mesure ajoutée en livres |
| 8.3.1.6 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.3.1.7 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.3.1.8 | 8/2006 | Note ajoutée |
| 8.3.1.8 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.3.1.9 | 8/2006 | « Location ou vente d'aéronef » ajouté au titre |
| 8.3.1.9 | 11/2012 | Référence MCAR changée dans la note |
| 8.3.1.9 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification et ajout de nouvelles notes basées sur le changement de l'amendement de l'OACI. |
| 8.3.1.10 | 11/2019 | Paragraphe révisé basé sur le changement de l’amendement de l’OACI. |
| 8.4.1.1 | 11/2004 | Sous-sections b et c ajoutées |
| 8.4.1.1 | 8/2006 | Sous-sections d et e ajoutées |
| 8.4.1.1(d) | 11/2012 | Mesure ajoutée en livres |
| 8.4.1.1 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.4.1.2 | 8/2006 | Sous-section c ajoutée |
| 8.4.1.2 (c) | 5/2010 | Texte ajouté |
| 8.4.1.2 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.4.1.3 | 8/2006 | Sous-section (a)(3), « pratique » remplacé par « compétence » |
| 8.4.1.3 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.4.1.4 | 11/2014 | Texte dans (a) |
| 8.4.1.4 | 11/2019 | Structure des paragraphes remaniée, (a) et (1) combinés et remaniés pour clarification |
| 8.4.1.5 – 8.4.1.8 | 11/2014 | Paragraphe original de V2.7 déplacé dans un nouveau 8.4.1.9. Paragraphes originaux 8.4.1.5 à 8.4.1.8 renumérotés 8.4.1.5 à 8.4.1.7 |
| 8.4.1.5 | 11/2019 | Titre révisé pour inclure les règles de vol aux instruments, paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.4.1.6 (a) (1) | 8/2006 | « Avion » remplacé par « aéronef » |
| 8.4.1.6 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.4.1.7 | 11/2012 | Texte manquant à V2.6 ajouté |
| 8.4.1.7 (2) | 11/2004 | « Copilote » abrégé en « CP » |
| 8.4.1.7 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.4.1.8 | 11/2014 | Le paragraphe original de V2.7 déplacé à 8.4.1.7 ; nouveau paragraphe ajouté en tant que 8.4.1.8 pour la récence et la compétence du pilote ─ vol d’aviation générale |
| 8.4.1.8 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.4.1.9 | 8/2006 | « PIC » remplacé par « pilote » dans le titre et la sous-section (a) ; « relève en croisière » ajouté au titre |
| 8.4.1.9 | 11/2014 | Le paragraphe original de V2.7 déplacé à 8.4.1.10 ; V2.8 déplace le paragraphe 8.4.1.5 de V2.7 ici et titre remanié ; nouveaux (b) et (c) ajoutés |
| 8.4.1.9 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.4.1.10 (a) | 8/2006 | « PIC » remplacé par « pilote » |
| 8.4.1.10 | 11/2014 | Paragraphe original 8.4.1.9 de V2.7 pour V2.8 avec titre et (a) révisés |
| 8.4.1.10 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.4.1.11 | 8/2006 | Clarification ajoutée aux impératifs de mise à jour de l'article (a) ; ajouté « turboréacteur » à l'article (a)(1) ; impératifs de qualification de type ajoutés à l'article (a)(4) ; « pratique » remplacé par « compétence » à l'article (b) |
| 8.4.1.11 | 11/2012 | Texte remplaçant paragraphe par sous-section |
| 8.4.1.11 | 11/2014 | Paragraphe original 8.4.1.10 de V2.7 renuméroté en 8.4.1.11 pour V2.8 ; dans le nouveau 8.4.1.11, titre remanié et mot ajouté à (b) |
| 8.4.1.11 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.4.1.12 | 11/2014 | Paragraphe original 8.4.1.12 déplacé de V2.7 au nouveau paragraphe 8.4.1.15. Texte du paragraphe 8.4.1.12 de V2.8 enlevé du texte de V2.7 dans le paragraphe 8.4.1.9. Dans le nouveau 8.4.1.12, impératifs de récence du pilote enlevés du paragraphe précédent et nouveau (b) ajouté. |
| 8.4.1.12 | 11/2019 | Titre révisé pour inclure les opérations de transport aérien commercial, paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.4.1.13 | 11/2014 | Nouveau paragraphe ajouté pour la récence ─ lunettes de vision nocturne |
| 8.4.1.13 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.4.1.14 | 11/2014 | Nouveau paragraphe ajouté pour aborder la compétence du pilote pour les opérations de transport aérien commercial |
| 8.4.1.14 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.4.1.15 | 11/2014 | Paragraphe original 8.4.1.12 de V2.7 déplacé ici dans V2.8. Changement de texte apporté à (a) |
| 8.5.1.1 | 11/2019 | Titre révisé pour inclure commandant de bord ; nouveau paragraphe (d) ajouté, basé sur le changement de l’amendement de l’OACI. |
| 8.5.1.2 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.5.1.4 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.5.1.5 | 8/2006 | Modification du texte du titre et le la sous-section pour refléter « substances psychoactives » de l'OACI ; NMO supprimée et texte ajouté à cette sous-section |
| 8.5.1.5 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.5.1.6 | 8/2006 | Texte clarifié pour indiquer l'application à l'équipage « de conduite » |
| 8.5.1.6 | 11/2019 | Paragraphe (c) remanié |
| 8.5.1.7 (b) (3) | 8/2006 | NMO supprimée et déplacée au nouvel alinéa 8.5.1.7(b)(3) avec texte supplémentaire ajouté à (i) |
| 8.5.1.7 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.5.1.8 (b) | 11/2012 | Mise mis à jour en raison de changements de l’OACI |
| 8.5.1.8 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.5.1.10 | 8/2006 | « Avion » remplacé par « aéronef » |
| 8.5.1.12 | 11/2004 | Sous-section b ajoutée |
| 8.5.1.12 | 11/2019 | Paragraphe (a) remanié ; nouveau paragraphe (b) ajouté ; et (c) supprimé |
| 8.5.1.13 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.5.1.14 | 11/2019 | Titre révisé pour inclure les opérations de transport aérien commercial, paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.5.1.15 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.5.1.18 | 8/2006 | « Travail aérien » ajouté au titre et contenu du carnet technique clarifié ; note ajoutée |
| 8.5.1.18 | 11/2019 | Titre remanié pour inclure les aéronefs, paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.5.1.19 (a) (2) | 8/2006 | Notations sur le carnet technique clarifiées |
| 8.5.1.19 | 11/2019 | Paragraphe (a) remanié pour inclure uniquement les avions, nouveau paragraphe (b) ajouté pour inclure les hélicoptères |
| 8.5.1.21 | 11/2019 | Nouveau paragraphe (b) et ajout d’une nouvelle note basée sur le changement de l'amendement de l'OACI |
| 8.5.1.22 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.5.1.23 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.5.1.24 (a) | 11/2004 | « Vérification opérationnelle et » ajouté |
| 8.5.1.24 | 11/2012 | Texte de la note ─ mot sous-section ajouté |
| 8.5.1.24 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.5.1.25 (c) | 11/2012 | Mesure ajoutée en mètres |
| 8.5.1.25 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.5.1.26 | 11/2014 | SCA changé en SCCM |
| 8.5.1.26 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.5.1.27 | 8/2006 | Nouvelle sous-section sur le transport des marchandises dangereuses ajoutée |
| 8.5.1.27 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.5.1.28 | 8/2006 | Nouvelle sous-section sur les microphones ajoutée |
| 8.5.1.28 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.6.1.1 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.6.1.3 (a) (10) | 11/2012 | Aérodrome de dégagement en route ajouté |
| 8.6.1.3 | 11/2019 | Paragraphe (a) remanié pour clarification |
| 8.6.1.5 | 11/2019 | Paragraphe (b) remanié pour clarification |
| 8.6.2.1 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.6.2.2 (b à e) | 10/2011 | Nouveau texte et notes 1, 2, 3 ajoutés |
| 8.6.2.2 (c) | 11/2012 | « Temps » changé en « météorologique » en raison d’un changement à l’Annexe 6 de l’OACI |
| 8.6.2.2 | 11/2019 | Nouvelle note 4 ajoutée, basée sur le changement de l’amendement de l’OACI, paragraphes et notes remaniés pour clarification |
| 8.6.2.3 | 11/2012 | « Temps » changé en « météorologique » dans le titre et (b) en raison d’un changement à l’Annexe 6 de l’OACI |
| 8.6.2.3 | 11/2019 | Paragraphe (b) remanié pour clarification |
| 8.6.2.4 | 11/2012 | « Temps » changé en « météorologique » dans le titre en raison d’un changement à l’Annexe 6 de l’OACI |
| 8.6.2.4 | 11/2019 | Titre remanié pour y faire figurer le terme VFR en toutes lettres |
| 8.6.2.5 | 11/2012 | Remanié en raison d’un changement à l’Annexe 6 de l’OACI |
| 8.6.2.5 | 11/2019 | Titre remanié pour y faire figurer le terme IFR en toutes lettres ; nouveau paragraphe (a)(3) et nouvelle note 2 ajoutée, basée sur le changement de l’amendement de l’OACI ; et paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.6.2.6 (b) (1) | 8/2006 | « Sustentation motorisée » et « dirigeable » ajoutés |
| 8.6.2.6 (c) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.6.2.6 | 11/2012 | Toute la sous-section remaniée en raison d’un changement à l’Annexe 6 de l’OACI |
| 8.6.2.6 | 11/2019 | Titre remanié pour y faire figurer le terme IFR en toutes lettres ; paragraphes remaniés, basés sur le changement de l’amendement de l’OACI ; et paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.6.2.7 | 11/2012 | Toute la sous-section remaniée en raison d’un changement à l’Annexe 6 de l’OACI |
| 8.6.2.7 (c) | 11/2014 | Texte du tableau |
| 8.6.2.7 | 11/2019 | Titre remanié pour inclure le terme IFR en toutes lettres ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.6.2.8 (b) (6) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.6.2.8 | 11/2012 | AOC ajouté au titre ; impératif ajouté à (a) ; « temps » changé en en « météorologique » dans (b) (4) ; changements effectués en raison d’un changement à l’Annexe 6 de l’OACI |
| 8.6.2.8 | 11/2019 | Titre remanié ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.2.6.9 (a) | 8/2006 | « Avion » remplacé par « aéronef » |
| 8.2.6.9 | 11/2012 | Toute la sous-section remaniée en raison d’un changement à l’Annexe 6 de l’OACI |
| 8.2.6.9 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.6.2.10 | 1/2005 | Dans le titre, à deux moteurs remplacé par bimoteur pour refléter la terminologie de l'OACI |
| 8.6.2.10 | 11/2012 | Les changements suivants ont été apportés en raison d’un changement à l’Annexe 6 de l’OACI :  Titre changé pour refléter les opérations AOC et changement de ETOPS en EDTO ;  (a) remanié ;  Dans (b), « bimoteur » changé en « deux moteurs ou plus ». |
| 8.6.2.10 | 11/2019 | Titre remanié pour inclure le terme EDTO en toutes lettres ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.6.2.11 | 1/2005 | Dans le titre, à deux moteurs remplacé par bimoteur pour refléter la terminologie de l'OACI |
| 8.6.2.11 | 11/2004 | Sous-section b ajoutée |
| 8.6.2.11(d) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.6.2.11 | 11/2012 | Toute la sous-section remaniée en raison d’un changement à l’Annexe 6 de l’OACI |
| 8.6.2.11 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.6.2.12 (c) | 11/2012 | Texte de (c) et note 1 ajoutés en raison des changements de l’OACI, note originale renumérotée |
| 8.6.2.12 | 11/2019 | Titre remanié pour inclure le terme EDTO en toutes lettres ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.6.2.13 | 11/2012 | Toute la sous-section remaniée en raison d’un changement à l’Annexe 6 de l’OACI |
| 8.6.2.13(d) | 11/2014 | Nouveaux texte et références |
| 8.6.2.13 | 11/2019 | Nouveaux paragraphes (c) et (d) et nouvelles notes ajoutées basées sur le changement de l’amendement de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.6.2.14 | 11/2012 | Toute la sous-section remaniée en raison d’un changement à l’Annexe 6 de l’OACI |
| 8.6.2.14 | 11/2019 | Titre et paragraphe (b)(2) révisés, basés sur le changement de l’amendement de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.6.2.15 (a) (1) | 11/2004 | « Et exécuter une approche aux instruments » ajouté |
| 8.6.2.15 (a) (2) | 11/2004 | « Exécuter une approche interrompue » ajouté « Prévu » remplacé par « le plus critique (en termes de consommation de carburant) » |
| 8.6.2.15 (b) (3) (ii) | 8/2006 | « 10.000 pieds » remplacé par « 1.500 pieds » |
| 8.6.2.15 | 11/2012 | Toute la sous-section remaniée en raison d’un changement à l’Annexe 6 de l’OACI |
| 8.6.2.15 | 11/2019 | Titre et paragraphe (b)(1) révisés, basés sur le changement de l’amendement de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.6.2.16 (a) (2) | 11/2004 | « Poids » remplacé par « masse » |
| 8.6.2.16(d) | 11/2004 | Sous-section ajoutée |
| 8.6.2.16 | 11/2019 | Nouvelle note 2 ajoutée, basée sur le changement de l’amendement de l’OACI, paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.6.2.17 | 11/2019 | Paragraphe (b) remanié pour clarification |
| 8.6.2.18 | 11/2004 | « Poids » remplacé par « masse » |
| 8.6.2.18 | 11/2019 | Titre révisé |
| 8.6.2.20 | 11/2019 | Paragraphes (b) et (c) remaniés pour clarification |
| 8.6.2.21 | 11/2019 | Nouvelle sous-section ajoutée basée sur le changement de l'amendement de l'OACI |
| 8.7.1.2 (a) (3) | 11/2004 | Sous-section ajoutée |
| 8.7.1.2 (a) (4) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.7.1.2 (a) (2) | 11/2019 | Paragraphe (a)(2) remanié pour clarification |
| 8.7.1.3 (b) (c) | 5/2010 | Texte ajouté |
| 8.7.1.3 | 11/2019 | Paragraphe (b) et note révisés, basés sur le changement de l’amendement de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.7.1.4 | 11/2004 | « Poids » remplacé par « masse » |
| 8.7.1.4 (a) (6) | 11/2004 | « Performance de l'aéronef ou conformité aux normes de certification acoustique si cela est requis » ajouté |
| 8.7.1.4 (a) (6) | 11/2019 | Paragraphe (a)(6) remanié pour clarification |
| 8.7.2.2 (b) | 11/2012 | Référence corrigée |
| 8.7.2.2(d) | 11/2004 | « Et sur les routes et diversion à partir de là, qui ne permettent pas d'exécuter un atterrissage forcé sans danger en cas de panne d'un moteur » ajouté |
| 8.7.2.2(d) | 8/2006 | Nouveau texte pour (d)(1) et (2) et note ajoutés |
| 8.7.2.2 (e) (3) | 11/2004 | « Poids » remplacé par « masse » |
| 8.7.2.2 (e) | 11/2012 | Références corrigées dans (b), (e) et note ;  Mesures en livres ajoutées à (e) et (f) |
| 8.7.2.2 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.7.2.3 (b) | 10/2011 | Nouveau texte ajouté |
| 8.7.2.3 (c) (1) | 11/2004 | « Poids » remplacé par « masse » |
| 8.7.2.3 | 10/2011 | Nouvelle section ajoutée : Exploitation d'avion mono et multimoteur |
| 8.7.2.3 | 11/2012 | Références MCAR mises à jour partout ;  Mesures ajoutées en livres partout |
| 8.7.2.3 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.7.2.4 (b) | 8/2006 | Nouveaux (b)(2)(iii) et (b)(3) ajoutés |
| 8.7.2.4 | 10/2011 | Déplacé de l'ancien 8.7.2.3 ─ Calculs de performance de l'aéronef |
| 8.7.2.4 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.7.2.5 | 11/2004 | « Poids » remplacé par « masse » |
| 8.7.2.5 | 8/2006 | « Avion » ajouté |
| 8.7.2.5 | 11/2012 | Mesures mises à jour dans (a)(4)(i) ; |
| 8.7.2.5 | 11/2019 | Note révisée, basée sur le changement de l’amendement de l’OACI, paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.7.2.6 | 11/2019 | Paragraphe (a) remanié pour clarification |
| 8.7.2.7 | 11/2004 | « Poids » remplacé par « masse » |
| 8.7.2.7 (a) | 8/2006 | « Aéronef » remplacé par « avion » |
| 8.7.2.7 | 11/2012 | Mesures mises à jour dans toute la sous-section |
| 8.7.2.7 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.7.2.8 | 11/2004 | « Poids » remplacé par « masse » |
| 8.7.2.8 (e) | 8/2006 | Texte ajouté pour aborder la performance de chaque hélicoptère de Classe 1, 2 et 3 |
| 8.7.2.8 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.7.2.9 | 11/2012 | Mesures ajoutées en mètres dans (a) |
| 8.7.2.9 | 11/2019 | Nouvelle note, basée sur le changement de l’amendement de l’OACI, paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.7.2.10 | 10/2011 | Nouvelle section ajoutée : Impératifs supplémentaires pour les hélicoptères de Classe 3 opérant en IMC |
| 8.7.2.10 | 11/2019 | Titre révisé pour inclure les conditions météorologiques de vol aux instruments, paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.1.1 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.1.3 (c) | 8/2006 | Texte ajouté pour requérir l'inspection de givrage |
| 8.8.1.4 | 8/2006 | Texte ajouté pour aborder les ballons et les planeurs et note ajoutés |
| 8.8.1.4 | 11/2019 | Paragraphes (a) et (b) remaniés pour clarification |
| 8.8.1.5 | 11/2019 | Paragraphes (a)(3) et (5) remaniés pour clarification |
| 8.8.1.6 | 8/2006 | Références au transport commercial aérien supprimées et minimums clarifiés |
| 8.8.1.6 | 11/2019 | Titre remanié pour inclure le terme VFR en toutes lettres, et paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.1.7 (a) | 11/2004 | « Conformément aux dispositions de la NMO 8.8.1.7 » ajouté |
| 8.8.1.7 (b) | 11/2004 | Sous-section ajoutée |
| 8.8.1.7 | 11/2012 | Révisions du texte dans toute la sous-section ;  Mesures mises à jour dans la sous-section |
| 8.8.1.7 | 11/2014 | (b) révisé ; nouveaux (c), (d) et (e) et notes pour refléter le changement apporté à l’Annexe 6 de l’OACI |
| 8.8.1.7 | 11/2019 | Paragraphes et notes révisés, basés sur les amendements de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.1.8 (a) (1) | 11/2004 | Référence ajoutée à l'alinéa 2.2.1.6 du MCAR |
| 8.8.1.8 | 06/08/2006 | Nouveau (g) ajouté et renuméroté ; dans (h) référence au programme de formation approuvé du titulaire d'un AOC ajoutée |
| 8.8.1.8 | 11/2012 | Mesures mises à jour dans (d) et (g) ;  Notes de référence ajoutées |
| 8.8.1.8 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.1.9 (c) | 8/2006 | Clarification ajoutée pour les titulaires d'AOC |
| 8.8.1.9 | 11/2012 | Remaniement du texte de (d) ;  Notes de référence ajoutées |
| 8.8.1.9 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.1.10 | 8/2006 | « Déviation » remplacé par « dérogation » |
| 8.8.1.10 | 11/2012 | Texte : mot « sous-sections » ajouté |
| 8.8.1.10 | 11/2019 | Paragraphe remanié pour clarification |
| 8.8.1.11 (b) (2) | 11/2004 | « Poids » remplacé par « masse » |
| 8.8.1.11 | 8/2006 | « Moteur ne fonctionnant pas » ajouté au titre |
| 8.8.1.11 | 11/2019 | Paragraphe remanié pour clarification |
| 8.8.1.12 | 8/2006 | « Y compris les vols de formation » ajouté au titre ; nouveau (b)(2) ajouté |
| 8.8.1.12 | 11/2019 | Paragraphe remanié pour clarification |
| 8.8.1.13 (a) | 8/2006 | Nouveaux (2) et (3) ajoutés |
| 8.8.1.13 (c) (2) (ii) (iii) | 8/2006 | « Avion et hélicoptère » remplacé par « aéronefs motopropulsés plus lourds que l'air » |
| 8.8.1.13 (f) | 8/2006 | « Que ce soit en montée, en descente ou en vol horizontal » ajouté |
| 8.8.1.13 (i) à (m) | 8/2006 | Note supprimée de (g) qui est transformé en nouveau (i) ; nouveaux (j), (k), (l) et (m) ajoutés |
| 8.8.1.13 (I) à (m) | 11/2014 | Changement du texte pour ajouter la responsabilité du pilote |
| 8.8.1.13 | 11/2019 | Paragraphe remanié pour clarification |
| 8.8.1.14 (b) | 8/2006 | Convergeant ajouté |
| 8.8.1.14 (f) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.8.1.14 | 11/2019 | Paragraphe remanié pour clarification |
| 8.8.1.15 (a) | 8/2006 | « Ou autres voyants installés pour indiquer que le moteur est en marche » ajouté |
| 8.8.1.15 (c) | 8/2006 | « Nuit » remplacé par « période entre le coucher et le lever du soleil » et nouveau (4) ajouté |
| 8.8.1.15 (e) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.8.1.15 (f) | 8/2006 | Note de 8.8.1.15(b) supprimée et devenue nouveau (f) |
| 8.8.1.15 | 11/2019 | Paragraphe remanié pour clarification |
| 8.8.1.16 (a) | 8/2006 | Nouveau texte ajouté à (1) |
| 8.8.1.16 | 11/2013 | (a) (1) révisé |
| 8.8.1.16 | 11/2019 | Paragraphe remanié pour clarification |
| 8.8.1.17 | 11/2019 | Titre révisé |
| 8.8.1.19 (a) (6) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.8.1.19 (b) | 8/2006 | Texte ajouté pour indiquer qu'un arrimeur de parachutes doit être titulaire d'une licence conformément à la Partie 2 |
| 8.8.1.19 | 11/2012 | Mesures supplémentaires ajoutées |
| 8.8.1.19 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.1.22 (c) | 11/2012 | Texte de (c) changé en note 1 et note originale renumérotée |
| 8.8.1.22 | 11/2019 | Paragraphes et notes révisés, basés sur les amendements de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.1.23 | 8/2006 | « Contrôlé » ajouté au titre et nouveaux (d) et (e) ajoutés |
| 8.8.1.23 (f) | 11/2012 | Remaniement du texte |
| 8.8.1.23 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.1.24 | 11/2012 | Mesures en mètres ajoutées à (a) et (b) |
| 8.8.1.24 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.1.28 (a) | 8/2006 | « Et communications » ajouté |
| 8.8.1.28 (b) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.8.1.28 | 11/2019 | Titre révisé et paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.1.29 | 11/2004 | Section ajoutée |
| 8.8.1.29 | 11/2019 | Nouvelle note basée sur le changement de l'amendement de l'OACI. |
| 8.8.1.30 | 10/2011 | Nouvelle section ajoutée : Exploitation avec un seul pilote |
| 8.8.1.30 | 11/2012 | Références MCAR mises à jour dans (b) et mesure en livres ajoutée |
| 8.8.1.30 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.1.31 | 10/2011 | Nouvelle section ajoutée : Exploitation d'avion monomoteur |
| 8.8.1.31 | 11/2012 | Référence MCAR mise à jour dans (b) (3) |
| 8.8.1.31 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.1.32 | 10/2011 | Nouvelle section ajoutée : Procédures d'exploitation pour la vitesse de montée et de descente des avions |
| 8.8.1.32 | 11/2012 | Mesures en mètres et en pieds ajoutées |
| 8.8.1.32 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.1.33 | 11/2012 | Nouvelle sous-section ajoutée en raison d’un changement à l’Annexe 2 de l’OACI |
| 8.8.1.33 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.1.34 | 11/2012 | Nouvelle sous-section ajoutée pour incorporer les SARPS des ballons libres sans pilote de l’Annexe 2 de l’OACI |
| 8.8.1.34 | 11/2019 | Paragraphe (i)(2) remanié ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.2.1 (b) | 8/2006 | « Y compris réautorisation potentielle en vol » ajouté |
| 8.8.2.1 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.2.2 | 11/2012 | Changement de texte dans la Note 2 |
| 8.8.2.2 | 11/2019 | Titre et paragraphe (a) révisés, basés sur le changement de l’amendement de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.2.3 (b) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.8.2.3 | 11/2019 | Paragraphe (a) et note 2 remaniés pour clarification |
| 8.8.2.5 (b) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.8.2.5 | 11/2019 | Titre et paragraphes révisés, basés sur le changement de l’amendement de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.2.6 | 11/2019 | Titre et paragraphes révisés, basés sur le changement de l’amendement de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.2.7 (c) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.8.2.8 | 11/2012 | Mesures mises à jour dans (b) ; texte de la Note |
| 8.8.2.8 (e) (2) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.8.2.8 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.2.9 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.2.10 (c) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.8.2.10 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.2.11 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.2.12 | 11/2014 | Nouveau |
| 8.8.2.12 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.3.1 | 8/2006 | Tableau révisé avec les nouveaux impératifs de l'Annexe 2 de l'OACI |
| 8.8.3.1 | 11/2012 | Tableau révisé avec les nouveaux impératifs de l'Annexe 2 de l'OACI |
| 8.8.3.1 | 11/2019 | Titre révisé pour y faire figurer le terme VFR en toutes lettres |
| 8.8.3.2 | 8/2006 | Section remaniée en raison du changement de l'Annexe de l'OACI |
| 8.8.3.2 | 11/2012 | Mesure en milles terrestres ajoutée dans (a) (2) ; texte de (b) |
| 8.8.3.2 | 11/2019 | Tableau remanié pour clarification |
| 8.8.3.3 | 8/2006 | « Avion » remplacé par « aéronef » |
| 8.8.3.3 | 11/2019 | Titre révisé pour inclure le terme VFR en toutes lettres ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.3.4 | 8/2006 | Section remaniée en raison du changement de l'Annexe de l'OACI |
| 8.8.3.4 | 11/2019 | Titre révisé pour inclure le terme VFR en toutes lettres ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.3.5 | 11/2019 | Titre révisé pour inclure les termes ATO et VFR en toutes lettres ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.3.6 (b) (c) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.8.3.6 | 11/2019 | Titre remanié pour inclure les termes VFR et ATO en toutes lettres ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.3.7 | 11/2019 | Titre révisé pour y faire figurer le terme VMC en toutes lettres |
| 8.8.3.8 | 11/2019 | Titre révisé pour y faire figurer les termes VFR et IFR en toutes lettres |
| 8.8.3.9 | 11/2014 | Texte mis à jour |
| 8.8.3.9 | 11/2019 | Titre révisé pour inclure le terme VFR en toutes lettres ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.4.1 | 11/2004 | Section ajoutée |
| 8.8.4.1 | 8/2006 | Texte mis à jour |
| 8.8.4.1 | 11/2014 | Nouvelle note ajoutée |
| 8.8.4.1 | 11/2019 | Titre, paragraphe (a) et note révisés |
| 8.8.4.2 | 11/2019 | Titre révisé pour y faire figurer le terme IFR en toutes lettres |
| 8.8.4.3 | 11/2019 | Titre révisé pour inclure le terme IFR en toutes lettres ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.4.4 | 11/2019 | Titre révisé pour inclure le terme IFR en toutes lettres ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.4.5 | 11/2012 | Mesures en milles terrestres ajoutées dans (a) (2) |
| 8.8.4.5 | 11/2019 | Titre révisé pour inclure le terme IFR en toutes lettres ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.4.6 | 11/2012 | Mesures ajoutées en mètres |
| 8.8.4.6 | 11/2019 | Notes révisées pour y inclure le terme « manuel de vol de l’aéronef » en toutes lettres |
| 8.8.4.7 (c) (d) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.8.4.7 | 11/2012 | Texte de (c) et Note |
| 8.8.4.7 | 11/2019 | Titre révisé pour inclure le terme IFR en toutes lettres ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.4.8 | 8/2006 | Section remaniée en raison du changement de l'Annexe de l'OACI |
| 8.8.4.8 | 11/2019 | Titre révisé pour inclure le terme IFR en toutes lettres ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.4.9 | 11/2019 | Titre révisé pour y faire figurer le terme IFR en toutes lettres |
| 8.8.4.10 | 11/2019 | Titre révisé pour y faire figurer le terme IFR en toutes lettres |
| 8.8.4.11 | 11/2019 | Titre révisé pour y faire figurer le terme IFR en toutes lettres |
| 8.8.4.12 | 8/2006 | Nouveau (a) ajouté et l'original passé en (b) |
| 8.8.4.12 | 11/2019 | Titre révisé pour inclure le terme IFR en toutes lettres ; procédure d'approche aux instruments abrégée |
| 8.8.4.13 | 11/2013 | (a) révisé ; nouvelles Notes 2 et 3 ajoutées |
| 8.8.4.13 | 11/2019 | Paragraphe (d) et notes 4 et 5 révisés, basés sur le changement de l’amendement de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.4.14 | 11/2019 | Procédure d'approche aux instruments abrégée |
| 8.8.4.15 (a) (3) | 11/2004 | « Rapporté » et « ou la RVR de contrôle excède le minimum spécifié » ajoutés |
| 8.8.4.15 (a) (4) | 11/2004 | Note 1 ajoutée Note 2 amendée « Au-dessus » ajouté à la première phrase ; « indiqué dans » remplace « fourni dans » dans la seconde phrase ; « approuvé » ajouté à la seconde phrase |
| 8.8.4.15 | 11/2012 | Mesures en mètres ajoutées dans (a) (4) (i) |
| 8.8.4.15 | 11/2019 | Titre révisé ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.8.4.16 | 11/2019 | Procédure d'approche aux instruments abrégée |
| 8.8.4.18 | 11/2019 | Titre révisé pour y faire figurer les termes VFR et IFR en toutes lettres |
| 8.8.4.19 | 11/2014 | Nouveau texte |
| 8.8.4.19 | 11/2019 | Titre révisé pour y faire figurer le terme IFR en toutes lettres ; termes communs (ATC, RNAV, ETA, IAP) abrégés |
| 8.8.4.20 | 8/2006 | Nouveau |
| 8.8.4.20 | 11/2014 | Titre et (a) révisés en raison d’un changement à l’Annexe 6 de l’OACI |
| 8.8.4.20 | 11/2019 | Paragraphe (a) révisé pour inclure les instruments 3D, basé sur le changement de l’amendement de l’OACI |
| 8.9.1.2 (b) (2) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.9.1.2 | 11/2019 | Titre et paragraphe (b) révisés, nouveau paragraphe (c) ajouté, nouvelles notes 1, 2, 3 ajoutées, basés sur le changement de l’amendement de l’OACI |
| 8.9.1.4 (c) | 11/2004 | Sous-section ajoutée |
| 8.9.1.4(d) | 11/2013 | Sous-section ajoutée |
| 8.9.1.4 | 11/2019 | (a)(4), (b)(2) et (3) révisés, basés sur le changement de l’amendement de l’OACI |
| 8.9.1.6 | 11/2012 | Mesures en mètres ajoutées dans (d) |
| 8.9.2.3 | 11/2019 | Manuel d’exploitation abrégé |
| 8.9.2.4 | 8/2006 | « Agent de bord » remplacé par « équipage » |
| 8.9.2.4 | 11/2019 | Manuel d’exploitation abrégé |
| 8.9.2.5 | 11/2013 | SCA changé en SCCM |
| 8.9.2.8 (a) | 8/2006 | « Copilote » ajouté |
| 8.9.2.8 | 11/2019 | Copilote et manuel d'exploitation abrégés |
| 8.9.2.10 (a) | 8/2006 | Mots ajoutés pour indiquer les responsabilités de l’AOC et du SCA (Note 11/2014 ─ formulation changée par la suite ; date inconnue) |
| 8.9.2.10 (b) | 8/2006 | NMO supprimée et texte déplacé au nouveau (b) à (I) |
| 8.9.2.11 | 8/2006 | Section remaniée pour ajouter les impératifs de l'Annexe 17 de l'OACI |
| 8.9.2.11 | 11/2013 | SCA changé en SCCM |
| 8.9.2.11 | 11/2019 | Manuel d’exploitation abrégé |
| 8.9.2.13 (a) | 8/2006 | « Approuvé » ajouté pour indiquer l'approbation du manuel d'exploitation |
| 8.9.2.13 (c) | 11/2004 | « Poids » remplacé par « masse » |
| 8.9.2.13 | 11/2012 | Mesures en mètres ajoutées dans (b) |
| 8.9.2.14 | 8/2006 | NMO supprimée et texte déplacé à (b) et (e) ; nouveau texte pour (c) et (d) |
| 8.9.2.14 | 11/2019 | Manuel d’exploitation abrégé |
| 8.9.2.15 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.9.2.16 (b) (c) | 8/2006 | « Copilote » ajouté |
| 8.9.2.17 | 11/2012 | Mesures en mètres ajoutées dans (a) (7) |
| 8.9.2.17 (a) | 11/2013 | Nouveau texte |
| 8.9.2.17 | 11/2019 | Copilote et manuel d'exploitation abrégés |
| 8.9.2.19 (a) | 8/2006 | « SCA » remplacé par « copilote » |
| 8.9.2.20 | 8/2006 | « Copilote » ajouté |
| 8.9.2.20 | 11/2019 | Copilote abrégé |
| 8.9.2.21 (a) | 11/2012 | Texte |
| 8.9.2.21 (a) | 11/2014 | SCA changé en SCCM |
| 8.9.2.21 | 11/2019 | Copilote abrégé |
| 8.10.1.1 | 8/2006 | Section révisée pour refléter le nouveau changement apporté à l'Annexe 1 de l'OACI concernant la limite d'âge des pilotes |
| 8.10.1.1 (c) | 11/2012 | Texte de l’OACI ajouté pour les limites d’âge pour les équipages de conduite renforcés |
| 8.10.1.1(d) | 11/2013 | Pilote inspecteur changé en pilote vérificateur |
| 8.10.1.1 | 11/2019 | Paragraphe (d) remanié pour clarification |
| 8.10.1.2 | 8/2006 | « Simulateur » remplacé par « simulateur d'entraînement au vol » pour refléter le changement apporté à l'Annexe 1 de l'OACI Section déplacée de 8.10.1.18 précédent et nouveau texte ajouté |
| 8.10.1.2 | 11/2013 | Pilote inspecteur changé en pilote vérificateur dans (a) (5) |
| 8.10.1.2 | 11/2019 | Simulateur d'entraînement au vol abrégé, paragraphe (a)(5) remanié pour clarification |
| 8.10.1.3 | 8/2006 | « Simulateur » remplacé par « simulateur d'entraînement au vol » pour refléter le changement apporté à l'Annexe 1 de l'OACI Section déplacée de 8.10.1.42 précédent et nouveau texte ajouté |
| 8.10.1.3 | 11/2019 | Simulateur d'entraînement au vol abrégé |
| 8.10.1.4 | 8/2006 | Texte des 8.10.1.2 et 8.10.1.3 déplacé ici avec mises à jour du texte |
| 8.10.1.4 | 11/2019 | Titre révisé et termes communs (ATPL, CPL) abrégés |
| 8.10.1.5 | 8/2006 | Texte mis à jour pour inclure le pilote de relève en croisière et nouveau (b) ajouté |
| 8.10.1.5 | 11/2012 | Abréviation épelée dans le texte |
| 8.10.1.5 | 11/2019 | Titre révisé et termes communs (ATPL, CPL, CP) abrégés |
| 8.10.1.6 | 11/2019 | Mécanicien navigant abrégé |
| 8.10.1.7 | 11/2012 | Abréviation épelée dans le texte |
| 8.10.1.7 | 11/2019 | Mécanicien navigant abrégé |
| 8.10.1.8 (a) (1) | 8/2006 | « Qualification » remplacé par « Licence » |
| 8.10.1.8 | 11/2019 | Termes communs (FOO et ATPL) abrégés |
| 8.10.1.9 (a) | 8/2006 | Mots ajoutés pour indiquer le personnel requis pour effectuer un passage en revue de la réglementation applicable qui est pertinente pour ses responsabilités |
| 8.10.1.9 (b) | 8/2006 | Déplacé ici de la NMO |
| 8.10.1.9 (c) | 8/2006 | Note transformée en (c) |
| 8.10.1.9 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.10 | 8/2006 | « En tant que membre d'équipage » supprimé pour indiquer que la formation s'applique aux autres employés et note transformée en article (b) |
| 8.10.1.10 | 11/2019 | Sous-section révisée, basée sur le changement de l’amendement de l’OACI |
| 8.10.1.11 | 8/2006 | Agents techniques d'exploitation/agents d'opérations ajoutés aux impératifs portant sur la formation initiale en matière de sécurité |
| 8.10.1.11 | 11/2019 | Sous-section révisée, basée sur le changement de l’amendement de l’OACI |
| 8.10.1.12 (b) | 8/2006 | Note transformée en article (b) |
| 8.10.1.12 | 11/2019 | Titre révisé et paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.13 (b) | 8/2006 | Note transformée en article (b) |
| 8.10.1.13 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.14 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.15 (b) | 8/2006 | Note transformée en article (b) |
| 8.10.1.15 | 11/2012 | (d) remanié |
| 8.10.1.15 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.16 (b) (6) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.10.1.16 | 11/2012 | (c) remanié |
| 8.10.1.16 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.17 (b) | 8/2006 | Texte ajouté pour indiquer qu'une liste générale des sujets à couvrir pour l'instruction de familiarisation aux aéronefs se trouve dans la NMO et nouvelle note ajoutée |
| 8.10.1.17 | 11/2012 | (b) remanié |
| 8.10.1.17 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.18 | 8/2006 | Texte déplacé de 8.10.1.2 et cette section réservée |
| 8.10.1.19 | 8/2006 | Note ajoutée. |
| 8.10.1.20 | 11/2012 | (d) remanié |
| 8.10.1.20 | 11/2013 | « Compétence du pilote » ajouté au titre ; « pilote de l’aéronef » ajouté pour clarification dans (a) ; « compétence » ajouté à (b) pour clarification ; nouveau (d) |
| 8.10.1.20 | 11/2019 | Notes 1 et 2 remaniées, basées sur le changement de l’amendement de l’OACI |
| 8.10.1.21 | 8/2006 | « Pilote » remplacé par « équipage de conduite » dans le titre ; article (a) inséré pour aborder les pilotes et « avion » remplacé par « aéronef » ; nouvel article (b) ajouté pour aborder les mécaniciens navigants  11/2014 ─ erreur typographique corrigée dans 8.19.1.20 |
| 8.10.1.21 | 11/2012 | Référence à la NMO ajoutée dans (b) ; nouveau (c) ajouté pour les navigateurs de bord  11/2014 ─ erreur typographique corrigée dans 8.19.1.20 |
| 8.10.1.21 | 11/2013 | Pilote inspecteur changé en pilote vérificateur dans (a) (1) et (3) |
| 8.10.1.21 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.22 | 11/2004 | « Copilote » abrégé en « CP » |
| 8.10.1.22 (a) | 8/2006 | Référence à la NMO ajoutée à (a) de la note |
| 8.10.1.22 (c) | 8/2006 | « Déviation » remplacé par « dérogation » |
| 8.10.1.22 | 11/2012 | Titre changé |
| 8.10.1.22 | 11/2013 | Pilote inspecteur changé en pilote vérificateur dans (a) |
| 8.10.1.22 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.23 | 8/2006 | Impératifs relatifs au navigateur ajoutés |
| 8.10.1.23 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.24 | 8/2006 | Référence à la NMO ajoutée de la note ; changement de phraséologie pour indiquer qu'il faut une vérification de l’aptitude professionnelle pour d'autres tâches |
| 8.10.1.24 | 11/2012 | Texte du titre |
| 8.10.1.25 | 8/2006 | Texte ajouté pour indiquer que la vérification de l’aptitude professionnelle est le test de compétence dans la Partie 2 |
| 8.10.1.25 | 11/2012 | Texte du titre et référence à la NMO dans (a) |
| 8.10.1.25 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.26 | 11/2012 | « Avion » changé en « aéronef » dans (e) |
| 8.10.1.26 | 11/2013 | « Pilote inspecteur » changé en « pilote vérificateur » dans (a) à (e) |
| 8.10.1.26 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.27 | 8/2006 | Texte révisé pour aborder les qualifications de classe de mécanicien navigant et l'utilisation de l'examinateur/vérificateur de mécanicien navigant désigné |
| 8.10.1.27 | 11/2012 | Phraséologie remaniée pour clarification |
| 8.10.1.27 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.28 | 8/2006 | Nouveaux impératifs ajoutés à (1) et (2) |
| 8.10.1.28 | 11/2012 | Changements apportés au texte et clarifié que le vérificateur de l’équipage de cabine supervise les vérifications des membres de l’équipage de cabine |
| 8.10.1.28 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.29 | 8/2006 | Impératif d'une heure supplémentaire |
| 8.10.1.29 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.30 | 11/2012 | Remanié pour clarification ; Note ajoutée ; texte de (a) revu pour clarifier la vérification des compétences en route et changer avion en aéronef. ETOPS changé en EDTO dans (b). Pilote inspecteur changé en pilote vérificateur dans (c). Remaniement du texte de (d). |
| 8.10.1.30 (c) | 8/2006 | « Spécial » supprimé ; 6 articles ajoutés pour la démonstration de la compétence du PIC |
| 8.10.1.30 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.32 | 8/2006 | (a) et (b) ajoutés et les articles originaux renumérotés |
| 8.10.1.32 | 11/2019 | Titre révisé et paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.33 | 8/2006 | Nouveau (d) ajouté ; référence à la NMO déplacée de (e) à la note |
| 8.10.1.33 | 11/2012 | Texte ajouté à (e) |
| 8.10.1.33 | 11/2019 | Titre révisé et paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.34 | 8/2006 | Ajouté au titre les impératifs portant sur le rétablissement des qualifications ; l'article (a) ajoute les impératifs en matière de formation, pertinents pour le type ou la variante de l'aéronef ; l'article (d) est nouveau |
| 8.10.1.34 | 11/2012 | Référence à la NMO ajoutée à (d) |
| 8.10.1.34 | 11/2019 | Titre révisé et paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.35 (b) (2) | 11/2004 | « Gestion des ressources en équipe » remplacé par « gestion des ressources d'acheminement » |
| 8.10.1.35 | 8/2006 | Ajouté au titre les impératifs portant sur le rétablissement des qualifications ; l'article (a) ajoute les impératifs en matière de formation, pertinents pour le type ou la variante de l'aéronef ; l'article (c) est nouveau |
| 8.10.1.35 | 11/2012 | Référence à la NMO ajoutée à (b) |
| 8.10.1.35 | 11/2019 | Titre révisé et paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.36 | 8/2006 | Article (a) déplacé de 8.10.1.38 et instruction de familiarisation ajoutée ; article (b) déplacé de 8.10.1.43 |
| 8.10.1.36 | 11/2012 | Texte remanié dans (a) et (b) pour clarification. Nouveaux (c) et (d) ajoutés. |
| 8.10.1.36 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.37 | 11/2012 | Texte ajouté au titre ; instructeurs clarifiés dans (a) ; nouveau (b) ajouté |
| 8.10.1.37 | 11/2019 | Titre révisé, nouveau paragraphe (e) ajouté, basé sur l'amendement de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.38 | 8/2006 | Déplacé de 8.10.1.40 et nouvel article (b) ajouté |
| 8.10.1.38 | 11/2012 | Tout le paragraphe remanié |
| 8.10.1.38 | 11/2013 | Texte de clarification ajouté à (a) ; pilote inspecteur changé en pilote vérificateur dans (a) (1) |
| 8.10.1.38 | 11/2019 | Paragraphe (a) révisé, basé sur l’amendement de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.39 | 8/2006 | « Pilote » supprimé du titre ; « avion » remplacé par « aéronef » dans (a) et (a)(2) ; instruction de familiarisation ajoutée à (a)(2) ; article (b) déplacé de 8.10.1.43 |
| 8.10.1.39 | 11/2012 | Titre révisé ; changements de texte dans tout (a) ; nouveaux (b) et (c) ajoutés |
| 8.10.1.39 | 11/2013 | Texte révisé dans (a) (1) (vi) |
| 8.10.1.39 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.40 | 8/2006 | Déplacé de 8.10.1.36 et référence ajoutée à la Partie 9 9.3.1.9 |
| 8.10.1.40 | 11/2012 | Tout le paragraphe remanié |
| 8.10.1.40 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.41 | 8/2006 | Texte supprimé et section réservée |
| 8.10.1.41 | 10/2011 | Nouvelle section ajoutée : Exploitation avec un seul pilote en IFR ou de nuit |
| 8.10.1.41 | 11/2012 | Titre révisé : Référence à la NMO ajoutée dans (a) ; « avion » changé en « aéronef » de (a) à (c) ; nouveau (d) ajouté |
| 8.10.1.41 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.42 | 8/2006 | Texte déplacé à 8.10.1.3 et cette section réservée |
| 8.10.1.42 | 11/2019 | Titre révisé et paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.43 | 8/2006 | Section déplacée de 8.10.1.48 |
| 8.10.1.43 | 11/2012 | Vérifications des compétences ajouté à (a) (2) |
| 8.10.1.44 | 11/2012 | Texte du titre pour ajouter les vérifications de compétences |
| 8.10.1.45 | 11/2012 | Texte/ajouts dans le titre et (b) |
| 8.10.1.45 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.46 | 8/2006 | Texte déplacé à 8.10.1.43 et cette section réservée |
| 8.10.1.46 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.10.1.47 (a) | 11/2012 | Mot ajouté |
| 8.10.1.48(d) | 8/2006 | Nouveau (d) ajouté de la note et « avion » en « aéronef » |
| 8.10.1.48 | 11/2012 | (d), (e) et (f) révisés pour clarification |
| 8.10.1.49 | 11/2004 | Section ajoutée |
| 8.10.1.49 | 8/2006 | Texte ajouté pour indiquer le seuil de hauteur en mètres |
| 8.10.1.49 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.11 | 11/2004 | Toute l'ancienne section 8.11 remplacée |
| 8.11 | 10/2011 | Nouvelle section ajoutée ─ Gestion de la fatigue, et sections suivantes renumérotées |
| 8.11 | 11/2011 | Sous-partie remaniée |
| 8.11.1.1 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.11.1.2 (a) (3) (iv) | 8/2006 | Nouvel impératif ajouté. |
| 8.11.1.2 | 11/2012 | Texte dans tout le paragraphe |
| 8.11.1.2 | 11/2019 | Paragraphes et notes révisé, basés sur les amendements de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.11.1.3 (a) | 8/2006 | Libellé changé pour aborder aussi bien le membre de l'équipage de conduite que le membre de relève de l'équipage de conduite |
| 8.11.1.3 (c) | 8/2006 | « Avion » remplacé par « aéronef » |
| 8.11.1.3 | 11/2012 | Nouveau paragraphe ajouté |
| 8.11.1.3 | 11/2019 | Paragraphe remanié pour clarification |
| 8.11.1.4 (f) | 8/2006 | Nouveau |
| 8.12 | 10/2011 | Section ajoutée ─ Temps de vol, périodes de service de vol, périodes de service et périodes de repos pour la gestion de la fatigue et sections suivantes renumérotées |
| 8.12.1.1 | 11/2019 | Paragraphe remanié pour clarification |
| 8.12.1.2 (b) | 8/2006 | « Ou personne de qualification équivalente » supprimé |
| 8.12.1.2 (c) | 8/2006 | Texte ajouté pour inclure le directeur de l'exploitation et le PIC comme ayant des responsabilités de contrôle opérationnel et nouvelle phraséologie relative à la délégation |
| 8.12.1.2 | 11/2012 | Texte ajouté au titre et la référence à la NMO corrigée dans (b) (3) |
| 8.12.1.2 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.12.1.3 | 8/2006 | Texte révisé pour ajouter des impératifs supplémentaires et une nouvelle note |
| 8.12.1.3 | 11/2012 | Texte ajouté au titre |
| 8.12.1.4 | 8/2006 | Nouvelle note ajoutée |
| 8.12.1.4 | 11/2012 | Texte ajouté au titre |
| 8.12.1.5 | 8/2006 | Phraséologie changée pour indiquer ce que le plan de vol doit contenir ou avoir en pièces jointes et nouvelle note ajoutée |
| 8.12.1.7 | 10/2011 | Texte ajouté |
| 8.12.1.7 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.12.1.14 | 8/2006 | « Avion » remplacé par « aéronef » |
| 8.13.1.2 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.13.1.4 (a) (5) | 10/2011 | Texte ajouté |
| 8.13.1.4 | 11/2019 | Nouveau paragraphe (a)(6) ajouté, basé sur le changement de l’amendement de l’OACI ; paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.13.1.5 | 11/2012 | Nouveau (b) ajouté |
| 8.13.1.5 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.13.1.6 | 11/2012 | Nouveaux (c), (d) et (e) |
| 8.13.1.6 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.13.1.7 | 11/2012 | Nouveaux (c) et (d) |
| 8.13.1.7 | 11/2019 | Titre révisé et paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.13.1.8 | 11/2012 | Nouveaux (c) et (d) |
| 8.13.1.8 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.13.1.9 | 11/2012 | Nouveaux (c) et (d) et Note |
| 8.13.1.9 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.13.1.10 | 11/2019 | Titre révisé |
| 8.13.1.11 | 11/2012 | Nouveaux (b) et (c) |
| 8.13.1.11 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.13.1.12 | 11/2012 | Nouveaux (b), (c) et (d) |
| 8.13.1.12 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.13.1.13 | 11/2012 | Nouveaux (d) et (e) |
| 8.13.1.13 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| 8.13.1.14 | 11/2012 | Nouveaux (b) et (c) |
| 8.13.1.14 | 11/2019 | Paragraphes remaniés pour clarification |
| NMO : 8.2.1.5 | 8/2006 | Article (d) supprimé |
| NMO 8.5.1.1 | 11/2019 | Nouvelle NMO ajoutée, concernant les approbations GA spécifiques, basée sur le changement de l’amendement de l’OACI |
| NMO : 8.5.1.5 | 8/2006 | Supprimé et texte déplacé à 8.5.1.5 |
| NMO : 8.5.1.7 | 8/2006 | Supprimé et texte déplacé à 8.5.1.7 |
| NMO : 8.7.2.2 (b) | 10/2011 | Généralités ─ Code de performance des giravions de Classe 1, 2 et 3 |
| NMO 8.7.2.2 (B) | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO : 8.7.2.3 | 10/2011 | Nouvelle section : Exploitation d'avion mono et multimoteur |
| NMO : 8.7.2.3 | 11/2012 | Texte de (a), Note 2, (k) (2) et (m) ; référence ajoutée à (e) (3) (v). |
| NMO 8.7.2.3 | 11/2019 | Titre de la NMO et paragraphes (b)(1) et (3) révisés, remaniés pour clarification |
| NMO : 8.8.1.7 | 11/2004 | Section ajoutée « Minima d'exploitation d'approche aux instruments » |
| NMO : 8.8.1.7 | 8/2006 | « Titulaire d'AOC » remplacé par « exploitant » ; « avion » remplacé par « aéronef » ; nouveaux (b)(6) et (7) ajoutés |
| NMO 8.8.1.7 | 11/2019 | Paragraphe (b) révisé basé sur le changement de l’amendement de l’OACI |
| NMO : 8.8.1.9 | 11/2004 | Abréviation « RVR » ajoutée |
| NMO : 8.8.1.9 | 8/2006 | CAT III ajouté |
| NMO : 8.8.1.9 | 11/2012 | Notes ajoutées |
| NMO : 8.8.1.9 | 11/2013 | Erreur typographique corrigée dans (a) |
| NMO 8.8.1.9 | 11/2019 | Titre révisé et paragraphes remaniés pour clarification |
| NMO : 8.8.1.28 | 8/2006 | Signaux et interventions pour l'interception d'aéronefs déplacés ici de la NMO : 8.8.2.11 à ici |
| NMO : 8.8.1.28 (b) (2) ; (C) (5) | 10/2011 | Texte ajouté |
| NMO : 8.8.1.28 | 11/2012 | Texte d’intitulé de chacun des deux tableaux |
| NMO 8.8.1.28 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO révisés pour clarification |
| NMO : 8.8.1.33 | 11/2012 | Nouveau ─ formulaire RPA ajouté en raison d’un changement à l’Amendement 2 de l’OACI |
| NMO 8.8.1.33 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO : 8.8.2.11 | 11/2012 | Texte de la Note après (a) (4) ; Note ajoutée à (f) (1) (i) |
| NMO 8.8.2.11 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO : 8.8.3.4 | 8/2006 | Toute la NMO remplacée par les nouveaux impératifs de l'Annexe 2 de l'OACI |
| NMO 8.8.3.4 | 11/2019 | Titre révisé et paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO : 8.9.2.10 (a) (1) (iv) et (v) | 11/2004 | « Poids » remplacé par « masse » |
| NMO : 8.9.2.10 | 8/2006 | Supprimé et texte déplacé à 8.9.2.10 |
| NMO : 8.9.2.14 (a) (1), (2) et (4) | 11/2004 | « Poids » remplacé par « masse » |
| NMO : 8.9.2.14 | 8/2006 | Supprimé et texte déplacé à 8.9.2.14 |
| NMO : 8.10.1.9 | 8/2006 | Articles (3) et (6) ajoutés |
| NMO 8.10.1.9 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO : 8.10.1.10 (a) (2) | 8/2006 | Agents techniques d'exploitation/des opérations aériennes ajouté |
| NMO 8.10.1.10 | 11/2019 | Titre, paragraphes et tableaux de la NMO révisés, basés sur les changements de l’amendement de l’OACI |
| NMO : 8.10.1.12 | 5/2010 | Référence modifiée |
| NMO 8.10.1.12 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO : 8.10.1.13 | 5/2010 | Référence modifiée |
| NMO : 8.10.1.13 (a) | 8/2006 | « Avion » remplacé par « aéronef » |
| NMO : 8.10.1.13 (c) | 8/2006 | Performance réelle ajoutée en tant qu'impératif ; notes ajoutées ; impératifs supplémentaires ajoutés à (3)(i) et (xi) et (4)(i) et (vi) |
| NMO : 8.10.1.13 | 11/2012 | Nouveau (d) (3) ajouté |
| NMO 8.10.1.13 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO : 8.10.1.14(C)(b) (xiv et xv) | 5/2010 | Trousses universelles de précaution et défibrillateurs externes automatiques ajoutés et référence changée |
| NMO : 8.10.1.14 (B) (a) (2) | 11/2004 | « Poids » remplacé par « masse » |
|  |  |  |
| NMO 8.10.1.14 (B) | 11/2012 | (b) (12) (1) (iv) et (b) (14) (iii) et (b) (15) (ii) révisés |
| NMO : 8.10.1.14(b) | 11/2013 | Combinaisons intégrées de survie ajouté |
| NMO 8.10.1.14 (B) | 11/2019 | Paragraphes de la NMO révisés, basés sur les changements de l’amendement de l’OACI |
| NMO : 8.10.1.14 (C) | 11/2004 | « Y compris une prise de conscience des affectations et fonctions des autres membres de l'équipage ayant trait aux propres devoirs des membres de l'équipage de cabine. » ajouté |
| NMO 8.10.1.14 (C) | 8/2006 | Nouveau texte pour ce qui suit et autres articles renumérotés : |
| NMO 8.10.1.14 (C) | 8/2006 | (2)(viii) ; (3)(vi); (4)(iv) avant le vol ajouté |
| NMO 8.10.1.14 (C) | 8/2006 | (2)(i) coordination et communications de l'équipage ajouté |
| NMO 8.10.1.14 (C) | 8/2006 | (d) nouveaux impératifs ajoutés |
| NMO 8.10.1.14 (C) | 11/2012 | (d) (4) révisé |
| NMO 8.10.1.14 (C) | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO 8.10.1.14 (D) | 8/2006 | Section entièrement remplacée |
| NMO 8.10.1.14 (D) | 11/2012 | Corrige une erreur typographique de V2.6 (la section était numérotée 15(D)x) |
| NMO 8.10.1.14 (D) | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO 8.10.1.14 (d) | 11/2012 | Texte pour corriger la numérotation de NMO 8.10.1.15 (d) à NMO 8.10.1.14 (d) ; note ajoutée après (a) (7) |
| NMO 8.10.1.15 (B) | 8/2006 | Nouveau texte pour ce qui suit et autres articles renumérotés : |
| NMO 8.10.1.15 (B) | 8/2006 | (a) (3) et (4) (vii) et (6) et (10) ; |
| NMO 8.10.1.15 (B) | 8/2006 | (b) (1) (iii) et (iv) et (9) freins ajoutés ; (23) performance ajoutée |
| NMO 8.10.1.15 (B) | 8/2006 | (c) (2) (i) ; (3) (i) (ii) ; (4) communications ajoutées ; (5) directeurs de vol ajoutés |
| NMO 8.10.1.15 (B) | 8/2006 | (d) (i) (A) à (f) et (ii) (A) à (C) |
| NMO 8.10.1.15 | 8/62006 | (a)(1) avion et hélicoptère indiqués ; |
| NMO 8.10.1.15 | 8/2006 | (a)(4)(ii) un moteur en panne ajouté ; |
| NMO 8.10.1.15 | 8/2006 | (b) « avion » supprimé ; |
| NMO 8.10.1.15 | 8/2006 | (c) Navigateur ajouté ; |
| NMO 8.10.1.15 | 8/2006 | (d) ajouté |
| NMO 8.10.1.15 | 8/2006 | « OMEGA » remplacé par « GPS » |
| NMO 8.10.1.15 | 11/2012 | (a) révisé ; Note ajoutée après (a) ; (a) (1) (i) révisé ; (a) (7) (11) ;  Texte de (b) et Note ajoutée ; (b) (2) (i) révisé ;  (c) et (c) (2) (ii) révisés ;  Remaniement du texte de (d) (1). |
| NMO 8.10.1.15 | 11/2013 | Mot « vol » ajouté pour clarification dans (c) ; « inspecteur de navigation » ajouté à (c) (2) (ii) |
| NMO 8.10.1.15 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO 8.10.1.16 | 11/2012 | Texte remanié dans (a) (7) |
| NMO 8.10.1.16 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO 8.10.1.17 | 11/2012 | Texte remanié dans (a) (1) (x) ; nouvelles Notes 2 et 3 ajoutées |
| NMO 8.10.1.17 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO 8.10.1.20 | 11/2012 | Révisions apportées à (c) et (d) pour indiquer que les pilotes vérificateurs effectueront des vérifications de l’aptitude professionnelle ; nouveaux (f), (g) et (h) ajoutés |
| NMO 8.10.1.20 | 11/2013 | « Compétences du pilote » ajouté au titre |
| NMO 8.10.1.20 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO 8.10.1.21 | 8/2006 | Supprimée car d'autres impératifs font référence au test des compétences de la Partie 2 |
| NMO 8.10.1.22 | 11/2012 | Titre révisé ; avion changé en aéronef dans (a) (3), (b) (2) et (3), note ajoutée |
| NMO 8.10.1.22 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO 8.10.1.24 | 11/2012 | Texte du titre remanié ; nouveau libellé dans (a) ; (b) et (c) supprimés ; nouveau (1) ajouté pour corriger le problème de formatage de V2.6 |
| NMO 8.10.1.24 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO 8.10.1.25 | 8/2006 | Supprimée car d'autres impératifs font référence au test des compétences de la Partie 2 |
| NMO 8.10.1.25 | 11/2012 | Nouvelle NMO ajoutée |
| NMO 8.10.1.25 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO 8.10.1.33 (b) | 8/2006 | « Avion » remplacé par « aéronef » |
| NMO 8.10.1.33 | 11/2012 | Note ajoutée après (f) (vi) ; (f) (8) (x) révisé ; (i) révisé |
| NMO 8.10.1.33 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO 8.10.1.34 | 8/2006 | Titre : « Normal et » ajouté |
| NMO 8.10.1.34 | 8/2006 | (b) « Avion » remplacé par « aéronef » |
| NMO 8.10.1.34 | 11/2012 | Nouveau (e) ajouté ; texte du (f) renuméroté remanié  11/2014 Corrige la référence de NMO 8.19.1.34 |
| NMO 8.10.1.34 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO 8.10.1.35 | 11/2004 | « Gestion des ressources en équipe » remplacé par « gestion des ressources d'acheminement » |
| NMO 8.10.1.35 | 8/2006 | Nouveaux impératifs ajoutés à (b) et (d) |
| NMO 8.10.1.35 | 11/2012 | Révisions dans (b) ; texte de (c) et (d) remanié ; nouveau (e) ajouté et ancien (e) renuméroté en (f) |
| NMO 8.10.1.35 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO 8.10.1.37 | 8/2006 | (c)(7) « existant » ajouté |
| NMO 8.10.1.37 | 8/2006 | (e) « Avion » remplacé par « aéronef » |
| NMO 8.10.1.37 | 11/2012 | Titre révisé ; texte existant reformaté avec nouvel en-tête (a) ; nouveau (a) (5) ; nouveaux (b) et (c) ajoutés |
| NMO 8.10.1.37 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO révisés, basés sur les changements de l’amendement de l’OACI ; paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO 8.10.1.40 | 8/2006 | « Avion » remplacé par « aéronef » ; instruction de familiarisation ajoutée |
| NMO 8.10.1.40 | 8/2006 | « Avion » remplacé par « aéronef » dans (6) |
| NMO 8.10.1.40 | 8/2006 | « Avion » remplacé par « aéronef » |
| NMO 8.10.1.40 | 8/2006 | « Pour les pilotes inspecteurs » ajouté |
| NMO 8.10.1.40 | 8/2006 | Articles nouveaux et suivants renumérotés |
| NMO 8.10.1.40 | 8/2006 | (h) Nouveau |
| NMO 8.10.1.40 | 11/2012 | Titre révisé ; texte existant reformaté avec un nouveau (a) et certains changements de texte dans tout (a) pour indiquer le personnel d’inspection ; changements de texte de (b) pour clarifier la formation de certains types spécifiques de personnel de vérification ; nouveaux (c), (d) et (e) |
| NMO 8.10.1.40 | 11/2013 | Pilotes inspecteurs changé en pilotes vérificateurs dans (b) (1) (i) |
| NMO 8.10.1.40 | 11/2019 | Paragraphes de la NMO remaniés pour clarification |
| NMO 8.11.1.2 | 11/2004 | Tableaux 1 et 2 ajoutés « Responsable de programmation » ajouté « Devoir du membre de l’équipage » changé en « devoir du membre de l’équipage en vol » |
| NMO 8.12.1.3 | 11/2012 | Texte revu pour corriger la numérotation de la NMO de la version précédente ; nouvelle note ajoutée |

INTRODUCTION

La Partie 8 du Modèle de réglementation de l'aviation civile (MCAR) présente les impératifs réglementaires pour l’exploitation d’aéronefs dans [ÉTAT], conformément aux impératifs de l’Annexe 2 à la Convention relative à l’aviation civile internationale (Convention de Chicago) de l’Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), *Règles de l’air*, et de l’Annexe 6 de l’OACI, *Exploitation technique des aéronefs*. La présente partie prescrit les impératifs d’exploitation par le personnel navigant certifié dans [ÉTAT] d’aéronefs immatriculés dans [ÉTAT], ainsi que l’exploitation d’aéronefs immatriculés à l’étranger par des titulaires de permis d'exploitation aérienne (AOC) de [ÉTAT] et celle d’aéronefs dans [ÉTAT] par du personnel navigant ou des titulaires d’AOC d’un État étranger. La présente partie s’applique à l'exploitation hors de [ÉTAT] par tous les PIC et exploitants de [ÉTAT] sauf si cette conformité entraînait une violation des lois de l'État dans lequel l'exploitation a lieu. La réglementation s’applique à tous les aéronefs, sauf lorsqu’elle est supplantée par des impératifs plus stricts imposés aux entités se livrant au transport aérien commercial et aux titulaires d’AOC.

La présente partie s’appuie sur l’Annexe 2 de l’OACI, Amendement 46, Annexe 6, Partie I, *Aviation de transport commercial international — Avions*, Amendement 43 ; Annexe 6, Partie II, *Aviation générale internationale — Avions*, Amendement 36 ; et Annexe 6, Partie III, *Vols internationaux d’hélicoptères*, Amendement 22. La présente partie est complétée par certaines sections du titre 14 du Code de réglementation fédérale des États-Unis, et, dans des versions précédentes du MCAR, par les concepts des codes communs de l’aviation (JAR) avant leur transposition dans la réglementation de l’Union européenne (UE).

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

Table des matières

[Partie 8 ─ Exploitation 1](#_Toc61352461)

[8.1 Généralités 1](#_Toc61352462)

[8.1.1.1 Applicabilité 1](#_Toc61352463)

[8.1.1.2 Définitions 1](#_Toc61352464)

[8.1.1.3 Abréviations 1](#_Toc61352465)

[8.2 Impératifs d'exploitation d'ordre général 4](#_Toc61352466)

[8.2.1 Impératifs pour les aéronefs 4](#_Toc61352467)

[8.2.1.1 Marques d'immatriculation 4](#_Toc61352468)

[8.2.1.2 Navigabilité des aéronefs civils 4](#_Toc61352469)

[8.2.1.3 Certificat de navigabilité spécial ─ Restrictions d'exploitation 4](#_Toc61352470)

[8.2.1.4 Instruments et équipement d'aéronef 4](#_Toc61352471)

[8.2.1.5 Instruments et équipement inopérants 4](#_Toc61352472)

[8.2.1.6 Impératifs relatifs au manuel de vol, au marquage et aux panneaux des aéronefs civils 6](#_Toc61352473)

[8.2.1.7 Inspections de l'aéronef et de l'équipement requises 6](#_Toc61352474)

[8.2.1.8 Documents devant être transportés à bord ─ Toutes formes d'exploitation 7](#_Toc61352475)

[8.3 Impératifs en matière de maintenance et d'inspection des aéronefs 8](#_Toc61352476)

[8.3.1.1 Applicabilité 8](#_Toc61352477)

[8.3.1.2 Généralités 9](#_Toc61352478)

[8.3.1.3 Inspections annuelles 10](#_Toc61352479)

[8.3.1.4 Inspections annuelles/toutes les 100 heures 10](#_Toc61352480)

[8.3.1.5 Inspections progressives 11](#_Toc61352481)

[8.3.1.6 Inspection de maintenance pour le maintien de la navigabilité 12](#_Toc61352482)

[8.3.1.7 Modifications des programmes d'inspection d'aéronef 12](#_Toc61352483)

[8.3.1.8 Maintenance requise 12](#_Toc61352484)

[8.3.1.9 Rétention des dossiers de maintenance et d'inspection 13](#_Toc61352485)

[8.3.1.10 Location ou vente d'un aéronef ─ Transfert des dossiers de maintenance 14](#_Toc61352486)

[8.4 Impératifs relatifs à l'équipage de conduite 14](#_Toc61352487)

[8.4.1.1 Composition de l'équipage de conduite 14](#_Toc61352488)

[8.4.1.2 Qualifications des membres de l'équipage de conduite 15](#_Toc61352489)

[8.4.1.3 Autorisation au lieu d'une qualification de type 15](#_Toc61352490)

[8.4.1.4 Licences et brevets requis 16](#_Toc61352491)

[8.4.1.5 Qualification requise pour les opérations aux règles de vol aux instruments 16](#_Toc61352492)

[8.4.1.6 Autorisations spéciales requises pour les opérations de Catégorie II/III 16](#_Toc61352493)

[8.4.1.7 Carnets de vol de pilote 16](#_Toc61352494)

[8.4.1.8 Récence et compétence du pilote ─ Vols d’aviation générale 17](#_Toc61352495)

[8.4.1.9 Équipage de conduite ─ Limitations de l'utilisation des services pour le transport commercial aérien 17](#_Toc61352496)

[8.4.1.10 Récence du pilote ─ Décollages et atterrissages, opérations de transport aérien commercial 17](#_Toc61352497)

[8.4.1.11 Récence du pilote — Opérations aux règles de vol aux instruments 17](#_Toc61352498)

[8.4.1.12 Récence du pilote ─ Pilote de relève en croisière, opérations de transport aérien commercial 18](#_Toc61352499)

[8.4.1.13 Récence du pilote ─ Lunettes de vision nocturne 18](#_Toc61352500)

[8.4.1.14 Compétence du pilote ─ Opérations de transport aérien commercial 19](#_Toc61352501)

[8.4.1.15 Privilèges et limitations des pilotes 20](#_Toc61352502)

[8.5 Devoirs et responsabilités des membres de l’équipage 20](#_Toc61352503)

[8.5.1.1 Pouvoirs et responsabilité du commandant de bord 20](#_Toc61352504)

[8.5.1.2 Conformité avec la réglementation locale 20](#_Toc61352505)

[8.5.1.3 Exploitation négligente ou imprudente de l'aéronef 21](#_Toc61352506)

[8.5.1.4 Condition physique des membres de l’équipage de conduite 21](#_Toc61352507)

[8.5.1.5 Interdiction de l'usage de substances psychoactives, dont les stupéfiants, les drogues ou l'alcool 21](#_Toc61352508)

[8.5.1.6 Utilisation des ceintures et des bretelles de sécurité par les membres de l'équipage de conduite 22](#_Toc61352509)

[8.5.1.7 Membres de l'équipage de conduite à leur poste de travail 22](#_Toc61352510)

[8.5.1.8 Équipement requis pour les membres de l'équipage 23](#_Toc61352511)

[8.5.1.9 Conformité aux listes de pointage 23](#_Toc61352512)

[8.5.1.10 Informations relatives à la recherche et au sauvetage 23](#_Toc61352513)

[8.5.1.11 Production de la documentation relative à l'aéronef et au vol 23](#_Toc61352514)

[8.5.1.12 Verrouillage de la porte du poste de pilotage ─ Transport commercial aérien 23](#_Toc61352515)

[8.5.1.13 Admission dans le poste de pilotage ─ Transport commercial aérien 24](#_Toc61352516)

[8.5.1.14 Admission d’un inspecteur dans le poste de pilotage ─ Transport commercial aérien 24](#_Toc61352517)

[8.5.1.15 Devoirs lors des phases critiques du vol ─ Transport commercial aérien 24](#_Toc61352518)

[8.5.1.16 Manipulation des commandes ─ Transport commercial aérien 25](#_Toc61352519)

[8.5.1.17 Situations anormales simulées en vol ─ Transport commercial aérien 25](#_Toc61352520)

[8.5.1.18 Remplir le livret technique de l’aéronef ─ Transport commercial aérien et travail aérien 25](#_Toc61352521)

[8.5.1.19 Compte rendu des irrégularités mécaniques 25](#_Toc61352522)

[8.5.1.20 Compte rendu des déficiences des installations et aides à la navigation 25](#_Toc61352523)

[8.5.1.21 Rapports sur les conditions dangereuses 25](#_Toc61352524)

[8.5.1.22 Rapports sur les incidents 26](#_Toc61352525)

[8.5.1.23 Déclaration d'accident 26](#_Toc61352526)

[8.5.1.24 Utilisation des enregistreurs de conservations de poste de pilotage et de données de vol 27](#_Toc61352527)

[8.5.1.25 Oxygène pour les membres de l'équipage ─ Approvisionnement minimum et utilisation 27](#_Toc61352528)

[8.5.1.26 Appareils électroniques portables 28](#_Toc61352529)

[8.5.1.27 Transport de marchandises dangereuses 28](#_Toc61352530)

[8.5.1.28 Microphones 28](#_Toc61352531)

[8.6 Planification et supervision du vol 29](#_Toc61352532)

[8.6.1.1 Soumission d'un plan de vol 29](#_Toc61352533)

[8.6.1.2 Plan de vol du contrôle de la circulation aérienne ─ Transport commercial aérien 29](#_Toc61352534)

[8.6.1.3 Contenu d'un plan de vol 29](#_Toc61352535)

[8.6.1.4 Nouvelle autorisation prévue 30](#_Toc61352536)

[8.6.1.5 Changements d'un plan de vol 30](#_Toc61352537)

[8.6.1.6 Clôture d'un plan de vol 30](#_Toc61352538)

[8.6.2 Planification et préparation du vol 31](#_Toc61352539)

[8.6.2.1 Navigabilité de l'aéronef et mesures de sécurité 31](#_Toc61352540)

[8.6.2.2 Caractère adéquat des installations d'exploitation 31](#_Toc61352541)

[8.6.2.3 Bulletins et prévisions météorologiques 32](#_Toc61352542)

[8.6.2.4 Limitations dues aux conditions météorologiques pour les vols aux règles de vol à vue 32](#_Toc61352543)

[8.6.2.5 Aérodromes de destination pour les vols aux règles de vol aux instruments 32](#_Toc61352544)

[8.6.2.6 Impératif portant sur un aérodrome de dégagement à destination pour les vols aux règles de vol aux instruments 33](#_Toc61352545)

[8.6.2.7 Critères de sélection d'un aérodrome de dégagement pour vol aux règles de vol aux instruments 35](#_Toc61352546)

[8.6.2.8 Dégagements en mer pour les vols d'hélicoptères 37](#_Toc61352547)

[8.6.2.9 Aérodromes de dégagement de départ ─ Opérations de transport aérien commercial 37](#_Toc61352548)

[8.6.2.10 Distance maximale d'un aérodrome adéquat pour les avions sans approbation pour opérations en temps de déroutement prolongé ─ [AOC] 38](#_Toc61352549)

[8.6.2.11 Impératifs pour les opérations en déroutement prolongé ─ Avions [AOC] 39](#_Toc61352550)

[8.6.2.12 Aérodromes de dégagement en route ─ Opérations en temps de déroutement prolongé [AOC] 41](#_Toc61352551)

[8.6.2.13 Planification du carburant, de l'huile et de l'oxygène et marges d'imprévu 42](#_Toc61352552)

[8.6.2.14 Impératifs d’approvisionnement minimum en carburant pour les vols aux règles de vol à vue 45](#_Toc61352553)

[8.6.2.15 Impératifs d’approvisionnement minimum en carburant pour les vols aux règles de vol aux instruments 46](#_Toc61352554)

[8.6.2.16 Distribution et rétention des documents de planification de vol ─ Transport commercial aérien 48](#_Toc61352555)

[8.6.2.17 Chargement de l'aéronef, masse et centrage 49](#_Toc61352556)

[8.6.2.18 Masse maximale permise à considérer pour tous les manifestes de chargement 49](#_Toc61352557)

[8.6.2.19 Autorisation de vol requise ─ Transport commercial aérien 50](#_Toc61352558)

[8.6.2.20 Plan de vol exploitation ─ Transport commercial aérien 50](#_Toc61352559)

[8.6.2.21 Durée de fonctionnement des systèmes d’extinction d'incendie de fret 50](#_Toc61352560)

[8.7 Limitations d'exploitation et de performance des aéronefs 51](#_Toc61352561)

[8.7.1 Tous les aéronefs 51](#_Toc61352562)

[8.7.1.1 Applicabilité 51](#_Toc61352563)

[8.7.1.2 Généralités 51](#_Toc61352564)

[8.7.1.3 Calcul de performance des aéronefs 51](#_Toc61352565)

[8.7.1.4 Limitations d'ordre général portant sur la masse et le franchissement des obstacles 52](#_Toc61352566)

[8.7.2 Aéronefs utilisés dans le transport commercial aérien 52](#_Toc61352567)

[8.7.2.1 Applicabilité 52](#_Toc61352568)

[8.7.2.2 Généralités 52](#_Toc61352569)

[8.7.2.3 Exploitation d'avion monomoteur et multimoteur 54](#_Toc61352570)

[8.7.2.4 Calcul de performance des aéronefs 55](#_Toc61352571)

[8.7.2.5 Limitations au décollage 56](#_Toc61352572)

[8.7.2.6 Limitations en route ─ Avions ─ Tous les moteurs fonctionnant 58](#_Toc61352573)

[8.7.2.7 Limitations en route ─ Un moteur inopérant 58](#_Toc61352574)

[8.7.2.8 Limitations en route ─ Deux moteurs inopérants 59](#_Toc61352575)

[8.7.2.9 Limitations à l'atterrissage 60](#_Toc61352576)

[8.7.2.10 Impératifs supplémentaires pour les hélicoptères de Classe 3 opérant dans les conditions météorologiques de vol aux instruments 61](#_Toc61352577)

[8.8 Règles de vol 61](#_Toc61352578)

[8.8.1 Toutes les opérations 61](#_Toc61352579)

[8.8.1.1 Opération d’un aéronef au sol 61](#_Toc61352580)

[8.8.1.2 Conditions au décollage 62](#_Toc61352581)

[8.8.1.3 Vol lorsqu'il y a ou l'on s'attend à ce qu'il y ait un givrage 62](#_Toc61352582)

[8.8.1.4 Calage altimétrique 63](#_Toc61352583)

[8.8.1.5 Altitudes minimales de sécurité ─ Généralités 63](#_Toc61352584)

[8.8.1.6 Altitudes minimales de sécurité pour les règles de vol à vue 63](#_Toc61352585)

[8.8.1.7 Minima d'exploitation d'approche aux instruments 64](#_Toc61352586)

[8.8.1.8 Opérations des Catégories II et III ─ Règles générales d'exploitation 65](#_Toc61352587)

[8.8.1.9 Manuel des Catégories II et III 67](#_Toc61352588)

[8.8.1.10 Dérogations pour certaines opérations de Catégorie II 67](#_Toc61352589)

[8.8.1.11 Décision de déroutement ─ Moteur inopérant 67](#_Toc61352590)

[8.8.1.12 Vol à proximité d'autres aéronefs ─ Dont les vols en formation 68](#_Toc61352591)

[8.8.1.13 Règles de priorité ─ Sauf pour les opérations sur l’eau 68](#_Toc61352592)

[8.8.1.14 Règles de priorité ─ Opérations sur l’eau 69](#_Toc61352593)

[8.8.1.15 Utilisation des feux des aéronefs 70](#_Toc61352594)

[8.8.1.16 Vol fictif aux instruments 71](#_Toc61352595)

[8.8.1.17 Simulation de situations anormales en vol 71](#_Toc61352596)

[8.8.1.18 Largage, pulvérisation, remorquage 71](#_Toc61352597)

[8.8.1.19 Vol acrobatique 71](#_Toc61352598)

[8.8.1.20 Zones de vol d'essai 72](#_Toc61352599)

[8.8.1.21 Zones interdites et restreintes 72](#_Toc61352600)

[8.8.1.22 Exploitation dans un espace aérien comportant des spécifications de performances minimales de navigation ou un minimum de séparation verticale réduit 72](#_Toc61352601)

[8.8.1.23 Exploitation sur ou à proximité d'un aérodrome contrôlé ou non contrôlé 72](#_Toc61352602)

[8.8.1.24 Altitudes du circuit d'un aérodrome ─ Turboréacteur, aéronef à turbine ou gros porteur 73](#_Toc61352603)

[8.8.1.25 Conformité avec les trajectoires de descente visuelles et électroniques 73](#_Toc61352604)

[8.8.1.26 Restriction ou suspension des opérations ─ Transport commercial aérien 73](#_Toc61352605)

[8.8.1.27 Poursuite d'un vol lorsque l'accès à l'aérodrome de destination est temporairement restreint ─ Transport commercial aérien 73](#_Toc61352606)

[8.8.1.28 Interception d'aéronefs civils 74](#_Toc61352607)

[8.8.1.29 Procédures de réduction du bruit 74](#_Toc61352608)

[8.8.1.30 Exploitation avec un seul pilote ─ Avion 74](#_Toc61352609)

[8.8.1.31 Exploitation d'avion monomoteur 75](#_Toc61352610)

[8.8.1.32 Procédures d'exploitation pour la vitesse de montée et de descente des avions 75](#_Toc61352611)

[8.8.1.33 Aéronefs télépilotés 75](#_Toc61352612)

[8.8.1.34 Ballons libres sans pilote 77](#_Toc61352613)

[8.8.2 Contrôle de la circulation aérienne 80](#_Toc61352614)

[8.8.2.1 Autorisations du contrôle de la circulation aérienne 80](#_Toc61352615)

[8.8.2.2 Respect des autorisations existantes du contrôle de la circulation aérienne 81](#_Toc61352616)

[8.8.2.3 Communications 81](#_Toc61352617)

[8.8.2.4 Route à suivre 81](#_Toc61352618)

[8.8.2.5 Déviations du plan de vol en vigueur 82](#_Toc61352619)

[8.8.2.6 Autorisation du contrôle de la circulation aérienne — Demandes de changements 82](#_Toc61352620)

[8.8.2.7 Comptes rendus de position 83](#_Toc61352621)

[8.8.2.8 Exploitation sur ou à proximité d'un aérodrome contrôlé 83](#_Toc61352622)

[8.8.2.9 Ingérence illégale 83](#_Toc61352623)

[8.8.2.10 Tops horaires 84](#_Toc61352624)

[8.8.2.11 Signaux universels pour l'aviation 84](#_Toc61352625)

[8.8.2.12 Signaleur 84](#_Toc61352626)

[8.8.3 Règles de vol à vue 84](#_Toc61352627)

[8.8.3.1 Conditions météorologiques de vol à vue 84](#_Toc61352628)

[8.8.3.2 Conditions météorologiques minimales pour décollage et atterrissage aux règles de vol à vue 85](#_Toc61352629)

[8.8.3.3 Vols spéciaux aux règles de vol à vue 85](#_Toc61352630)

[8.8.3.4 Altitudes de croisière en vol aux règles de vol à vue 86](#_Toc61352631)

[8.8.3.5 Autorisations du contrôle de la circulation aérienne pour les vols aux règles de vol à vue 86](#_Toc61352632)

[8.8.3.6 Vols aux règles de vol à vue requérant l’autorisation du contrôle de la circulation aérienne 86](#_Toc61352633)

[8.8.3.7 Détérioration des conditions météorologiques en dessous des conditions météorologiques de vol à vue 86](#_Toc61352634)

[8.8.3.8 Passage des règles de vol à vue aux règles de vol aux instruments 87](#_Toc61352635)

[8.8.3.9 Défaillance des communications bidirectionnelles par radio dans un vol aux règles de vol à vue 87](#_Toc61352636)

[8.8.4 Règles de vol aux instruments 87](#_Toc61352637)

[8.8.4.1 Procédures de vol aux instruments 87](#_Toc61352638)

[8.8.4.2 Règles de vol aux instruments dans l’espace aérien contrôlé 88](#_Toc61352639)

[8.8.4.3 Règles de vol aux instruments pour les vols hors de l’espace aérien contrôlé 88](#_Toc61352640)

[8.8.4.4 Minimums de décollage aux règles de vol aux instruments pour le transport commercial aérien 88](#_Toc61352641)

[8.8.4.5 Altitudes minimales pour les opérations aux règles de vol aux instruments 88](#_Toc61352642)

[8.8.4.6 Altitudes minimales pour l'utilisation d'un pilote automatique 89](#_Toc61352643)

[8.8.4.7 Altitude de croisière ou vol en palier aux règles de vol aux instruments dans un espace aérien contrôlé 89](#_Toc61352644)

[8.8.4.8 Altitude de croisière ou vol en palier aux règles de vol aux instruments dans un espace aérien non contrôlé 90](#_Toc61352645)

[8.8.4.9 Communications radio pour les vols aux règles de vol aux instruments 90](#_Toc61352646)

[8.8.4.10 Exploitation aux règles de vol aux instruments dans un espace aérien contrôlé ─ Rapports relatifs aux défaillances 90](#_Toc61352647)

[8.8.4.11 Poursuite d'un vol aux règles de vol aux instruments vers une destination 91](#_Toc61352648)

[8.8.4.12 Procédures d'approche aux instruments et minimums pour atterrissage aux règles de vol aux instruments 91](#_Toc61352649)

[8.8.4.13 Commencer une approche aux instruments 91](#_Toc61352650)

[8.8.4.14 Approches aux instruments vers des aérodromes civils 92](#_Toc61352651)

[8.8.4.15 Vol en dessous de la hauteur de décision ou de l’altitude minimale de descente 92](#_Toc61352652)

[8.8.4.16 Atterrissage dans des conditions météorologiques de vol aux instruments 93](#_Toc61352653)

[8.8.4.17 Exécution d'une procédure d'approche interrompue 93](#_Toc61352654)

[8.8.4.18 Passage des règles de vol aux instruments aux règles de vol à vue 93](#_Toc61352655)

[8.8.4.19 Défaillance des communications bidirectionnelles par radio dans un vol aux règles de vol aux instruments 94](#_Toc61352656)

[8.8.4.20 Hauteur de franchissement du seuil pour les approches aux instruments en 3D 95](#_Toc61352657)

[8.9 Passagers et traitement des passagers 95](#_Toc61352658)

[8.9.1 Toutes les opérations de transport de passagers 95](#_Toc61352659)

[8.9.1.1 Conduite inacceptable 95](#_Toc61352660)

[8.9.1.2 Chargement ou déchargement de carburant avec des passagers à bord 95](#_Toc61352661)

[8.9.1.3 Sièges passagers, ceintures de sécurité et harnais de sécurité 96](#_Toc61352662)

[8.9.1.4 Information des passagers 96](#_Toc61352663)

[8.9.1.5 Consignes à suivre en cas d'urgence en vol 97](#_Toc61352664)

[8.9.1.6 Oxygène pour les passagers ─ Approvisionnement minimum et utilisation 97](#_Toc61352665)

[8.9.1.7 Alcoolisme ou stupéfiants 98](#_Toc61352666)

[8.9.2 Opérations de transport commercial aérien de passagers 98](#_Toc61352667)

[8.9.2.1 Respect des instructions par les passagers 98](#_Toc61352668)

[8.9.2.2 Refus de transport 98](#_Toc61352669)

[8.9.2.3 Transport de personnes ne se conformant pas à ces impératifs de transport de passagers 98](#_Toc61352670)

[8.9.2.4 Membres de l'équipage de cabine à leur poste de travail 99](#_Toc61352671)

[8.9.2.5 Capacités d'évacuation 99](#_Toc61352672)

[8.9.2.6 Armement des issues de secours automatiques 99](#_Toc61352673)

[8.9.2.7 Accessibilité des issues et de l'équipement de secours 99](#_Toc61352674)

[8.9.2.8 Arrêts où les passagers demeurent à bord 99](#_Toc61352675)

[8.9.2.9 Embarquement et débarquement des passagers ─ AOC 100](#_Toc61352676)

[8.9.2.10 Transport de personnes à mobilité réduite 100](#_Toc61352677)

[8.9.2.11 Sièges situés près des sorties 100](#_Toc61352678)

[8.9.2.12 Interdiction du port d'armes 102](#_Toc61352679)

[8.9.2.13 Oxygène à usage médical pour les passagers 102](#_Toc61352680)

[8.9.2.14 Bagages à main 103](#_Toc61352681)

[8.9.2.15 Transport de fret dans les compartiments passagers 103](#_Toc61352682)

[8.9.2.16 Panneaux d'information des passagers 105](#_Toc61352683)

[8.9.2.17 Annonces faites aux passagers 105](#_Toc61352684)

[8.9.2.18 Annonces faites aux passagers ─ Vols long-courrier au-dessus de l'eau 105](#_Toc61352685)

[8.9.2.19 Ceintures de sécurité des passagers 106](#_Toc61352686)

[8.9.2.20 Dossiers des sièges passagers 106](#_Toc61352687)

[8.9.2.21 Rangement de la nourriture, des boissons et du service passagers 106](#_Toc61352688)

[8.9.2.22 Arrimage des articles lourds dans le compartiment passagers 106](#_Toc61352689)

[8.10 Qualifications de membre d’équipage et d’agent technique d’exploitation ─ Transport commercial aérien 107](#_Toc61352690)

[8.10.1.1 Limitation des privilèges des pilotes ayant atteint leur 60e anniversaire et restriction des privilèges des pilotes ayant atteint leur 65e anniversaire 107](#_Toc61352691)

[8.10.1.2 Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol 107](#_Toc61352692)

[8.10.1.3 Approbation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'obtention de crédits de formation et de vérification des compétences 108](#_Toc61352693)

[8.10.1.4 Impératifs portant sur la licence de commandant de bord 108](#_Toc61352694)

[8.10.1.5 Impératifs portant sur la licence pour copilote et pilote de réserve en croisière 108](#_Toc61352695)

[8.10.1.6 Impératifs portant sur la licence de mécanicien navigant 108](#_Toc61352696)

[8.10.1.7 Un pilote qualifié pour exercer les fonctions de mécanicien navigant 109](#_Toc61352697)

[8.10.1.8 Personnes qualifiées pour donner une autorisation de vol 109](#_Toc61352698)

[8.10.1.9 Familiarisation avec les procédures de la compagnie 109](#_Toc61352699)

[8.10.1.10 Impératifs en matière de formation initiale et périodique au sol sur les marchandises dangereuses 109](#_Toc61352700)

[8.10.1.11 Impératifs relatifs à la formation initiale ou périodique à la sécurité 110](#_Toc61352701)

[8.10.1.12 Formation initiale à la gestion des ressources en équipe 111](#_Toc61352702)

[8.10.1.13 Exercices initiaux d'entraînement à l'équipement d'urgence 111](#_Toc61352703)

[8.10.1.14 Formation initiale au sol 111](#_Toc61352704)

[8.10.1.15 Formation initiale au vol 112](#_Toc61352705)

[8.10.1.16 Formation initiale à l'exploitation spécialisée 112](#_Toc61352706)

[8.10.1.17 Différences entre les aéronefs 113](#_Toc61352707)

[8.10.1.18 Réservé 113](#_Toc61352708)

[8.10.1.19 Introduction à un équipement nouveau ou à des procédures nouvelles 113](#_Toc61352709)

[8.10.1.20 Aptitude professionnelle des pilotes ─ Vérifications de l’aptitude professionnelle aéronautique et aux instruments 113](#_Toc61352710)

[8.10.1.21 Rétablissement de l’expérience récente ─ Équipage de conduite 114](#_Toc61352711)

[8.10.1.22 Appariement de pilotes dont l'expérience est limitée 115](#_Toc61352712)

[8.10.1.23 Vérification de l’aptitude professionnelle pour mécanicien navigant et navigateur de bord 115](#_Toc61352713)

[8.10.1.24 Vérifications des compétences ─ Membres de l’équipage de cabine 115](#_Toc61352714)

[8.10.1.25 Vérifications des compétences ─ Agents techniques d'exploitation 115](#_Toc61352715)

[8.10.1.26 Vol de ligne supervisé ─ Pilotes 115](#_Toc61352716)

[8.10.1.27 Vol de ligne supervisé ─ Mécaniciens navigants 116](#_Toc61352717)

[8.10.1.28 Expérience supervisée de vol ─ Membres de l’équipage de cabine 116](#_Toc61352718)

[8.10.1.29 Observations de vol ─ Agents techniques d'exploitation 116](#_Toc61352719)

[8.10.1.30 Vérifications de vol (de navigation et de zone) ─ Qualification pilote 116](#_Toc61352720)

[8.10.1.31 Réservé 117](#_Toc61352721)

[8.10.1.32 Autorisation d'un commandant de bord pour les minimums bas 117](#_Toc61352722)

[8.10.1.33 Aérodromes et héliports à désignation spéciale ─ Qualification commandant de bord 117](#_Toc61352723)

[8.10.1.34 Formation périodique ─ Membres de l’équipage de conduite 118](#_Toc61352724)

[8.10.1.35 Formation périodique et rétablissement des qualifications ─ Équipage de cabine 119](#_Toc61352725)

[8.10.1.36 Formation périodique et rétablissement des qualifications ─ Agents techniques d'exploitation 119](#_Toc61352726)

[8.10.1.37 Qualifications des instructeurs ─ Équipage de conduite, équipage de cabine, agent technique d'exploitation, marchandises dangereuses 119](#_Toc61352727)

[8.10.1.38 Formation d'instructeur 121](#_Toc61352728)

[8.10.1.39 Personnel approuvé pour effectuer les vérifications 121](#_Toc61352729)

[8.10.1.40 Qualifications du personnel d’inspection 122](#_Toc61352730)

[8.10.1.41 Formation du personnel d’inspection 123](#_Toc61352731)

[8.10.1.42 Exploitation avec un seul pilote aux règles de vol aux instruments ou de nuit ─ Qualifications, formation, vérification 123](#_Toc61352732)

[8.10.1.43 Réservé 124](#_Toc61352733)

[8.10.1.44 Suivi des activités de formation et de vérification 124](#_Toc61352734)

[8.10.1.45 Arrêt d'une vérification des connaissances, des compétences et en route 124](#_Toc61352735)

[8.10.1.46 Enregistrement des qualifications de membre d’équipage et d’agent technique d'exploitation 124](#_Toc61352736)

[8.10.1.47 Réservé 125](#_Toc61352737)

[8.10.1.48 Période d'éligibilité 125](#_Toc61352738)

[8.10.1.49 Réduction des impératifs 125](#_Toc61352739)

[8.11 Gestion de la fatigue 125](#_Toc61352740)

[8.11.1.1 Applicabilité 125](#_Toc61352741)

[8.11.1.2 Gérer les risques pour la sécurité liés à la fatigue 125](#_Toc61352742)

[8.11.1.3 Périodes de service et de repos 126](#_Toc61352743)

[8.12 Temps de vol, période de service de vol, périodes de service et période de repos pour la gestion de la fatigue 127](#_Toc61352744)

[8.12.1.1 Applicabilité 127](#_Toc61352745)

[8.12.1.2 Périodes de service et de repos ─ Tous les membres d’équipage et agents techniques d’exploitation 127](#_Toc61352746)

[8.12.1.3 Service en vol ─ Équipage de conduite 128](#_Toc61352747)

[8.12.1.4 Nombre maximum d'heures de vol ─ Équipage de conduite 128](#_Toc61352748)

[8.12.1.5 Conformité aux impératifs de programmation 129](#_Toc61352749)

[8.12.1.6 Plans spéciaux de service en vol 129](#_Toc61352750)

[8.12.1.7 Dossiers relatifs au temps de vol, de service et de repos 129](#_Toc61352751)

[8.13 Autorisation de vol ─ Transport commercial aérien 129](#_Toc61352752)

[8.13.1.1 Applicabilité 129](#_Toc61352753)

[8.13.1.2 Personnes qualifiées, requises pour exercer les fonctions de contrôle d'exploitation 129](#_Toc61352754)

[8.13.1.3 Fonctions associées au contrôle d'exploitation 130](#_Toc61352755)

[8.13.1.4 Tâches relatives au contrôle d'exploitation 131](#_Toc61352756)

[8.13.1.5 Contenu d'une autorisation de vol/plan de vol d'exploitation 131](#_Toc61352757)

[8.13.1.6 Autorisation de vol ─ Impératifs portant sur l'aéronef 132](#_Toc61352758)

[8.13.1.7 Autorisation de vol — Installations et avis aux navigants 132](#_Toc61352759)

[8.13.1.8 Autorisation de vol ─ Bulletins et prévisions météorologiques 132](#_Toc61352760)

[8.13.1.9 Autorisation de vol ─ Conditions de givrage 133](#_Toc61352761)

[8.13.1.10 Autorisation de vol — aux règles de vol à vue ou aux règles de vol aux instruments 133](#_Toc61352762)

[8.13.1.11 Autorisation de vol ─ Approvisionnement minimum en carburant 133](#_Toc61352763)

[8.13.1.12 Autorisation de vol ─ Chargement et performance de l'aéronef 134](#_Toc61352764)

[8.13.1.13 Autorisation de vol ─ Amendement ou nouvelle autorisation en route 134](#_Toc61352765)

[8.13.1.14 Autorisation de vol ─ Avec radar météorologique embarqué 135](#_Toc61352766)

[PARTIE 8 ─ NORMES DE MISE EN ŒUVRE 3](#_Toc61352767)

[NMO 8.5.1.1 Approbations spécifiques de l’aviation générale 3](#_Toc61352768)

[NMO 8.7.2.2(B) Généralités — Code de performance des giravions de Classe 1, 2 et 3 4](#_Toc61352769)

[NMO 8.7.2.3 Exploitation d'avion monomoteur et multimoteur 5](#_Toc61352770)

[NMO 8.8.1.7 Minima d'exploitation d'approche aux instruments 7](#_Toc61352771)

[NMO 8.8.1.9 Manuel de Catégorie II et III 8](#_Toc61352772)

[NMO 8.8.1.28 Interception d'aéronefs civils 8](#_Toc61352773)

[NMO 8.8.1.33 Aéronef télépiloté 4](#_Toc61352774)

[NMO 8.8.2.11 Signaux universels pour l'aviation 7](#_Toc61352775)

[NMO 8.8.3.4 Tableaux des niveaux de croisière 18](#_Toc61352776)

[NMO 8.10.1.9 Familiarisation avec les procédures de la compagnie 20](#_Toc61352777)

[NMO 8.10.1.10 Impératifs en matière de formation initiale et périodique au sol sur les marchandises dangereuses 21](#_Toc61352778)

[NMO 8.10.1.12 Formation initiale à la gestion des ressources en équipe 23](#_Toc61352779)

[NMO 8.10.1.13 Exercices initiaux d'entraînement à l'équipement d'urgence 24](#_Toc61352780)

[NMO 8.10.1.14(B) Formation aéronautique initiale au sol ─ Équipage de conduite 29](#_Toc61352781)

[NMO 8.10.1.14(C) Formation aéronautique initiale au sol ─ Personnel de cabine 35](#_Toc61352782)

[NMO 8.10.1.14(D) Formation aéronautique initiale au sol ─ Agent technique d'exploitation 39](#_Toc61352783)

[NMO 8.10.1.15 Formation initiale au vol 41](#_Toc61352784)

[NMO 8.10.1.16 Formation initiale à l'exploitation spécialisée 46](#_Toc61352785)

[NMO 8.10.1.17 Différences entre les aéronefs 47](#_Toc61352786)

[NMO 8.10.1.20 Aptitude professionnelle des pilotes ─ Vérifications de l’aptitude professionnelle aéronautique et aux instruments 48](#_Toc61352787)

[NMO 8.10.1.22 Appariement de pilotes dont l'expérience est limitée 49](#_Toc61352788)

[NMO 8.10.1.24 Vérifications des compétences ─ Membres du personnel de cabine 49](#_Toc61352789)

[NMO 8.10.1.25 Vérifications des compétences ─ Agents techniques d'exploitation 51](#_Toc61352790)

[NMO 8.10.1.33 Formation périodique ─ Membres de l’équipage de conduite 51](#_Toc61352791)

[NMO 8.10.1.34 Formation périodique normale et aux urgences ─ Membres de l'équipage de cabine 56](#_Toc61352792)

[NMO 8.10.1.35 Formation périodique ─ Agents techniques d'exploitation 59](#_Toc61352793)

[NMO 8.10.1.37 Formation d'instructeur 59](#_Toc61352794)

[NMO 8.10.1.40 Formation du personnel d’inspection 63](#_Toc61352795)

[NMO 8.11.1.3 Périodes de service et de repos 65](#_Toc61352796)

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## Partie 8 ─ Exploitation

## Généralités

#### Applicabilité

1. La Partie 8 prescrit les impératifs concernant ce qui suit :
2. L'exploitation par un membre de l'équipage de conduite certifié dans [ÉTAT] d'un aéronef immatriculé dans [ÉTAT] ;
3. L'exploitation d'aéronefs étrangers immatriculés dans un autre État par des titulaires d'AOC de [ÉTAT] ; et
4. L'exploitation d'aéronefs dans [ÉTAT] par des équipages de conduite ou des titulaires d'AOC d'un autre État.
5. Pour l'exploitation hors de [ÉTAT], tous les pilotes et exploitants certifiés dans [ÉTAT] doivent se conformer aux présents impératifs, sauf si cette conformité entraînait une violation des lois de l'État dans lequel l'exploitation a lieu.

Note 1 : Lorsqu'un impératif particulier ne s'applique qu'à une partie donnée de l'exploitation de l'aviation, il sera identifié par une référence à cette exploitation particulière, comme « transport commercial aérien » ou « petits avions sans turboréacteur ou turboréacteur double flux ».

Note 2 : Les sous-sections particulières qui ne s'appliquent pas aux exploitants d'autres États comprendront la phrase suivante : « Cet impératif ne s'applique pas aux exploitants d'autres États. »

OACI, Annexe 6, Partie I : Chapitre 2

OACI, Annexe 6, Partie II : 1.2 ; 3.1.1 ; 3.1.2R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section I : Chapitre 2

#### Définitions

1. Les définitions figurent dans la partie 1 de la présente réglementation.

#### Abréviations

1. Les abréviations suivantes sont utilisées dans la Partie 8 :
2. **AAC –** Tous les aéronefs
3. **ACAS –** Système anti-collision embarqué
4. **CN –** Consigne de navigabilité
5. **ADS –** Surveillance dépendante automatique
6. **ADS-B –** Surveillance dépendante automatique ─ transmission
7. **ADS-C –** Surveillance dépendante automatique ─ contrat
8. **AGL –** Au-dessus du sol
9. **AIP –** Publication d’information aéronautique
10. **AMO –** Organisme de maintenance agréé
11. **AMSL –** Au-dessus du niveau moyen de la mer
12. **AMT –** Technicien de maintenance aéronautique
13. **AOC –** Permis d'exploitation aérienne
14. **APU –** Groupe auxiliaire de bord
15. **ATC –** Contrôle de la circulation aérienne
16. **ATPL –** Licence de pilote de ligne
17. **ATS –** Service de la circulation aérienne
18. **CAT –** Catégorie
19. **CDL –** Liste d'écarts de configuration
20. **CG –** Centre de gravité
21. **CP –** Copilote
22. **CPL –** Licence de pilote professionnel
23. **CRM –** Gestion des ressources en équipe
24. **CRT –** Tube cathodique
25. **CVR –** Enregistreur de conversations de poste de pilotage
26. **CVS –** Système de visionique combiné
27. **DH –** Hauteur de décision
28. **EDTO –** Opérations en temps de déroutement prolongé
29. **ETA –** Heure d'arrivée prévue
30. **EVS –** Visionique tout temps
31. **FAS –** Segment d’approche finale
32. **FDR –** Enregistreur de données de vol
33. **FE –** Mécanicien navigant
34. **FL –** Niveau de vol
35. **FN –** Navigateur de bord
36. **FOO –** Agent technique d’exploitation
37. **FRMS –** Système de gestion des risques de fatigue
38. **FSTD –** Simulateur d'entraînement au vol
39. **GPS –** Système mondial de localisation
40. **HUD –** Affichage tête haute
41. **IA –** Autorisation d'inspection
42. **IAP –** Procédure d'approche aux instruments
43. **OACI –** Organisation de l’aviation civile internationale
44. **IFR –** Règles de vol aux instruments
45. **ILS –** Système d'atterrissage aux instruments
46. **IMC –** Conditions météorologiques de vol aux instruments
47. **INS –** Système de navigation par inertie
48. **NMO –** Normes de mise en œuvre
49. **LDA –** Aide directionnelle de type alignement de piste
50. **LOC –** Alignement de piste
51. **LORAN –** Système de navigation longue distance
52. **LVTO –** Décollage par faible visibilité
53. **MDA –** Altitude minimale de descente
54. **MDH –** Hauteur minimale de descente
55. **MEA –** Altitude minimale en route
56. **MEL –** Liste minimale d'équipements
57. **MMEL –** Liste minimale d'équipements de référence
58. **MNPS –** Spécifications de performances minimales de navigation
59. **MOCA –** Altitude minimale de franchissement d'obstacles
60. **MSL –** Niveau moyen de la mer
61. **NAT HLA –** Espace aérien supérieur de l’Atlantique Nord
62. **NM –** Milles nautiques
63. **NOTAM –** Avis aux navigants
64. **NPA –** Approche de non-précision
65. **OCA –** Altitude de franchissement d'obstacles
66. **OCA/H –** Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles
67. **OCH –** Hauteur de franchissement d'obstacles
68. **OM –** Manuel d'exploitation
69. **PA –** Approche de précision
70. **PBN –** Navigation basée sur la performance
71. **PIC –**  Commandant de bord
72. **PBE –** Inhalateur protecteur
73. **RFFS –** Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie
74. **RNAV –** Navigation de surface
75. **RP –** Pilote à distance
76. **ATP –** Aéronef télépiloté
77. **SATP –** Système d’aéronef télépiloté
78. **RPS –** Station de pilotage à distance
79. **RVR –** Portée visuelle de piste
80. **RVSM –** Minimum de séparation verticale réduit
81. **SCCM –** Chef de cabine
82. **SDF –** Centre directionnel simplifié
83. **SM –** Milles terrestres
84. **SSR –** Radar secondaire de surveillance
85. **SVS –** Système de visionique synthétique
86. **TACAN –** Système de navigation aérienne tactique
87. **UTC –** Temps universel coordonné
88. **VFR –** Règles de vol à vue
89. **VMC –** Conditions météorologiques de vol à vue
90. **VSM –** Séparation verticale minimum
91. **V1 –** Vitesse de décision au décollage
92. **Vmo –** Vitesse maximum en exploitation
93. **VOR –** Radiophares omnidirectionnels VHF
94. **VSO –** Vitesse de décrochage ou vitesse minimum régulière de vol en configuration d'atterrissage

## Impératifs d'exploitation d'ordre général

### Impératifs pour les aéronefs

#### Marques d'immatriculation

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef immatriculé dans [ÉTAT] si ledit aéronef ne comporte pas l'affichage des marques correctes prescrites dans la Partie 4 de la présente réglementation.

OACI, Annexe 7 : 3.1

14 CFR 45.21 (a)

#### Navigabilité des aéronefs civils

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil s'il n'est pas en état de navigabilité.
2. Tout PIC d’un aéronef civil doit déterminer si ledit aéronef est en état d'effectuer un vol en toute sécurité.
3. Tout PIC d'un aéronef civil doit interrompre un vol dès que possible en cas de problème mécanique, électrique ou structurel affectant la navigabilité.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1.1

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.6.1 ; 3.8.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1

OACI, Annexe 8 : 4.2.1 ; 4.2.2

14 CFR 91.7

#### Certificat de navigabilité spécial ─ Restrictions d'exploitation

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef avec un certificat de navigabilité spécial, sauf dans les limites stipulées avec ce certificat.

14 CFR 91.313 ; 91.317 ; 91.319

#### Instruments et équipement d'aéronef

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef si ledit aéronef n'est pas doté des instruments et de l'équipement de navigation requis, appropriés pour le type d’opération effectuée et la trajectoire de vol suivie.

N. B. : La liste des instruments et de l'équipement requis pour une exploitation spécifique figure à la Partie 7 de la présente réglementation.

OACI, Annexe 2 : 5.1.1

OACI, Annexe 6, Partie I : 6.1.1

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.4.1 ; 3.6.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.1.1 ; 4.1 2

14 CFR 91.205(a) ; 121.303

#### Instruments et équipement inopérants

1. Nul n'est autorisé à décoller dans un aéronef à bord duquel les instruments ou l'équipement installés sont inopérants, sauf sur autorisation de la Régie.
2. Le titulaire d'un AOC n'exploite pas un aéronef multimoteurs dont les instruments et l'équipement installés sont inopérants, sauf si les conditions suivantes sont respectées :
3. Il existe une MEL approuvée pour cet aéronef.
4. La Régie a délivré les spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC, autorisant l'exploitation conformément à une MEL approuvée. L'équipage de conduite a, à tout moment, accès direct, avant le vol, à toutes les informations figurant dans la MEL approuvée, sur papier ou autre support approuvé par la Régie dans les spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC. Une MEL approuvée, telle qu'elle est autorisée par les spécifications d'exploitation, constitue un changement approuvé de conception de type sans qu'il faille demander une nouvelle certification.
5. La MEL approuvée doit :
   * + 1. Être préparée conformément aux limitations spécifiées au paragraphe 8.2.1.5(c) de la présente sous-section ; et
       2. Permettre l'exploitation de l'aéronef alors que certains instruments et équipements sont inopérants.
6. Les dossiers identifiant les instruments et l'équipement inopérants et donnant les informations requises par le paragraphe 8.2.1.5(b)(3)(ii) de la présente sous-section doivent être mis à la disposition du pilote.
7. L'aéronef est exploité dans toutes les conditions et limitations qui s'appliquent et figurent dans la MEL, et selon les spécifications d'exploitation autorisant l'utilisation de la MEL.
8. Les instruments et l'équipement suivants ne doivent pas être inclus dans la MEL :
9. Les instruments et l'équipement spécifiquement ou autrement requis par les impératifs de navigabilité aux termes desquels le type d'aéronef est certifié et qui sont essentiels pour une exploitation en toute sécurité, dans toutes les conditions d'exploitation ;
10. Les instruments et l'équipement requis par une CN comme devant être en état de fonctionnement, sauf si ladite CN le stipule autrement ; et
11. Les instruments et l'équipement requis pour une exploitation spécifique aux termes des Parties 7, 8 et/ou 9 du de la présente réglementation.
12. Nonobstant les paragraphes 8.2.1.5(c)(1) et (3) de la présente sous-section, un aéronef dont les instruments ou l'équipement sont inopérants peut être exploité aux termes d'un permis de vol spécial délivré aux termes du paragraphe 5.3.1.7 de la présente réglementation.
13. Dans les situations où aucune MMEL n'est disponible et aucune liste minimale d'équipements de référence n’est requise pour l’exploitation spécifique de l’aéronef aux termes de la présente réglementation, les opérations à bord d’aéronefs avec des instruments et un équipement installés qui sont inopérants peuvent commencer, sous réserve que les conditions suivantes soient satisfaites :
14. Les instruments et l'équipement inopérants ne peuvent pas :
    * + 1. Faire partie des instruments et de l’équipement VFR de jour prescrits à la Partie 7 de la présente réglementation ;
        2. Être requis sur la liste de l'équipement de l'aéronef ou d'exploitation pour le type de vol effectué ;
        3. Être requis par la Partie 7 pour le type de vol spécifique effectué ; ou
        4. Être requis de fonctionner aux termes d'une CN.
15. Les instruments et l'équipement inopérants doivent :
    * + 1. Être jugés par le commandant de bord comme ne présentant pas de danger pour une exploitation en toute sécurité ;
        2. Être désactivés et être marqués « inopérants » ; et
        3. Être enlevés de l'aéronef, avec une affiche placée dans le poste de pilotage et la maintenance enregistrée conformément à la Partie 5 de la présente réglementation.
16. Si la mise hors service de l'instrument ou de l'équipement inopérant fait appel à une opération de maintenance, elle doit être effectuée et enregistrée conformément à la Partie 5 de la présente réglementation.

N. B. : La liste des instruments et de l'équipement requis pour une exploitation spécifique figure à la Partie 7 de la présente réglementation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 6.1.1 ; 6.1.2 ; 6.1.3 ; 6.9.1 ; 6.9.2 ; 6.22

OACI, Annexe 6, Partie II : 3.6.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.1.1 ; 4.1.2 ; 4.1.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.1.1 ; 4.1.2

14 CFR 91.7 ; 91.9 ; 91.213 ; 121.628 ; 125.201 ; 135.143

JAR-OPS : 1.030

#### Impératifs relatifs au manuel de vol, au marquage et aux panneaux des aéronefs civils

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil immatriculé dans [ÉTAT] s'il n'y a pas ce qui suit à bord :
2. Un manuel de vol de l’aéronef ou du giravion, à jour et approuvé ; ou
3. Un manuel d'utilisation de l'aéronef approuvé par la Régie pour le titulaire de l'AOC ; et
4. S'il n'existe pas de manuel de vol de l’aéronef ou du giravion, le matériel approuvé relatif au manuel, les marques et les panneaux, ou toute combinaison de ceux-ci, qui indiquent au PIC les limitations nécessaires pour une exploitation en toute sécurité.
5. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil dans ou au-dessus de [ÉTAT] qui ne se conforme pas aux limitations d'exploitation spécifiées dans le manuel de vol de l’aéronef ou du giravion approuvé, aux marques et panneaux ou à ce qui est autrement prescrit par la Régie de l'État d'immatriculation.
6. Tout manuel de vol de l’aéronef ou du giravion doit être mis à jour en mettant en œuvre les changements rendus obligatoires par l'État d'immatriculation.
7. Tout exploitant doit, aux fins de présentation visuelle, afficher dans l'aéronef tous les panneaux, toutes les listes, toutes les marques d'instruments ou une combinaison de ceux-ci contenant ces limitations d'exploitation prescrites par le service de certification de l'État d'immatriculation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 5.2.3 ; 11.1

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.8.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.2.1 ; 3.2.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.1(a) et (b) ; 3.2

14 CFR 91.9

#### Inspections de l'aéronef et de l'équipement requises

1. Sauf autrement autorisé par la Régie, nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil immatriculé dans [ÉTAT] si les inspections appropriées, requises par la section 8.3 de la présente partie, n'ont pas été effectuées.

OACI, Annexe 8, Partie II : 4.2.1.1

14 CFR 91.409 ; 91.411 ; 91.413

#### Documents devant être transportés à bord ─ Toutes formes d'exploitation

1. Nonobstant les prescriptions du paragraphe 8.2.1.6 de la présente partie, nul n’est autorisé à exploiter un aéronef civil pour le transport aérien commercial si les documents suivants, à jour et approuvés, ne se trouvent pas à bord dudit aéronef :
2. Certificat d'immatriculation de l'aéronef délivré au propriétaire ;
3. Certificat de navigabilité ;
4. Carnet de bord de l'aéronef ;
5. Licence radio de l'aéronef ;
6. Liste des noms des passagers et des points d'embarquement et de destination, le cas échéant ;
7. Manifeste des marchandises, y compris les informations relatives aux charges spéciales ;
8. Livret technique d'aéronef ;
9. AOC, si cela est requis ;
10. Certificat acoustique, si cela est requis ;
11. Manuel de vol de l’aéronef ou du giravion, le cas échéant ;
12. La ou les parties de l’OM pertinentes à l'exploitation effectuée ;
13. MEL ;
14. Manuel de CAT II ou III, le cas échéant ;
15. Plan de vol d'exploitation, pour tous les vols internationaux ;
16. Plan de vol déposé auprès de l'ATC ;
17. Documentation de briefing NOTAM ;
18. Renseignements météorologiques ;
19. Documentation relative à la masse et au centrage ;
20. Liste des passagers dont la situation est spéciale ;

N. B. : « Passagers dont la situation est spéciale » comprend le personnel de sécurité armé, les déportés, les personnes détenues et celles qui ont des besoins médicaux spéciaux.

1. Cartes pour les routes du vol proposé ou de vol pouvant être dérouté ;
2. Formulaires pour se conformer aux impératifs de compte rendu de la Régie et du titulaire de l'AOC ;
3. Pour les vols internationaux, une déclaration en douane d'ordre général ;
4. Les licences appropriées de chaque membre de l'équipage de conduite ;
5. Une copie de la fiche de remise en service, s'il y en a, en vigueur pour l'aéronef ;
6. Les informations de recherche et de sauvetage pour les vols internationaux ; et
7. Toute documentation pouvant être requise par la Régie ou les États concernés par un vol proposé.
8. Nonobstant les prescriptions du paragraphe 8.2.1.6 de la présente partie, nul n’est autorisé à exploiter un aéronef civil pour des vols de l’aviation générale ou de travail aérien si les documents suivants, à jour et approuvés, ne se trouvent pas à bord dudit aéronef :
9. Certificat d'immatriculation de l'aéronef délivré au propriétaire ;
10. Certificat de navigabilité ;
11. Carnet de bord de l'aéronef ;
12. Licence radio de l'aéronef, pour les vols internationaux ;
13. Liste des noms des passagers et des points d'embarquement et de destination, le cas échéant ;
14. Manifeste des marchandises, y compris les informations relatives aux charges spéciales ;
15. Les licences appropriées de chaque membre de l'équipage de conduite ;
16. Une copie de la fiche de remise en service, s'il y en a, en vigueur pour l'aéronef ou le livret technique, en fonction de ce qui s'applique ;
17. Certificat acoustique, si cela est requis ;
18. Manuel de vol de l’aéronef ou du giravion, le cas échéant ;
19. Manuel de CAT II ou III, le cas échéant ;
20. Plan de vol d'exploitation, pour tous les vols internationaux ;
21. Documentation de briefing NOTAM ;
22. Cartes pour les routes du vol proposé ou de vol pouvant être dérouté ;
23. Formulaires pour se conformer aux impératifs de compte rendu de la Régie ;
24. Pour les vols internationaux, une déclaration en douane d'ordre général ;
25. Certificat de travail aérien pour les exploitants se livrant à un travail aérien ;
26. Les informations de recherche et de sauvetage pour les vols internationaux ; et
27. Toute documentation pouvant être requise par la Régie ou les États concernés par un vol proposé.

N. B. : Le certificat acoustique doit indiquer les normes de l’annexe 16, Volume I de l’OACI. Ce document peut faire partie de tout document transporté à bord et approuvé par l’État d'immatriculation.

Convention de Chicago, Article 29

OACI, Annexe 2 : 3.3.1.2 (e)

OACI, Annexe 6, Partie I : 6.1.2 ; 6.1.3 ; 6.1.4 ; 6.2.3 ; 6.13

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.4.1 ; 2.4.2.2(d)(1)-(6)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.1.1 ; 4.1.2 ; 4.1.3 ; 4.2.3 ; 4.11

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.1.1 ; 4.1.3.1(d)(1) et (6)

OACI, Annexe 7 : 8.1

14 CFR 91.203(a) et (b)

JAR-OPS : 1.125(a)

## Impératifs en matière de maintenance et d'inspection des aéronefs

N. B. : Le titre de la présente section deviendra « Impératifs de maintien de la navigabilité et d'inspection des aéronefs » à compter du 5 novembre 2020.

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie stipule les règles régissant la maintenance et l'inspection des aéronefs civils immatriculés dans [ÉTAT], exploités dans ou hors de ce dernier.
2. Lorsque tout aéronef non immatriculé dans [ÉTAT] et exploité aux termes d'un programme d'inspection approuvé ou accepté par l'État d'immatriculation n'est pas doté de l'équipement requis par [ÉTAT] pour être exploité dans [ÉTAT], le propriétaire ou l’exploitant doit s'assurer que cet équipement est installé et inspecté conformément aux impératifs de l'État d'immatriculation, acceptables pour la Régie, avant d'exploiter cet aéronef dans [ÉTAT].
3. Les inspections annuelles et les inspections annuelles de plus de 100 heures prévues au paragraphe 8.3.1.4 de la présente partie ne s'appliquent pas à :
4. Un aéronef ayant un permis de vol spécial, un certificat d'aéronef expérimental ou un certificat de navigabilité provisoire ;
5. Un aéronef sujet aux impératifs d'inspections progressives du paragraphe 8.3.1.5 de la présente partie ;
6. Un aéronef sujet aux impératifs d'inspection de maintenance pour le maintien de la navigabilité du paragraphe 8.3.1.6 de la présente partie ; et
7. Un avion gros porteur, un avion multimoteurs à turbine et un giravion à turbine lorsque l'exploitant choisit d'inspecter ce giravion conformément aux inspections de maintenance pour le maintien de la navigabilité du paragraphe 8.3.1.6 de la présente partie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1

14 CFR 91.401 ; 91.409(c)

#### Généralités

1. Le propriétaire ou l'exploitant inscrit d'un aéronef doit le maintenir en état de navigabilité, ce qui comprend la conformité à toutes les CN.
2. Nul n'est autorisé à effectuer l’entretien, la maintenance, la modification, la réparation ou l’inspection d'un aéronef autres que les activités prescrites par la présente sous-partie et les autres réglementations applicables, dont la Partie 5 de la présente réglementation.
3. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour lequel un manuel de maintenance ou des instructions du constructeur portant sur le maintien de la navigabilité ont été publiés et comportent une section sur les limitations de navigabilité, sauf si les délais obligatoires de remplacement, les intervalles entre les inspections et les procédures apparentées, spécifiés dans les spécifications d'exploitation approuvées par la Régie aux termes de la Partie 9 de la présente réglementation ou conformément à un programme d'inspection approuvé aux termes de la présente sous-section, ont été respectés.
4. Le propriétaire ou l'exploitant utilise l'un des programmes d'inspection suivants en fonction de ce qui est approprié pour l'aéronef et le type d'exploitation :
5. Annuel ;
6. Annuel/toutes les 100 heures ;
7. Programme de maintenance progressive ; ou
8. Programme de maintien de la navigabilité.
9. Aucun aéronef ne peut être approuvé pour une remise en service après une inspection, sauf si les délais de remplacement des pièces à durée de vie limitée spécifiés dans les fiches de données de spécification du certificat de type d'aéronef sont respectés et que l'aéronef, y compris les produits aéronautiques et l'équipement de survie et d'urgence, est inspecté conformément au programme d'inspection sélectionné.
10. Toute personne désirant établir ou modifier un programme d'inspection approuvé doit le soumettre pour approbation par la Régie et comprendre ce qui suit, par écrit :
11. Les instructions et procédures d'exécution de l'inspection pour la marque et le modèle particuliers d'aéronef, y compris les essais et vérifications nécessaires. Les instructions doivent stipuler en détail les pièces et parties des produits aéronautiques, dont l'équipement de survie et d'urgence qui doit être inspecté ; et
12. Un calendrier des inspections qui doivent être effectuées, exprimé en termes de temps de service, temps de calendrier, nombre d'opérations du système ou toute combinaison de ceux-ci.
13. Lorsqu'un propriétaire ou exploitant passe d'un programme d'inspection à un autre, il doit tenir compte du temps de service, du temps de calendrier ou des cycles d'exploitation accumulés lors du programme précédent pour déterminer à quel moment l'inspection doit avoir lieu aux termes du nouveau programme.
14. La conception et l’application du programme de maintenance de l’exploitant doit tenir compte des principes des facteurs humains.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1 ; 8.3 ; 8.5 ; 11.3

OACI, Doc. 9683

14 CFR 91.403 ; 91.409

#### Inspections annuelles

1. Un programme d'inspection annuelle peut être utilisé pour les aéronefs non complexes dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg, qui ne sont pas utilisés contre compensation ou en location.
2. Une inspection annuelle effectuée aux termes de la présente sous-section peut l'être par un AMT titulaire d'une IA, conformément à la Partie 2 de la présente réglementation, ou par un AMO.
3. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef sauf si, dans les 12 mois civils précédents, celui-ci a passé :
4. Une inspection annuelle conformément à la Partie 5 de la présente réglementation et a été approuvé pour une remise en service par un AMT titulaire d'une IA délivrée conformément à la Partie 2 de la présente réglementation ou par un AMO certifié conformément à la Partie 6 de la présente réglementation ; ou
5. Une inspection pour la délivrance d'un certificat de navigabilité rempli par la Régie conformément à la Partie 5 de la présente réglementation.

14 CFR 91.409 (a)

#### Inspections annuelles/toutes les 100 heures

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef non complexe dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg, transportant qui que ce soit (à part un membre de l'équipage) contre compensation ou en location, et nul n'est autorisé à donner des instructions de vol contre compensation ou en location à bord d'un aéronef fourni par cette personne, sauf si :
2. Dans les 100 heures de temps de service précédent, l'aéronef a passé une inspection annuelle ou des 100 heures ; et
3. Ledit aéronef a été approuvé pour une remise en service conformément à la Partie 5 de la présente réglementation.
4. La limite des 100 heures peut être dépassée d'un maximum de 10 heures lorsque l'aéronef est en route vers une destination où l'inspection peut être effectuée. Le temps supplémentaire qu'il faut pour atteindre la destination où l'inspection peut être effectuée doit être pris en compte dans le calcul des 100 heures de service suivantes.
5. Une inspection annuelle conforme à la présente sous-section peut être effectuée, et l’aéronef peut être remis en service par un AMT titulaire d'une IA délivrée conformément à la Partie 2 de la présente réglementation ou par un AMO certifié conformément à la Partie 6 de la présente réglementation.
6. Une inspection des 100 heures conforme à la présente sous-section peut être effectuée, et l’aéronef peut être remis en service par un AMT titulaire d'une IA délivrée conformément à la Partie 2 de la présente réglementation ou par un AMO certifié conformément à la Partie 6 de la présente réglementation.

14 CFR 91.409(b)

#### Inspections progressives

1. Un programme d'inspection progressive peut être utilisé pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg.
2. Les aéronefs inspectés aux termes d'un programme d'inspection progressive peuvent être utilisés contre compensation ou en location.
3. Tout propriétaire ou exploitant d'un aéronef désirant utiliser un programme d'inspection progressive doit soumettre une demande écrite à la Régie et fournir ce qui suit :
4. Un AMT titulaire d'une IA conformément à la Partie 2 de la présente réglementation, un AMO ayant les qualifications appropriées conformément à la Partie 6 de la présente réglementation ou le constructeur de l'aéronef pour superviser ou effectuer l'inspection progressive ;
5. Un manuel des procédures d'inspection, à jour et que le pilote et le personnel de maintenance peuvent facilement comprendre, contenant en détail :
   * + 1. Une explication de l'inspection progressive, dont la continuité de la responsabilité de l'inspection, de ce que le rapport doit contenir et de la façon dont les dossiers et le matériel technique de référence sont conservés ;
       2. Un calendrier d'inspection, spécifiant les intervalles, en heures ou jours, auxquels les inspections de routine et détaillées seront effectuées et comprenant les instructions pour excéder un intervalle d'inspection de 10 heures au maximum alors que l'aéronef est en route et pour changer un intervalle d'inspection en raison d'un entretien ;
       3. Des exemples de formulaires d'inspection de routine et détaillée, ainsi que les instructions relatives à leur utilisation ; et
       4. Des exemples de rapports et de dossiers, ainsi que les instructions relatives à leur utilisation ;
6. Une structure et l'équipement suffisants pour le désassemblage nécessaire et l'inspection correcte de l'aéronef ; et
7. Les informations techniques appropriées et à jour pour l'aéronef.
8. La fréquence et le détail de l'inspection progressive doivent prévoir l'inspection complète de l'aéronef tous les 12 mois civils et tenir compte des recommandations en vigueur du constructeur, de l'entretien sur le terrain et du type d'exploitation à laquelle l'aéronef se livre.
9. Le calendrier d'inspection progressive doit assurer que l'aéronef est constamment en état de navigabilité et se conforme à toutes les spécifications en vigueur, aux fiches de données du certificat de type, aux CN et autres données approuvées acceptables pour la Régie.
10. Tout propriétaire/exploitant doit inclure dans le programme d'inspection le nom et l'adresse de la personne responsable de la programmation des inspections requises par le programme et remettre une copie du programme à la personne qui effectue l'inspection.
11. Si le programme d’inspection progressive est abandonné, le propriétaire ou l'exploitant doit immédiatement en notifier la Régie par écrit.
12. Après l'interruption, la première inspection annuelle prévue à la Partie 8 doit avoir lieu dans les 12 mois civils suivant la dernière inspection complète de l'aéronef effectuée aux termes du programme d'inspection progressive.
13. L’inspection des 100 heures doit avoir lieu dans les 100 heures suivant la dernière inspection complète dans le cadre du programme d'inspection progressive.
14. Une inspection complète de l'aéronef, pour déterminer quand les inspections annuelles et des 100 heures doivent avoir lieu, requiert une inspection détaillée de l'aéronef et de tous ses composants conformément au programme d’inspection progressive.
15. Une inspection de routine de l'aéronef et une inspection détaillée de plusieurs composants ne sont pas considérées comme constituant une inspection complète.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1 ; 8.2 ; 8.3 ; 8.4

14 CFR 91.409(d)

#### Inspection de maintenance pour le maintien de la navigabilité

1. Pour l'inspection de l'aéronef, le propriétaire ou l'exploitant inscrit de chaque avion gros porteur dont la masse maximale certifiée au décollage excède 5 700 kg, avion multimoteurs à turbine ou giravion à turbine doit choisir, dans les dossiers de maintenance de l'aéronef, et utiliser un des programmes suivants d'inspection de maintenance pour le maintien de la navigabilité :
2. Un programme d'inspection en vigueur recommandé par le constructeur ;
3. Un programme de maintenance pour le maintien de la navigabilité pour la marque et le modèle de l'aéronef, actuellement approuvé par la Régie, que le titulaire d'un AOC peut utiliser ; ou
4. Tout autre programme d'inspection mis en place par le propriétaire ou l'exploitant inscrit de cet aéronef et approuvé par la Régie.
5. Tout propriétaire/exploitant doit inclure dans le programme d'inspection sélectionné le nom et l'adresse de la personne responsable de la programmation des inspections requises par le programme et remettre une copie du programme à la personne qui effectue l'inspection.

N. B. : Le programme d'inspection du constructeur de l'aéronef et tout autre programme approuvé par la Régie spécifieront qui est autorisé à effectuer les opérations de maintenance et les inspections de l'aéronef et à le remettre en service.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.3 ; 8.4 ; 8.5

14 CFR 91.409(f)

#### Modifications des programmes d'inspection d'aéronef

1. Chaque fois que la Régie estime qu'il est nécessaire de réviser un programme d'inspection approuvé pour qu'il continue à être adéquat, le propriétaire ou l'exploitant doit, après notification par la Régie, apporter au programme toute modification jugée nécessaire.
2. Dans un délai de 30 jours à compter de la réception de l’avis de la Régie, le propriétaire ou l’exploitant peut demander à la Régie de revoir sa décision.
3. Sauf en cas d'urgence requérant une action immédiate dans l'intérêt de la sécurité, la dépose de la demande suspend la notification en attendant que la Régie prenne une décision.

14 CFR 91.409(h)

JAR-OPS : 1.905

#### Maintenance requise

1. Tout propriétaire ou exploitant d'un aéronef doit :
2. Faire en sorte que l'aéronef soit inspecté comme prescrit au paragraphe 8.3 de la présente partie et que les anomalies soient réparées comme stipulé dans les Règles de performance de la Partie 5 de la présente réglementation ;
3. Réparer, remplacer, enlever ou inspecter tout instrument ou partie d'équipement inopérant lors de l'inspection suivante requise, sauf lorsque les dispositions d'une MEL permettent de le retarder ;
4. S'assurer qu'un panneau a été placé sur l'aéronef lorsque les anomalies citées comprennent des instruments ou de l'équipement inopérants ; et
5. S'assurer que le personnel de maintenance indique de façon appropriée, dans les dossiers de maintenance, que la remise en service de l'aéronef a été approuvée.

OACI, Annexe 6, Partie I : 6.1.3 ; 8.4.1

14 CFR 91.405 ; 91.409

#### Rétention des dossiers de maintenance et d'inspection

1. Sauf pour les dossiers conservés par le titulaire d'un AOC, chaque propriétaire ou exploitant inscrit doit conserver les dossiers de maintenance et d’inspection suivants jusqu'à ce que le travail soit refait ou remplacé par d'autres travaux dont la portée et le détail sont équivalents :
2. Les dossiers de maintenance, de révision, de modification, de réparation et d'inspection ainsi que les dossiers des inspections des 100 heures, annuelles et autres qui sont requises ou approuvées, selon le cas, pour chaque aéronef (y compris la cellule) et chaque moteur, hélice, rotor et appareil d'aéronef, comprenant :
   * + 1. Une description (ou une référence à des données acceptables pour la Régie), du travail effectué ;
       2. La date à laquelle le travail a été terminé ; et
       3. La signature et le numéro de certificat de la personne qui approuve la remise en service de l'aéronef ; et
3. Les dossiers contenant les informations suivantes :
   * + 1. Le temps total de service de la cellule, de chaque moteur, de chaque hélice et de chaque rotor ;
       2. L'état actuel de tous les produits aéronautiques à durée de vie limitée ;
       3. Le temps écoulé depuis la dernière révision de tout ce qui est installé à bord de l'aéronef et qui doit être révisé à des intervalles spécifiés ;
       4. Le statut actuel d'inspection de l'aéronef, dont le temps écoulé depuis la dernière inspection requise par le programme d'inspection aux termes duquel la maintenance de l'aéronef et des produits aéronautiques est effectuée ;
       5. Le statut actuel des CN en vigueur dont, pour chacune, la méthode de conformité, le numéro de la CN et la date de révision. Si la CN implique une action récurrente, inclure l'heure et la date auxquelles la prochaine doit avoir lieu ; et
       6. Des copies des formulaires requis par la présente partie pour chaque modification majeure apportée à la cellule et aux moteurs, rotors, hélices et appareils actuellement installés.
4. Les dossiers spécifiés au paragraphe 8.3.1.9(a) de la présente sous-section doivent être conservés et transférés avec l'aéronef au moment où celui-ci est vendu ou loué.
5. Une liste des défauts doit être conservée jusqu'à ce qu'ils soient réparés et que la remise en service de l'aéronef soit approuvée.
6. Le propriétaire ou l'exploitant doit mettre tous les dossiers de maintenance et d'inspection requis par la présente sous-section à la disposition de la Régie aux fins d'inspection.

Note 1 : Le titre de la présente section deviendra « Conservation des dossiers de maintien de la navigabilité et d'inspection » à compter du 5 novembre 2020.

Note 2 : À compter du 5 novembre 2020, chaque occurrence du terme « maintenance » dans la présente section sera remplacée par le terme « maintien de la navigabilité ».

Note 3 : Les directives relatives aux dossiers électroniques de maintien de la navigabilité des aéronefs figurent dans le Doc 9760 de l'OACI, Manuel de navigabilité.

Note 4 : Les impératifs relatifs aux dossiers de maintenance pour les titulaires d’AOC sont prescrits par le paragraphe 9.5.1.8 de la présente réglementation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.4.1 ; 8.8.1 ; 8.8.2

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.6.2 ; 2.6.4.1 ; 2.6.4.2 ; 3.8.5.1 ; 3.8.5.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.4.1 ; 6.4.3 ; 6.7.1 ; 6.7.2 ; 6.8.1 ; 6.8.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.2.1 ; 6.2.3 ; 6.5.1 ; 6.5.2

14 CFR 91.417 ; 121.380

#### Location ou vente d'un aéronef ─ Transfert des dossiers de maintenance

1. Tout propriétaire ou exploitant qui vend ou loue un aéronef immatriculé dans [ÉTAT] doit transférer à l'acheteur ou au locataire, au moment de la vente ou de la location, les dossiers de cet aéronef identifiés au paragraphe 8.3.1.9 de la présente partie, maintenus sous une forme et un format qui garantit leur lisibilité, leur sécurité et leur intégrité à tout moment, en langage clair ou codé, au choix de l'acheteur/du locataire, si la forme codée permet de conserver et d'extraire les informations d'une façon acceptable pour la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.4.3 ; 8.4.4

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.6.2.3, 2.6.2.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.4.3 ; 6.4.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.2.3 ; 6.2.4

14 CFR 91.419 ; 121.380a

JAR-OPS 1 : 1.920

## Impératifs relatifs à l'équipage de conduite

#### Composition de l'équipage de conduite

1. Le nombre de membres et la composition de l'équipage de conduite ne peuvent pas être inférieurs à ce qui est spécifié dans le manuel de vol ou les autres documents associés au certificat de navigabilité.
2. Lorsque de l'équipement radio est installé à bord, l'équipage de conduite doit comprendre au moins un membre titulaire d'une licence radio valide autorisant l'exploitation du type d'émetteur radio devant être utilisé.
3. Lorsque la navigation requise pour l'exploitation de l'avion en toute sécurité ne peut pas être accomplie à partir du poste de pilote, l'équipage de conduite doit comprendre un membre titulaire d'une licence de navigateur.
4. Un CP doit être à disposition pour les opérations de transport aérien commercial IFR, sauf si la Régie a accordé une dérogation conformément au processus de dérogation de la Partie 1 de la présente réglementation, pour qu'un pilote automatique soit utilisé au lieu d'un CP. Cette dérogation est admissible uniquement pour les opérations au niveau national, et uniquement pour les avions dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg ou pour les hélicoptères dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 3 175 kg.
5. Lorsque la conception d'un avion comprend un poste séparé de FE et que cette fonction ne peut pas être accomplie à partir du poste de pilote par un pilote titulaire d'une licence de FE sans que cela entrave ses tâches régulières, l'équipage de conduite doit comprendre au moins un membre titulaire d'une licence de FE spécialement affecté à ce poste.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.1.1 ; 9.1.2 ; 9.1.3 ; 9.1.4

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.7.1 ; 3.9.1 ; 3.9.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.1.1 ; 7.1.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.1 ; 7.2

14 CFR 121.385 ; 121.387 ; 121.389 ; 135.99 ; 135.101 ; 135.105 ; 135.111

JAR-OPS 1 : 1.940(a) ; 1.940(b)

#### Qualifications des membres de l'équipage de conduite

1. Le commandant de bord doit s'assurer que les licences de chaque membre de l'équipage de conduite ont été délivrées ou validées par l'État d'immatriculation, comportent les qualifications appropriées et que tous les membres de l'équipage de conduite ont une expérience récente.
2. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil pour le transport commercial aérien ou un travail aérien si cette personne n'est pas qualifiée pour l'opération spécifique et à bord du type particulier d'aéronef utilisé.
3. Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef doit s'assurer que les membres de l'équipage de conduite prouvent qu'ils peuvent parler et comprendre la langue utilisée pour les communications radiotéléphoniques et pour les vols internationaux.

OACI, Annexe 1 : 1.2.9.1, 1.2.9.3

OACI, Annexe 6, Partie I : 3.1.8

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.7.2.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.1.1 ; 1.1.8

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.1

14 CFR 135.95

#### Autorisation au lieu d'une qualification de type

1. La Régie peut autoriser un pilote à exploiter, pendant jusqu'à 60 jours, un aéronef requérant une qualification de type sans un tel document, à condition que :
2. La Régie ait déterminé que les limitations d'exploitation figurant sur l'autorisation peuvent assurer un niveau équivalent de sécurité ;
3. Le demandeur démontre que la conformité à la présente sous-section n'est pas pratique pour le vol ou la série de vols ;
4. L'exploitation :
   * + 1. Ne porte que sur un vol de convoyage, de formation, d'essai ou de test des compétences pour une licence ou une qualification de pilote ;
       2. A lieu dans [ÉTAT], sauf si, par accord passé précédemment avec la Régie de l'autre État, l'aéronef se rend dans un État contractant voisin aux fins de maintenance ;
       3. N'est pas effectuée contre compensation ou en location, sauf si un paiement est effectué pour utiliser l'aéronef pour une formation ou passer un test des compétences ; et
       4. Porte seulement sur le transport de membres d'équipage considérés comme étant essentiels pour le vol.
5. Si l'objectif recherché pour l'autorisation prévue par le paragraphe 8.4.1.3(a) de la présente sous-section ne peut pas être réalisé dans les délais figurant sur celle-ci, la Régie peut autoriser une prorogation allant jusqu'à 60 jours.

14 CFR 61.31(b)

#### Licences et brevets requis

1. Sauf conformément au paragraphe 8.4.1.3 de la présente partie, nul ne peut faire fonction de PIC ou exercer toute autre fonction requise d'un membre de l’équipage de conduite d’un aéronef civil immatriculé à l'étranger, sauf s'il porte sur lui un brevet ou une licence valide et à jour pour ce type d’aéronef, délivré ou validé par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Convention de Chicago, Article 29

OACI, Annexe 1 : 1.2.1 ; 2.1.1.1

14 CFR 61.3 (a)

JAR-OPS 1 : 1.125 (b)

#### Qualification requise pour les opérations aux règles de vol aux instruments

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de pilote d'un aéronef civil en vol IFR ou dans des conditions climatiques inférieures aux minimums prescrits pour les vols VFR, sauf si :
2. Le pilote est titulaire d'une qualification de vol aux instruments ou d'une ATPL avec qualification pour la catégorie, la classe et le type (si cela est requis) de l'aéronef exploité ;
3. Dans le cas d'un hélicoptère, le pilote est titulaire d'une qualification de vol aux instruments pour hélicoptère.

OACI, Annexe 1 : 2.6.2.1

14 CFR 61.3(e)

#### Autorisations spéciales requises pour les opérations de Catégorie II/III

1. Sauf tel qu'indiqué au paragraphe 8.4.1.6(b) de la présente sous-section, nul n'est autorisé à faire fonction de pilote d'un aéronef civil pour les opérations de CAT II/III, sauf si :
2. Dans le cas d'un commandant de bord, il est titulaire d'une autorisation en vigueur de pilote CAT II ou III délivrée par l'État d'immatriculation pour ce type d'aéronef ; ou
3. Dans le cas d'un CP, il est autorisé par l'État d'immatriculation à faire fonction de CP pour les opérations de CAT II/III pour ce type d'aéronef.
4. Une autorisation n'est pas requise pour les pilotes individuels du titulaire d'un AOC dont les spécifications d'exploitation approuvent les opérations de CAT II ou III.

14 CFR 61.3(f) et (g) ; 61.67; 61.68

#### Carnets de vol de pilote

1. Tout pilote doit faire la preuve, avec un dossier fiable, de la formation et de l'expérience aéronautiques ayant servi à répondre aux impératifs requis pour une licence ou un brevet ou une qualification, ou de son expérience récente.
2. Tout commandant de bord doit avoir avec lui son carnet de vol pour tous les vols internationaux d'aviation générale.
3. Un élève-pilote doit avoir sur lui son carnet de vol, avec les avals appropriés de l'instructeur de vol, pour tous les vols en solo sur campagne.

N. B. : Les grandes lignes des méthodes appropriées d'enregistrement de l'expérience figurent à la Partie 2 de la présente réglementation.

14 CFR 61.51

#### Récence et compétence du pilote ─ Vols d’aviation générale

1. Les impératifs de récence et de compétence pour les vols d’aviation générale figurent à la Partie 2.3.1.6 de la présente réglementation.

#### Équipage de conduite ─ Limitations de l'utilisation des services pour le transport commercial aérien

1. Nul n'est autorisé à servir de membre d'un équipage de conduite dans le transport commercial aérien et aucun titulaire d'AOC ne peut utiliser un membre d'équipage de conduite pour le transport commercial aérien si cette personne n'est pas autrement qualifiée pour les opérations pour lesquelles elle doit être employée.
2. Les qualifications, la formation et la vérification de l'aptitude professionnelle des membres d'équipage de conduite se livrant à des opérations de transport aérien commercial figurent à la section 8.10 de la présente partie.
3. Les impératifs de récence et de compétence des membres d'équipage de conduite se livrant à des opérations de transport aérien commercial sont prescrits aux paragraphes 8.4.1.10 à 8.4.1.14 de la présente partie.

14 CFR 121.383, 135.95

#### Récence du pilote ─ Décollages et atterrissages, opérations de transport aérien commercial

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de PIC ou de CP d'un aéronef transportant des passagers si, dans les 90 jours précédents, cette personne n'a pas :
2. Effectué 3 décollages et atterrissages en étant seul aux commandes d'un aéronef de la même catégorie et de la même classe et, si une qualification de type est requise, du même type ou dans un FSTD approuvé à cette fin.
3. Pour un avion à roue de queue, effectué les trois décollages et atterrissages requis au paragraphe 8.4.1.10(a)(1) de la présente sous-section à bord d'un avion à roue de queue, chaque décollage et atterrissage avec un arrêt complet.
4. Pour les opérations de nuit, effectué les trois décollages et atterrissages requis au paragraphe 8.4.1.10(a)(1) de la présente sous-section de nuit, chaque décollage et atterrissage avec un arrêt complet.
5. Un pilote qui ne répond pas aux critères d'expérience récente pour les décollages et atterrissages doit suivre de façon satisfaisante un cours de recyclage acceptable pour la Régie.
6. Les impératifs requis aux paragraphes 8.4.1.10(a) et (b) de la présente sous-section peuvent être satisfaits dans un FSTD approuvé par la Régie.

OACI, Annexe 1 : 1.2.5.1

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.4.1 ; 9.4.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.4.1 ; 7.4.2

14 CFR 61.57(a) à (f) ; 121.439 ; 125.285 ; 135.247

JAR-OPS 1 : 1.970

#### Récence du pilote — Opérations aux règles de vol aux instruments

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de pilote en IFR ou IMC si, dans les 6 derniers mois civils, cette personne n'a pas :
2. Effectué au moins 6 heures de vol aux instruments, dont au moins 3 à bord d'un aéronef de cette catégorie ; et
3. Effectué au moins six approches aux instruments.
4. Un pilote qui a passé une vérification de l’aptitude professionnelle aux instruments avec un représentant autorisé de la Régie conserve sa compétence pour les opérations IFR pendant 6 mois civils après cette vérification.

OACI, Annexe 1 : 1.2.5.1

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.4.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.4.4.1, 7.4.4.2

14 CFR 61.57(c)

#### Récence du pilote ─ Pilote de relève en croisière, opérations de transport aérien commercial

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de pilote de relève en croisière lors d'un transport commercial aérien si, dans les 90 jours précédents, cette personne n'a pas :
2. Fait fonction de PIC, CP ou pilote de relève en croisière à bord du même type d'aéronef ; ou
3. Suivi une formation de vol de recyclage avec procédures normales, anormales et d'urgence spécifiques au vol de croisière du même type d'aéronef ou dans un FSTD approuvé à cette fin ou ne s'est pas entraîné aux procédures d'approche et d'atterrissage lorsqu'elles peuvent être effectuées par le pilote qui ne pilote pas l'aéronef.
4. Lorsqu’un pilote de relève en croisière vole à bord de plusieurs variantes du même type d’aéronef ou de différents types d'aéronef ayant des caractéristiques similaires en termes de procédures d'exploitation, de systèmes et de comportement, la récence ou la formation de recyclage peuvent être combinés, sur approbation de la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.4.2.1, 9.4.2.2

#### Récence du pilote ─ Lunettes de vision nocturne

1. Nul n’est autorisé à faire fonction de commandant de bord lors d’une opération avec lunettes de vision nocturne, sauf si cette personne a passé la formation requise par le paragraphe 2.3.2.9 de la présente réglementation et a effectué et enregistré les tâches suivantes en tant que seule personne aux commandes d’un vol lors d’une opération avec lunettes de vision nocturne, dans les 60 jours avant de faire fonction de PIC pour le transport de passagers à bord ou dans les 120 jours avant de faire fonction de PIC sans passagers à bord :
2. Trois décollages et atterrissages, avec pour chacun une montée initiale, un palier de croisière, une descente et une phase d’approche du vol si le pilote a l’intention de se servir de lunettes de vision nocturne pendant le décollage et l’atterrissage du vol ;
3. Trois tâches de vol stationnaire si le pilote a l’intention de se servir de lunettes de vision nocturne lors du pilotage d’hélicoptères ou d'aéronefs à sustentation pendant la phase stationnaire ;
4. Trois tâches sur l’aire de départ et d’arrivée ;
5. Trois tâches de passage du vol de nuit assisté à vol de nuit non assisté et retour à un vol de nuit assisté ; ou
6. Trois opérations avec lunettes de vision nocturne ou, avec des hélicoptères ou des aéronefs à sustentation, six opérations avec des lunettes de vision nocturne.
7. Nul n’est autorisé à faire fonction de PIC lors d'une opération avec lunettes de vision nocturne, sauf si cette personne a effectué avec succès la vérification de l'aptitude professionnelle pour les lunettes de vision nocturne requise par le paragraphe 2.3.2.9 de la présente réglementation, auprès de la Régie ou de son représentant autorisé.

14 CFR 61.57 (f) et (g)

#### Compétence du pilote ─ Opérations de transport aérien commercial

1. Les impératifs de qualification, de formation et de vérification de l'aptitude professionnelle des membres de l’équipage de conduite se livrant au transport aérien commercial sont prescrits par la section 8.10 de la présente partie. En outre, les impératifs des paragraphes 8.4.1.14(b) et (c) de la présente sous-section, le cas échéant, doivent être satisfaits.
2. TOUS LES PILOTES. Nul ne peut faire fonction de pilote d'un aéronef sauf si cette personne a, dans les 12 mois qui précèdent, réussi deux vérifications de l’aptitude professionnelle, effectuées par un représentant autorisé de la Régie. L’impératif de vérification de l'aptitude professionnelle :
3. Assure que la technique de pilotage et l’aptitude à exécuter les procédures d’urgence sont vérifiées de façon à démontrer la compétence du pilote pour chaque type ou variante de type d’un aéronef, y compris lorsque les opérations sont effectuées en IFR ;
4. N’est pas satisfait par deux vérifications qui sont similaires et ont lieu sur une période de 4 mois consécutifs ; et
5. Peut être combiné pour diverses variantes du même type d’aéronef ou différents types d’aéronefs ayant des caractéristiques similaires en termes de procédures d'exploitation, de systèmes et de comportement, sur approbation de la Régie.
6. EXPLOITATION AVEC UN SEUL PILOTE. Nul n’est autorisé à faire fonction de commandant de bord d’un aéronef sauf si cette personne satisfait aux impératifs d’aptitude professionnelle suivants pour la classe d’avion dans un environnement représentatif de l’exploitation :
7. Pour les opérations en IFR ou de nuit, ladite personne doit avoir accumulé au moins 50 heures de vol à bord d’un avion de cette classe, dont au moins 10 heures en tant que PIC ;
8. Pour les opérations en IFR, ladite personne doit avoir accumulé au moins 25 heures de vol en IFR à bord d’un avion de cette classe, qui peuvent faire partie des 50 heures de vol prévues au paragraphe 8.4.1.14(c)(1) de la présente sous-section ;
9. Pour les opérations de nuit, ladite personne doit avoir accumulé au moins 15 heures de vol de nuit à bord d’un avion de cette classe, qui peuvent faire partie des 50 heures de vol prévues au paragraphe 8.4.1.14(c)(1) de la présente sous-section ; et
10. Ladite personne doit avoir réussi des programmes de formation comprenant, outre celui de l’exploitant, les annonces faites aux passagers en ce qui concerne l’évacuation d’urgence, la gestion du pilotage automatique et l'utilisation de la documentation simplifiée en vol.
11. La vérification de l'aptitude professionnelle du pilote d’aéronef et celle de l’aptitude aux instruments doivent être effectuées par la Régie ou un représentant autorisé de celle-ci, dans la catégorie, la classe et le type d’aéronef qui doit être exploité, ou dans un FSTD approuvé à cette fin, comme requis par le paragraphe 8.10.1.20 de la présente partie et la NMO 8.10.1.20 et le test des compétences de la Partie 2 de la présente réglementation qui s’applique.
12. OPÉRATION AVEC LUNETTES DE VISION NOCTURNE. Nul n’est autorisé à faire fonction de PIC lors d’une opération avec lunettes de vision nocturne, sauf si ce pilote a passé la formation prescrite par le paragraphe 2.3.2.9 de la présente réglementation, et :
13. Répond aux impératifs d’expérience récente du paragraphe 8.4.1.13(a) de la présente partie ; ou
14. Réussit la vérification de l'aptitude professionnelle avec lunettes de vision nocturne requise par le paragraphe 8.4.1.13(b) de la présente partie avec la Régie ou un de ses représentants autorisés.

OACI, Annexe 1 : 1.2.5.1

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.4.4.1 ; 9.4.4.2 ; 9.4.5.1 ; 9.4.5.2R ; 9.4.5.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.4.3.1, 7.4.3.2

14 CFR 91.5 ; 61.55(b) ; 61.57(f) et (g) ; 61.58(a)

#### Privilèges et limitations des pilotes

1. Un pilote n'est autorisé à effectuer des opérations que dans le cadre des privilèges et limitations d'ordre général de chaque licence, qualification ou autorisation, tel que spécifié à la Partie 2 de la présente réglementation.

OACI, Annexe 1 : 2.3.2.1 ; 2.3.2.2 ; 2.4.2.1 ; 2.4.2.2 ; 2.5.2 ; 2.6.2.1 ; 2.6.2.2 ; 2.7.2.1 ; 2.7.2.2 ;

2.8.2.1 ; 2.8.2.2 ; 2.9.2 ; 2.11.2 ; 2.13.2.1 ; 2.13.2.2

## Devoirs et responsabilités des membres de l’équipage

#### Pouvoirs et responsabilité du commandant de bord

1. Le commandant de bord est responsable de l'exploitation et de la sécurité de l'aéronef ainsi que de la sécurité de toutes les personnes qui se trouvent à bord pendant le vol.
2. Il a pouvoir final de décision en ce qui concerne l'exploitation de l'aéronef pendant qu'il commande.
3. Qu'il soit ou non aux commandes, il est responsable de l'exploitation de l'aéronef conformément aux règles de l'air, sauf qu'il est autorisé à s'en écarter dans les cas d'urgence qui le rendent absolument nécessaires dans l'intérêt de la sécurité.
4. Le PIC ne peut se livrer à des opérations d’aviation générale nécessitant une approbation spécifique, sauf si ladite approbation a été délivrée par l’État d'immatriculation. Les approbations spécifiques doivent respecter la mise en page et comprendre au moins les informations prescrites à la NMO 8.5.1.1.

OACI, Annexe 2 : 2.3.1 ; 2.4

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.5.1

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.1.4 ; 2.2.5.1 ; 3.3.1.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.5.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.1.2 ; 1.4

14 CFR 91.3

JAR-OPS 1 : 1.090

#### Conformité avec la réglementation locale

1. Le PIC doit se conformer aux lois, réglementations et procédures pertinentes de l'État dans lequel l'aéronef est exploité.
2. Si une situation d'urgence qui met en danger la sécurité de l'aéronef ou des personnes impose une action comportant une violation de la réglementation ou des procédures locales, le PIC doit :
3. En notifier sans retard la Régie compétente locale ;
4. Soumettre un rapport sur ces circonstances, si cela est requis par l'État dans lequel l'incident se produit ; et
5. Soumettre une copie de ce rapport à l'État de l'exploitant s'il s'agit d'un AOC ou à celui d'immatriculation s'il s'agit d'aviation générale.
6. Chaque PIC doit soumettre à la Régie, dans un délai de 10 jours, sous la forme et de la manière prescrites par la Régie, le rapport visé au paragraphe 8.5.1.2(b) de la présente sous-section.

OACI, Annexe 6, Partie I : 3.1.1 ; 3.1.2 ; 3.1.6

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.1.1.1 ; 2.1.1.2 ; 2.1.1.4 ; 3.3.1.1 ; 3.3.1.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.1.1 ; 1.1.2 ; 1.1.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.1.1 ; 1.1.3

14 CFR 91.703

#### Exploitation négligente ou imprudente de l'aéronef

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef de façon négligente ou imprudente mettant en danger la vie ou les biens d'autres.

OACI, Annexe 2 : 3.1.1

14 CFR 91.13

JAR-OPS 1 : 1.120

#### Condition physique des membres de l’équipage de conduite

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de PIC ou toute autre en tant que membre d'équipage de conduite requis s'il a connaissance de toute diminution de son état médical qui pourrait le rendre incapable d'exercer en toute sécurité les privilèges de sa licence ou de son brevet.
2. Le commandant de bord a pour responsabilité de s'assurer qu'un vol :
3. Ne débute pas si un membre quelconque de l'équipage de conduite est dans l'incapacité d'effectuer ses tâches pour quelque raison que ce soit, comme une blessure, une maladie, la fatigue, les effets de l'alcool ou de drogues ; ou
4. Ne se poursuit pas au-delà de l'aérodrome le plus proche qui convienne, si la capacité d'un membre de l'équipage de conduite à effectuer ses tâches est nettement diminuée par la dégradation de ses facultés pour des raisons telles que la fatigue, une maladie ou le manque d'oxygène.

OACI, Annexe 1 : 1.2.6.1, 1.2.7.1

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.5.2, 3.4.5.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.3 ; 2.15

14 CFR 117.5

#### Interdiction de l'usage de substances psychoactives, dont les stupéfiants, les drogues ou l'alcool

1. Nul n'est autorisé à faire ou tenter de faire fonction de membre de équipage d'un aéronef civil :
2. Dans les 8 heures après la consommation de toute boisson alcoolisée ;
3. Sous l'influence de l'alcool ; ou
4. S'il fait usage de toute substance psychoactive affectant les facultés de la personne de façon nuisible à la sécurité.
5. Jusqu'à 8 heures avant ou immédiatement après avoir fait ou tenté de faire fonction de membre d'équipage, sur demande d'un agent des forces de l'ordre ou de la Régie, un membre de l'équipage doit se soumettre à une analyse pour détecter la présence d'alcool ou d'autres substances psychoactives dans le sang.
6. Chaque fois qu'il y a raison de croire qu'une personne peut être en contravention de la présente sous-section, et sur demande de la Régie, cette personne doit fournir à cette dernière ou autoriser toute clinique, tout médecin ou toute autre personne à fournir à la Régie les résultats de chaque analyse de sang effectuée pour détecter la présence d'alcool ou de substances narcotiques jusqu'à 8 heures avant ou immédiatement après qu'elle ait fait ou tenté de faire fonction de membre d'équipage.
7. Toute information provenant d'une analyse, fournie à la Régie aux termes des dispositions de la présente section, peut être utilisée comme pièce à conviction lors de toute poursuite judiciaire.

OACI, Annexe 1 : 1.2.6.1, 1.2.7.1

OACI, Annexe 2 : 2.5

OACI, Annexe 6, Partie I : 3.4

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.1.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.3 ; 2.15

14 CFR 91.17

#### Utilisation des ceintures et des bretelles de sécurité par les membres de l'équipage de conduite

1. Tout membre de l'équipage de conduite doit avoir sa ceinture de sécurité bouclée lors des décollages et des atterrissages et chaque fois qu'il est assis à son poste.
2. Tout membre de l'équipage de conduite occupant un poste doté de bretelles de sécurité doit les attacher lors du décollage et de l'atterrissage, sauf qu'elles peuvent ne pas l'être s'il ne peut pas faire ce qu'il doit avec les bretelles bouclées.
3. Tout membre de l'équipage de conduite occupant un siège doté d'une combinaison ceinture et bretelles de sécurité doit les attacher correctement autour de lui lors du décollage et de l’atterrissage ; la ceinture et les bretelles peuvent être détachées si ledit membre de l'équipage de conduite ne peut accomplir ses fonctions lorsqu’elles sont attachées.
4. À chaque siège non occupé, la ceinture et les bretelles de sécurité, s'il y en a, doivent être placées de façon à ne pas gêner les membres de l'équipage dans leur travail ou la sortie rapide des occupants en cas d'urgence.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.4.4.1 ; 4.4.4.2 ; 4.4.4.3 ; 4.4.4.4

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.4.4.1 ; 2.2.4.4.2 ; 2.2.4.4.3 ; 2.2.4.4.4 ; 2.4.2.5R ; 3.6.2.1(c) et (d)R ; 3.12.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.4.4.1 ; 2.4.4.2 ; 2.4.4.3 ; 2.4.4.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.16.1 ; 2.16.2 ; 2.16.3 ; 2.16.4R

14 CFR 91.107 ; 121.311(f)–(i) ; 125.211(f) ; 135.171

JAR-OPS : 1.320(a)

#### Membres de l'équipage de conduite à leur poste de travail

1. Chaque membre de l'équipage de conduite requis doit demeurer au poste qui lui est affecté pendant le décollage, l'atterrissage et les phases critiques du vol.
2. Chaque membre de l'équipage de conduite doit demeurer au poste qui lui est affecté durant toutes les phases du vol, sauf si :
3. Son absence est nécessaire pour l'exercice de ses devoirs dans le cadre de l'opération ;
4. Son absence est nécessaire en raison de besoins physiologiques, à condition qu'un pilote qualifié soit aux commandes tout le temps ; et
5. Le membre de l'équipage prend un temps de repos et un membre qualifié le relève à son poste.
   * + 1. Pour le PIC affecté lors de la partie de vol en croisière, par un pilote titulaire d'une ATPL et d'une qualification de type appropriée et qui est actuellement qualifié en tant que PIC ou CP et est qualifié en tant que PIC de cet aéronef lors de la partie du vol en croisière ; et
       2. Dans le cas du CP affecté, par un pilote qualifié pour faire fonction de PIC ou de CP de cet aéronef lors des opérations en route.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.4.4.1, 4.4.4.2

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.4.4.1 ; 2.2.4.4.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.4.4.1, 2.4.4.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.16.1 ; 2.16.2

14 CFR 91.105 ; 121.543 ; 125.311

JAR-OPS : 1.310 ; 1.940 Appendice 1

#### Équipement requis pour les membres de l'équipage

1. Chaque membre d'équipage prenant part à des opérations de nuit doit avoir une lampe électrique portative indépendante à son poste.
2. Chaque membre de l'équipage de conduite doit avoir à son poste une liste de pointage portant sur les procédures normales, anormales et d’urgence ayant trait à l’exploitation de ce type d’aéronef.
3. Chaque membre de l'équipage de conduite doit avoir à son poste les cartes à jour et qui conviennent pour couvrir la route suivie par le vol proposé et toute route le long de laquelle il est raisonnable de s'attendre à ce que le vol puisse être dérouté.
4. Chaque membre de l'équipage de conduite jugé apte à exercer les privilèges d'une licence sous réserve de l'utilisation de lentilles ophtalmiques qui conviennent doit avoir à sa disposition immédiate un jeu de lentilles de rechange lorsqu'il est membre requis d'un équipage se livrant au transport commercial aérien.

OACI, Annexe 6, Partie I : 2.2.2 ; 2.2.12 ; 4.2.6 ; 6.1.4 ; 6.10(f) ; 9.5

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.4.2.2(d) ; 3.4.2.5 ; 3.4.5.1 ; 3.6.1.2R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.6 ; 2.5.2 ; 11.1 ; 4.2.3(c) ; 4.1.3.1(d) ; 4.4.2.1(k) ; 7.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.2.2.1.(k)

#### Conformité aux listes de pointage

1. Le PIC doit s'assurer que l'équipage de conduite suit les procédures approuvées figurant sur la liste de pointage lors de l'exploitation de l'aéronef.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.5.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.5 ; 2.2.6

#### Informations relatives à la recherche et au sauvetage

1. Pour tous les vols internationaux, le PIC doit avoir à bord de l'aéronef les informations essentielles concernant les services de recherche et de sauvetage dans les régions au-dessus desquelles il a l'intention d'exploiter l'aéronef.

OACI, Annexe 6, Partie I : 3.1.7

OACI, Annexe 6, Partie II : 3.3.1.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.1.7

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.1.5R

JAR-OPS : 1.050

#### Production de la documentation relative à l'aéronef et au vol

1. Sur demande d'une personne autorisée par la Régie, le PIC doit, dans un temps raisonnable, produire la documentation qui doit être transportée à bord de l'aéronef.

JAR-OPS : 1.150

#### Verrouillage de la porte du poste de pilotage ─ Transport commercial aérien

1. Le PIC doit s'assurer que la porte du poste de pilotage (si elle est installée) est fermée et verrouillée tout le temps lors des opérations de transport aérien commercial de passagers, sauf selon les besoins pour accomplir des opérations approuvées ou en cas d'évacuation d'urgence, et comme indiqué ci-dessous :
2. À partir du moment où les portes extérieures sont fermées après l'embarquement, jusqu'à
3. Leur ouverture pour le débarquement, sauf
4. Lorsque cela s'avère nécessaire pour permettre l'entrée et la sortie de personnes autorisées.
5. Nul n’est autorisé à exploiter un avion de transport de passagers si ledit avion n’est pas équipé d'une porte de poste de pilotage approuvée, conçue pour résister au tir d’armes de petit calibre ou aux shrapnels de grenades et à une intrusion en force par des personnes non autorisées ; ladite porte doit pouvoir être verrouillée et déverrouillée depuis le poste de l’un ou de l’autre pilote, pour les avions dont la masse maximale certifiée au décollage excède :
6. 54 500 kg ;
7. 45 000 kg, et qui comptent plus de 19 sièges passagers ; ou
8. Qui comptent plus de 60 sièges passagers.

OACI, Annexe 6, Partie I : 13.2.1, 13.2.2 ; 13.2.3(a) ; 13.2.4R ; 13.2.5(a)R

14 CFR 129.28

#### Admission dans le poste de pilotage ─ Transport commercial aérien

1. Nul n'est autorisé à admettre qui que ce soit dans le poste de pilotage d'un aéronef se livrant à des opérations de transport aérien commercial, sauf si la personne admise est :
2. Un membre de l’équipage de conduite ;
3. Un représentant de la Régie responsable de la certification, de la délivrance de licences ou d'une inspection, si ceci est requis dans l'exécution de ses fonctions officielles ; ou
4. Autorisée par les instructions figurant dans l’OM et conformément à celles-ci.
5. Le commandant de bord doit s'assurer que :
6. Dans l'intérêt de la sécurité, l'admission dans le poste de pilotage n'entraîne pas une distraction et/ou une ingérence avec les opérations de vol ; et
7. Toutes les personnes se trouvant dans le poste de pilotage soient mises au courant des procédures de sécurité pertinentes.

14 CFR 121.547 ; 125.315

JAR-OPS : 1.100

#### Admission d’un inspecteur dans le poste de pilotage ─ Transport commercial aérien

1. Lorsque, dans l'exercice de ses fonctions consistant à effectuer une inspection, un inspecteur de la Régie présente [LE FORMULAIRE D'ACCRÉDITATION D'INSPECTEUR] au PIC d'un aéronef se livrant à des opérations de transport aérien commercial, ce dernier doit donner à l'inspecteur un accès libre et ininterrompu au poste de pilotage de l'aéronef.

14 CFR 121.548 ; 125.317

JAR-OPS : 1.145

#### Devoirs lors des phases critiques du vol ─ Transport commercial aérien

1. Aucun membre de l'équipage de conduite n'est autorisé à se livrer à quelque tâche que ce soit lors d'une phase critique du vol, sauf celles qui sont requises pour exploiter l'aéronef en toute sécurité.
2. Nul PIC n'est autorisé à permettre à un membre de l'équipage de conduite de se livrer, lors d'une phase critique du vol, à quelque activité que ce soit qui puisse le distraire ou le gêner dans les tâches qui lui sont affectées.

14 CFR 121.542

#### Manipulation des commandes ─ Transport commercial aérien

1. Nul PIC n'est autorisé à permettre à une personne non qualifiée de manipuler des commandes d'un aéronef lors des opérations de transport aérien commercial.
2. Nul n'est autorisé à manipuler les commandes d'un aéronef lors d'opérations de transport aérien commercial, sauf si cette personne est qualifiée pour remplir les fonctions s'appliquant à un membre de l'équipage et sur autorisation du titulaire de l'AOC.

14 CFR 121.545 ; 125.313 ; 135.115

#### Situations anormales simulées en vol ─ Transport commercial aérien

1. Nul n'est autorisé à causer ou à se livrer à des situations anormales ou d'urgence simulées ou à simuler artificiellement des IMC lors d'opérations de transport aérien commercial.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.5

JAR-OPS : 1.370

#### Remplir le livret technique de l’aéronef ─ Transport commercial aérien et travail aérien

1. Le commandant de bord doit s'assurer que toutes les parties du livret technique de l’aéronef sont remplies au moment approprié avant, pendant et après les vols, dont :
2. Le carnet de route ; et
3. La section relative aux dossiers de maintenance.

N. B. : Les impératifs relatifs au carnet de route et aux dossiers de maintenance du livret technique de l’aéronef sont prescrits par les paragraphes 9.4.1.5 et 9.5.1.9 de la présente réglementation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.5.4 ; 4.5.5 ; 13.2.3, 11.4.1R ; 11.4.2R

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.8.2.1 ; 2.8.2.2R ; 3.4.5.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.5.5 ; 9.4.1R ; 9.4.2R

#### Compte rendu des irrégularités mécaniques

1. Au terme de chaque vol, chaque PIC est responsable de transmettre à l’exploitant un compte rendu de toute défaillance connue ou soupçonnée présentée par l’avion.
2. Au terme de chaque vol, chaque PIC est responsable de transmettre à l’exploitant un compte rendu de toute défaillance connue ou soupçonnée présentée par l’hélicoptère.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.5.4

OACI, Annexe 6, Partie II : 3.4.5.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.5.4

14 CFR 121.701; 125.323; 135.65(b)

#### Compte rendu des déficiences des installations et aides à la navigation

1. Chaque membre de l'équipage doit rendre compte, sans retard, de toute déficience ou irrégularité d'une installation ou d'une aide à la navigation observée lors de l'exploitation, à la personne responsable de l'installation ou de l'aide à la navigation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.1.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.1.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.1

14 CFR 125.321 ; 91.187

#### Rapports sur les conditions dangereuses

1. Le commandant de bord doit rendre compte à l'installation ATC appropriée, sans retard et avec suffisamment de détails pour être pertinent pour la sécurité d'autres aéronefs, de toute condition dangereuse rencontrée en vol, y compris celles qui sont associées aux conditions météorologiques.
2. Le PIC doit transmettre un rapport spécial sur les conditions de freinage sur la piste lorsque celles-ci ne sont pas aussi favorables que ce qui a été signalé.

*N. B. : Les procédures de rapport spécial concernant les conditions de freinage sur la piste figurent au Doc 4444 de l’OACI,* Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien *(PANS-ATM), Chapitre 4 et Appendice 1.*

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.4.2.1, 4.4.3

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.4.2 ; 2.2.4.3R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.4.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.13R ; 2.14R

14 CFR 125.321

#### Rapports sur les incidents

1. RAPPORT SUR LES INCIDENTS DE CIRCULATION AÉRIENNE. Le commandant de bord doit soumettre, sans retard, un rapport d'incident de circulation aérienne chaque fois qu'un aéronef en vol a été mis en danger par :
2. Une quasi collision avec un autre aéronef ou un objet ;
3. Des procédures de circulation aérienne défectueuses ou un manque de conformité aux procédures applicables par l'ATC ou par l'équipage de conduite ; ou
4. Une défaillance des installations ATC.
5. OISEAUX. Au cas où un oiseau constitue un danger en vol ou de collision qui s'est produite avec un oiseau, le commandant de bord doit, sans retard :
6. Informer la station au sol appropriée chaque fois que des oiseaux présentent un danger potentiel ; et
7. Soumettre un rapport écrit de collision avec des oiseaux après l'atterrissage.
8. MARCHANDISES DANGEREUSES. Le commandant de bord doit, si la situation le permet, informer l'installation ATC appropriée de toute situation d'urgence qui se produit en vol portant sur des marchandises dangereuses se trouvant à bord.
9. INGÉRENCE ILLÉGALE. Le commandant de bord doit soumettre, sans retard, un rapport aux autorités locales et à la Régie, à la suite de tout acte d'ingérence illégale avec les membres d'équipage à bord d'un aéronef.

OACI, Annexe 6, Partie I : 14.3(b)(2)

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.9.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.1.6 ; 11.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.2 ; 1.1.3

OACI, Annexe 18 : 12.1

JAR-OPS : 1.420 ; 1.1245

#### Déclaration d'accident

1. Le PIC doit notifier la Régie appropriée la plus proche, par le moyen le plus rapide dont il dispose, de tout accident de son aéronef ayant entraîné une blessure grave ou la mort de toute personne ou des dégâts substantiels à l'aéronef ou à des biens.
2. Il doit soumette à la Régie un rapport sur tout accident qui s'est produit pendant qu'il était responsable du vol.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.5.3

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.5.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.5.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.1.4

49 CFR 830.5

JAR-OPS : 1.425

#### Utilisation des enregistreurs de conservations de poste de pilotage et de données de vol

1. Le PIC doit s'assurer que chaque fois qu'un aéronef est doté d'enregistreurs de bord, leur fonctionnement est vérifié et qu'ils fonctionnent continuellement :
2. Pour un FDR, du moment où l'aéronef commence son roulement de décollage jusqu'à la fin de roulement d'atterrissage ; et
3. Pour un CVR, du début de la liste de pointage avant la mise en route jusqu'à la fin de la liste de pointage une fois l'aéronef sécurisé.
4. Le PIC n'est pas autorisé à permettre qu'un FDR ou qu'un CVR soit débranché, éteint ou effacé en vol, sauf si cela s'avère nécessaire pour préserver les données pour une enquête portant sur un accident ou un incident.
5. En cas d'accident ou d'incident, le PIC doit agir de façon à préserver les données enregistrées aux fins d'enquête à la fin du vol.

N. B. : L'Annexe de l'OACI, de manière générale, impose qu'un commandant de bord ne doit pas éteindre le CVR/FDR en vol. Cependant, dans la réglementation de nombreux États contractants, le paragraphe 8.5.1.24(b) de la présente sous-section permet au commandant de bord d'arrêter l'enregistrement pour empêcher d'effacer les données d'un accident ou d'un incident qui seraient autrement perdues.

OACI, Annexe 6, Partie I : 6.3.2 ; 6.3.5.2.1 ; 11.6

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.4.16.4.2 ; 2.4.16.4.3 ; 2.4.16.4.4 ; 3.11.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.3.4.2, 4.3.4.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.7.4.2, 4.7.4.3

14 CFR 91.609 ; 121.344(g)

JAR-OPS : 1.160

#### Oxygène pour les membres de l'équipage ─ Approvisionnement minimum et utilisation

1. Le commandant de bord doit s'assurer que les membres de l'équipage disposent d'oxygène et de respirateurs en quantité suffisante pour tous les vols à des altitudes telles qu'un manque d'oxygène pourrait entraîner une diminution de leurs facultés.
2. L'approvisionnement minimal en oxygène à bord de l'aéronef ne doit en aucun cas être inférieur à ce qui est prescrit par la Régie.

N. B. : Les impératifs portant sur l'approvisionnement en oxygène et son utilisation sont prescrits au paragraphe 7.9.1.13 de la présente réglementation.

1. Le PIC doit s'assurer que tous les membres de l'équipage de conduite qui se livrent à des tâches essentielles pour l'exploitation d'un aéronef en vol en toute sécurité, se servent continuellement d'oxygène à des altitudes de cabine excédant 3 000 m pendant plus de 30 minutes et chaque fois que l'altitude de la cabine dépasse 4 000 m.
2. Un pilote se trouvant aux commandes d'un aéronef pressurisé en vol doit porter et utiliser un masque à oxygène :
3. Pour les opérations d'aviation générale à des FL de plus de 350 s'il n'y a pas d'autre pilote à un poste de pilotage ; et
4. Pour les opérations de transport aérien commercial à des FL de plus de 250 s'il n'y a pas d'autre pilote à un poste de pilotage.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.9.1 ; 4.3.9.2 ; 4.4.5.1 ; 4.4.5.2

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.2.3.1 ; 2.2.3.8 ; 2.2.4.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.8.1 ; 2.3.8.2 ; 2.4.5 ; 4.8 ; 4.8.1 ; 4.8.2 ; 4.8.3 ; 4.8.4R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.1 ; 2.10 ; 2.11

14 CFR 91.211 ; 121.333(a)-(c) ; 135.89

JAR-OPS : 1.385

#### Appareils électroniques portables

1. Nul PIC ou SCCM n'est autorisé à permettre à qui que ce soit d'utiliser, à bord d'un aéronef, un appareil électronique portable qui peut avoir un effet négatif sur le fonctionnement des systèmes et de l'équipement de l'aéronef, et personne n'est autorisé à le faire, sauf si :
2. Pour les opérations IFR autres que le transport commercial aérien, le PIC autorise au préalable l'utilisation d'un tel appareil ; ou
3. Pour les opérations de transport aérien commercial, le titulaire de l'AOC détermine quels sont les appareils acceptables et publie cette information dans l’OM pour que les membres de l'équipage s'en servent ; et
4. Que le PIC informe les passagers de cette utilisation autorisée.

14 CFR 91.21

JAR-OPS : 1.110

#### Transport de marchandises dangereuses

1. Nul n'est autorisé à transporter des marchandises dangereuses à bord d'un aéronef immatriculé ou exploité dans [ÉTAT], sauf :
2. Sur autorisation écrite de la Régie et sous réserve de toute conditions qu'elle peut imposer en accordant une telle autorisation ; et
3. Conformément au Doc 9284 de l’OACI, *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, et à toute variation de ces instructions que la Régie peut imposer de temps à autre et en donner notification à l'OACI.

OACI, Annexe 6, Partie I : 3.4

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.1.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.2

OACI, Annexe 18 : 2.2.1 2.2.2R 2.2.3R 2.3R 2.5.1

#### Microphones

1. Pour les titulaires d'AOC exploitant un aéronef, un membre de l'équipage de conduite requis doit utiliser un micro-rail ou un laryngophone pour communiquer avec les autres membres de l'équipage et les ATS en-dessous du niveau ou de l'altitude de transition.
2. Pour les opérations d'aviation générale à bord d'un avion, d'un hélicoptère ou d'un aéronef à sustentation motorisée, un membre de l'équipage de conduite requis doit utiliser un micro-rail ou un laryngophone pour communiquer avec les autres membres de l'équipage et les ATS en-dessous du niveau ou de l'altitude de transition.
3. Pour les opérations de travail aérien, un membre de l'équipage de conduite requis doit utiliser un micro-rail ou un laryngophone pour communiquer avec les autres membres de l'équipage et les ATS en-dessous du niveau ou de l'altitude de transition, en fonction de la mission.

OACI, Annexe 6, Partie I : 6.21

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.4.14 ; 3.6.11

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.14

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.10R

## Planification et supervision du vol

#### Soumission d'un plan de vol

1. Avant d'effectuer l'un de ceux qui suivent, un pilote doit soumettre un plan de vol VFR ou IFR, selon le cas, pour :
2. Tout vol (ou partie de celui-ci) assuré avec un service ATC ;
3. Tout vol IFR dans un espace aérien à service consultatif ;
4. Tout vol ayant lieu dans ou vers des régions désignées, ou le long de routes désignées, lorsque cela est requis par les services ATC appropriés pour faciliter la communication d'informations de vol et des services d'alerte et de recherche et de sauvetage ;
5. Tout vol ayant lieu dans ou vers des régions désignées, ou le long de routes désignées, lorsque cela est requis par le service ATC approprié pour faciliter la coordination avec des unités militaires ou des installations ATC appropriées d'États adjacents pour éviter la nécessité d'une interception aux fins d'identification ; et
6. Tout vol franchissant des frontières internationales.
7. Le PIC doit soumettre un plan de vol à l'installation ATC appropriée avant le départ ou pendant le vol, sauf si des arrangements ont été passés pour la soumission de plans de vol répétitifs.
8. Sauf autrement prescrit par le service ATC approprié, un pilote doit soumettre un plan de vol à l'installation ATC appropriée :
   * + 1. Au moins 60 minutes avant le départ ; ou
9. S'il est soumis en vol, au moment qui assurera sa réception par l'installation ATC appropriée au moins 10 minutes avant le moment où l'aéronef devrait atteindre :
   * + 1. Le point d'entrée prévu dans la région de contrôle ou à service consultatif ; ou
       2. Le point de croisement d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.

OACI, Annexe 2 : 3.3.1.1 ; 3.3.1.2 ; 3.3.1.3 ; 3.3.1.4

14 CFR 91.173

#### Plan de vol du contrôle de la circulation aérienne ─ Transport commercial aérien

1. Sauf sur autorisation de la Régie, nul n'est autorisé à faire décoller un aéronef de transport commercial aérien si un plan de vol ATC n'a pas été soumis.

14 CFR 91.173

#### Contenu d'un plan de vol

1. Toute personne soumettant un plan de vol IFR ou VFR doit inclure dans le plan de vol les informations suivantes :
2. Identification de l'aéronef ;
3. Règles de vol et type de vol ;
4. Nombre et type(s) d'aéronef(s) et catégorie de turbulence de sillage ;
5. Équipement ;
6. Aérodrome de départ et de dégagement (si cela est requis) ;
7. Heure estimée de départ du poste de stationnement ;
8. Vitesse(s) de croisière ;
9. Niveau(x) de croisière ;
10. Route à suivre ;
11. Aérodrome de dégagement en route (si cela est requis) ;
12. Aérodrome de destination et de dégagement (si cela est requis) ;
13. Autonomie ;
14. Nombre total de personnes à bord ;
15. Équipement d'urgence et de survie ; et
16. Autres informations.

OACI, Annexe 2 : 3.3.2

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.4.2 ; 4.3.4.3.1 ; 4.3.4.3.2

14 CFR 91.153(a), 91.169(a)

#### Nouvelle autorisation prévue

1. Si, lors de la planification d'un vol, une personne détermine qu'il est possible, en fonction des réserves de carburant, qu'un vol puisse pouvoir changer de destination en se conformant toujours aux impératifs de réserve minimale de carburant prévue, elle doit notifier l'installation ATC appropriée de cette possibilité lorsque le plan de vol est soumis.

N. B. : Cette disposition a pour but de faciliter une nouvelle autorisation vers une destination modifiée, normalement au-delà de l'aérodrome de destination prévu.

OACI, Annexe 2 : 3.6.1.3

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.4.7

#### Changements d'un plan de vol

1. Lorsqu'un changement est apporté à un plan de vol soumis pour un vol contrôlé IFR ou VFR, le pilote doit en rendre aussi rapidement que possible à l'installation STC appropriée.
2. Pour les vols VFR autres que ceux qui ont lieu en tant que vols contrôlés, le PIC doit rendre compte, dès que possible, à l'installation ATC appropriée des changements importants apportés.

N. B. : Les informations soumises avant le départ concernant l'autonomie ou le nombre total de personnes transportées à bord, si elles ne sont pas correctes au moment du départ, constituent un changement important dont il faut rendre compte.

OACI, Annexe 2 : 3.3.4

#### Clôture d'un plan de vol

1. Le commandant de bord doit faire, soit en personne, soit par radio à l'installation ATC appropriée, un rapport d'arrivée dès que possible après l'atterrissage à l'aérodrome de destination, sauf si l'ATC effectue automatique la clôture d'un plan de vol.
2. Lorsqu'un plan de vol a été soumis pour une partie du vol, mais pas pour l'arrivée à destination, le pilote doit effectuer la clôture du plan de vol en route avec l'installation ATC appropriée.
3. Lorsqu'il n'y a pas d'installation ATC à l'aérodrome d'arrivée, le pilote doit contacter celle qui est la plus proche pour clore le plan de vol dès que cela s'avère pratique après l'atterrissage, et par le moyen le plus rapide dont il dispose.
4. Les pilotes doivent inclure les éléments d'information suivants dans leurs rapports d'arrivée :
5. Identification de l'aéronef ;
6. Aérodrome de départ ;
7. Aérodrome de destination (seulement dans le cas d'un déroutement) ;
8. Aérodrome d'arrivée ; et
9. Heure d'arrivée.

OACI, Annexe 2 : 3.3.5.1 ; 3.3.5.2 ; 3.3.5.3 ; 3.3.5.4 ; 3.3.5.5

14 CFR 91.153(b) ; 91.169(d)

### Planification et préparation du vol

#### Navigabilité de l'aéronef et mesures de sécurité

1. Le commandant de bord n'est pas autorisé à exploiter un aéronef civil en vol tant qu'il n'est pas certain que :
2. L'aéronef est en état de navigabilité, dûment immatriculé et que les certificats appropriés se trouvent à bord ;
3. Les instruments et l'équipement installés à bord de l'aéronef sont appropriés, en tenant compte des conditions de vol attendues ; et
4. Toute maintenance requise a été effectuée et qu'une approbation de remise en service, le cas échéant, a été délivrée pour l'aéronef.
5. Pour les opérations de transport aérien commercial, le commandant de bord doit certifier, en signant le livret technique de l'aéronef, qu'il est certain que les impératifs stipulés au paragraphe 8.6.2.1(a) de la présente sous-section ont été satisfaits pour un vol particulier.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.1(a)–(c)

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.3.1(a)–(c) ; 3.4.3.1(a)–(c)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.1(a)–(c)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.4(a)–(c)

14 CFR 91.7

#### Caractère adéquat des installations d'exploitation

1. Nul n'est autorisé à commencer un vol tant qu'il n'a pas été déterminé par tous les moyens raisonnables disponibles que les aires au sol/sur l'eau et les installations disponibles et directement requises pour un tel vol et pour l'exploitation de l'aéronef en toute sécurité, sont adéquates, y compris les installations destinées aux communications et les aides à la navigation.
2. Un exploitant doit s'assurer que toute défaillance des installations observée durant les opérations est signalée à la Régie qui en est responsable, sans retard indu.
3. Sous réserve des conditions publiées de leur utilisation, les aérodromes et leurs installations doivent être constamment disponibles pour les vols lors de leurs heures d'ouverture publiées, quelles que soient les conditions météorologiques.
4. Dans le cadre de son système de gestion de la sécurité, un exploitant doit évaluer le niveau de RFFS disponible à tout aérodrome devant être spécifié dans le plan de vol d'exploitation afin de s'assurer qu'il existe un niveau de protection acceptable pour l'avion devant être utilisé.
5. Les informations ayant trait au niveau de protection RFFS jugé acceptable pour l'exploitant figurent dans l’OM.

Note 1 : « Moyens raisonnables » signifie l'utilisation, au point de départ, des informations dont l’exploitant dispose soit par des informations officielles publiées par le service d'information aéronautique, soit qu'il peut facilement obtenir auprès d'autres sources.

Note 2 : L'Annexe 6, Partie I, Supplément I de l'OACI contient les directives portant sur l'évaluation d'un niveau acceptable de protection RFFS dans les aérodromes.

Note 3 : Ces directives n'ont pas pour objet de limiter ou de réglementer l'exploitation d'un aérodrome. L'évaluation effectuée par l'exploitant n'affecte en rien les impératifs de l'Annexe 14, Volume 1 de l'OACI concernant les aérodromes.

*Note 4 : L’Annexe 19 de l’OACI comprend des dispositions relatives à la gestion de la sécurité pour les exploitants aériens. Des directives supplémentaires figurent dans le Doc 9859 de l'OACI,* Manuel de gestion de la sécurité (SMM).

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.1.1 ; 4.1.2 ; 4.1.3 ; 4.1.4 ; 4.1.5

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.1 ; 3.4.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.1.1 ; 2.1.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.1

14 CFR 121.105

#### Bulletins et prévisions météorologiques

1. Avant de commencer le vol, le commandant de bord doit bien connaître tous les renseignements météorologiques disponibles, appropriés au vol prévu.
2. Le PIC doit inclure, lors de la préparation à un vol s'éloignant des environs du lieu de départ, et pour chaque vol effectué en IFR :
3. Une étude des bulletins et prévisions météorologiques actuels ; et
4. La planification de mesures à entreprendre au cas où le vol ne peut pas être effectué comme prévu en raison des conditions météorologiques.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.4.1.1 ; 4.3.4.3.1 ; 4.3.4.3.2 ; 4.3.5.1 ; 4.3.5.2

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.3.3 ; 2.2.3.4.1 ; 2.2.3.4.2 ; 2.2.3.5(a) ; 3.4.3.4.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.5.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.5

14 CFR 91.103 (a)

#### Limitations dues aux conditions météorologiques pour les vols aux règles de vol à vue

1. Nul ne commencera un vol VFR si les bulletins actuels ou une combinaison des bulletins et prévisions météorologiques actuels n'indiquent pas que les conditions météorologiques le long de la route ou de la partie de route effectuée en VFR, au moment approprié, permettront les opérations VFR.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.5.1

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.3.4.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.5.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.6.1

14 CFR 91.103 (a)

#### Aérodromes de destination pour les vols aux règles de vol aux instruments

1. Nul n'est autorisé à effectuer un vol IFR, sauf si :
2. Au moment du décollage, les conditions météorologiques à l’aérodrome de départ sont égales ou supérieures aux minimums d'exploitation d’aérodrome établis par l’exploitant pour cette opération ;
3. Au moment du décollage ou au point de nouvelle planification en vol, les bulletins météorologiques actuels ou une combinaison des bulletins et prévisions météorologiques actuels indiquent que les conditions météorologiques à l’aérodrome où l’atterrissage est prévu ou à chaque aérodrome de dégagement seront, au moment de l’heure estimée de l'utilisation, égales ou supérieures aux minimums d'exploitation d’aérodrome établis par l’exploitant pour cette opération ; et
4. L’exploitant a été approuvé pour définir les valeurs incrémentales de hauteur du plafond nuageux et de visibilité devant être ajoutées aux minimums d’exploitation de l’héliport habituel de l’exploitant ou du lieu d’atterrissage.

Note 1 : Une dérogation partielle est accordée pour la planification de vol de transport commercial aérien IFR, en ce sens que les conditions météorologiques à la destination n'ont pas besoin d'être égales ou supérieures aux minimums d'approche pour autoriser et commencer un vol, pour autant que l'aérodrome de dégagement désigné réponde aux critères de sélection météorologiques IFR.

*Note 2 : La marge de temps communément admise pour l’« heure estimée d'utilisation » est d’1 heure avant et après la première et la dernière heure d’arrivée. Des considérations supplémentaires figurent au Doc 9976 de l’OACI,* Manuel de planification des vols et de gestion du carburant.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.5.2, 4.3.5.3

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.3.4.2 ; 2.2.3.4.3 ; 3.4.3.4.1.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.5.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.5 ; 2.6.2.2 ; 2.6.3.1

14 CFR 121.613 ; 135.219

#### Impératif portant sur un aérodrome de dégagement à destination pour les vols aux règles de vol aux instruments

1. [AAC] Nul n'est autorisé à commencer un vol IFR à bord d'un avion sans au moins un aérodrome de dégagement à destination indiqué sur le plan de vol, sauf :
2. La durée du vol, de l’aérodrome de départ ou du point de nouvelle planification en vol jusqu’à l’aérodrome de destination, est telle que, prenant en compte toutes les conditions météorologiques et les informations d’exploitation pertinentes au vol, il est raisonnablement certain qu’au moment estimé de l’utilisation :
   * + 1. À l’ETA à l’aérodrome prévu pour l’atterrissage et pendant un temps raisonnable avant et après cette heure, l’approche et l’atterrissage peuvent être effectuées en VMC ; et
       2. Des pistes séparées sont utilisables au moment estimé de l’utilisation de l’aérodrome de destination, avec au moins une piste ayant une IAP opérationnelle ; ou
3. Si l’aérodrome prévu pour l'atterrissage est isolé et qu’il n’y a pas d’aérodrome de dégagement à destination qui convienne, et :
   * + 1. S'il y a une IAP normale prescrite pour l'aérodrome prévu pour l'atterrissage par les autorités ayant compétence ;
       2. Un point de non-retour a été établi ; et
       3. Un vol ne peut continuer au-delà du point de non-retour, sauf si des informations météorologiques actuelles indiquent que les conditions météorologiques suivantes existeront au moment estimé de l'utilisation :
          1. Un plafond nuageux d’au moins 600 m au-dessus de l’élévation de l’aérodrome ; et
          2. Une visibilité d’au moins 5,5 km, ou supérieure de 4 km au minimum associé à l’IAP.
4. [AOC] Nul n'est autorisé à commencer un vol IFR dans un avion :
5. Sans au moins un aérodrome de dégagement à destination figurant dans le plan de vol, sauf si :
   * + 1. La durée du vol, de l’aérodrome de départ ou du point de nouvelle planification en vol jusqu’à l’aérodrome de destination, est telle que, prenant en compte toutes les conditions météorologiques et les informations d’exploitation pertinentes au vol, il est raisonnablement certain qu’au moment estimé de l’utilisation :
          1. L’approche et l'atterrissage peuvent se faire en VMC ; et
          2. Des pistes séparées sont utilisables au moment estimé de l’utilisation de l’aérodrome de destination, avec au moins une piste ayant une IAP opérationnelle ; ou
       2. L’aérodrome prévu pour l'atterrissage est un aérodrome isolé, et :
          1. Pour chaque vol vers un aérodrome isolé, un point de non-retour est déterminé ;
          2. Un vol effectué vers un aérodrome isolé ne se poursuivra pas au-delà du point de non-retour, sauf si une évaluation actuelle des conditions météorologiques, du trafic et autres conditions d’exploitation indique qu’un atterrissage peut se faire sans danger au moment estimé de l’utilisation ; et
          3. Les impératifs relatifs au carburant du paragraphe 8.6.2.15(b)(4)(iv) de la présente partie sont respectés ;
6. Sans au moins deux aérodromes de dégagement à destination figurant dans le plan d’exploitation et ATC, lorsque pour l’aérodrome de destination :
   * + 1. Les conditions météorologiques au moment de l’heure estimée de l’utilisation seront inférieures aux minimums d’exploitation d’aérodrome établis par l’exploitant pour cette opération ; ou
       2. Les renseignements météorologiques ne sont pas disponibles.

Note 1 : Des pistes séparées sont deux pistes ou plus du même aérodrome, configurées de façon à ce que si une est fermée, les opérations peuvent se poursuivre sur la ou les autres.

Note 2 : Le Doc 9976 de l’OACI, Manuel de planification des vols et de gestion du carburant, contient des instructions sur la planification des opérations vers des aérodromes isolés.

1. [AAC] Nul n'est autorisé à commencer un vol IFR à bord d’un hélicoptère :
2. Lorsqu’aucun aérodrome de dégagement est requis, sauf :
   * + 1. Si l'opération est effectuée dans le cadre de l'aviation générale ; et
       2. Si les informations météorologiques actuelles dont on dispose indiquent que les conditions météorologiques suivantes existeront de 2 heures avant à 2 heures après l'ETA :
          1. Un plafond nuageux d’au moins 300 m au-dessus de l’élévation de l’aérodrome ou au moins 120 m au-dessus du minimum d’approche le plus bas qui s’applique, quel que soit le plus important ; et
          2. Une visibilité d’au moins 3 km ;

N. B. : Ces valeurs peuvent être considérées comme étant un minimum lorsqu’une surveillance météorologique fiable et continue est maintenue. Lorsque seules des prévisions de « zone » sont disponibles, ces valeurs peuvent être accrues en conséquence.

1. Sans au moins un héliport de dégagement à destination figurant sur le plan de vol, sauf si les informations disponibles indiquent que les conditions à l’héliport prévu pour l’atterrissage et au moins un héliport de dégagement seront, à l’ETA, égales ou supérieures aux minimums d’exploitation de l’héliport.

N. B. : La pratique de certains États est de déclarer, aux fins de planification, des minimums plus élevés pour un héliport de dégagement que pour le même héliport prévu comme celui d’atterrissage prévu.

1. [AOC] Nul n'est autorisé à commencer un vol IFR à bord d’un hélicoptère :
2. Sans au moins un héliport ou lieu d’atterrissage de dégagement à destination figurant sur le plan de vol, sauf si les informations disponibles indiquent que les conditions à l’héliport prévu pour l’atterrissage seront, à l’heure d’arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums d’exploitation de l’héliport ;
3. Sans au moins deux héliports de dégagement à destination, les prévisions sont égales ou supérieures aux minimums d’exploitation de l’hélicoptère, indiqués dans le plan de vol et ATC lorsque, au moment du départ du vol, l’héliport de destination prévu est en-dessous des minimums d’exploitation ;
4. Si l'héliport prévu pour l'atterrissage est isolé et aucun héliport de dégagement ou autre lieu d’atterrissage n’est disponible, un point de non-retour doit être établi ; ou
5. Sauf si l’exploitant a été approuvé par la Régie pour définir les valeurs incrémentales de hauteur du plafond nuageux et de visibilité devant être ajoutées aux minimums d’exploitation de l’héliport habituel de l’exploitant ou du lieu d’atterrissage.
6. Les impératifs de plafond et de visibilité pour les opérations effectuées conformément aux paragraphes 8.6.2.6(a) à (d) de la présente sous-section peuvent être réduits sur approbation de la Régie pour :
7. D’autres catégories d’aéronef, comme ceux à sustentation motorisée et les dirigeables ; et
8. Le transport commercial aérien lorsque la Régie a approuvé des minimums de dégagement comme étant d’un niveau équivalent de sécurité, basé sur les résultats d’une évaluation spécifique des risques en matière de sécurité par l’exploitant, contenant ce qui suit :
   * + 1. Les capacités de l'exploitant ;
       2. Les capacités générales de l’avion et de ses systèmes ;
       3. Les technologies, les capacités et les infrastructures disponibles à l’aérodrome ;
       4. La qualité et la fiabilité des informations météorologiques ;
       5. Les dangers et risques identifiés pour la sécurité, associés à la variation de chaque aérodrome de dégagement ; et
       6. Les mesures spécifiques d’atténuation

N. B. : Les Doc 9859, Manuel de gestion de la sécurité, et 9976, Manuel de planification des vols et de gestion du carburant, de l’OACI contiennent des instructions sur la façon de mener une évaluation des risques en matière de sécurité et de déterminer les variations, avec des exemples de variations.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.4.3.1 ; 4.3.4.3.2 ; 4.3.4.4

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.3.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.4.2.1 ; 2.3.4.2.2 ; 2.3.4.2.3R ; 2.3.5.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.6.2.1 ; 2.6.2.2 ; 2.7.1

14 CFR 91.169(b)

JAR-OPS : 1.295(c)

#### Critères de sélection d'un aérodrome de dégagement pour vol aux règles de vol aux instruments

1. Si des minimums sont publiés pour un aérodrome de dégagement, nul PIC ne peut en désigner un dans un plan de vol IFR à moins que les prévisions disponibles n'indiquent que les conditions météorologiques à l’ETA à cet aérodrome de dégagement seront égales ou supérieures :
2. [AAC] À ceux publiés au moment du décollage de l’aérodrome de départ ; ou
3. [AOC] Aux minimums établis par l’exploitant pour cette opération au moment :
   * + 1. Du décollage de l’aérodrome de départ ; ou
       2. Du point de nouvelle planification en vol.
4. Si des minimums ne sont pas publiés pour un aérodrome de dégagement et s'il n'y a pas d'interdiction d'utilisation de cet aérodrome en tant que dégagement pour un vol IFR, chaque commandant de bord doit s'assurer que les conditions météorologiques au moment de l'ETA y seront égales ou supérieures à :
5. Pour les avions :
   * + 1. Pour une procédure de PA, un plafond d'au moins 180 m et une visibilité supérieure ou égale à 3 km ; ou
       2. Pour une procédure de NPA, un plafond d'au moins 240 m et une visibilité supérieure ou égale à 5 km.
6. Pour les hélicoptères :
   * + 1. Un plafond de 60 m au-dessus du minimum pour l’approche à exécuter et une visibilité d’au moins 1,6 km, mais jamais moins que la visibilité minimale pour l’approche à exécuter ; ou
       2. Si aucune IAP n’a été publiée et aucune IAP spéciale n’a été remise par la Régie à l’exploitant, pour l’aérodrome de dégagement, les minimums de plafond et de visibilité sont ceux qui permettent une descente de la MEA, l’approche et l’atterrissage en VFR de base.
7. Le tableau des minimums de planification servira à sélectionner des aérodromes de dégagement pour les vols IFR.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Minimums de planification**  *(Plafond et RVR/visibilité requis, si cela s’applique)* | | |
| **Type d'approche** | **Aérodrome avec** | |
|  | Au moins deux procédures d'approche séparées basées sur deux aides séparées pour deux pistes séparées *(Voir note ci-dessous)* | Au moins deux procédures d'approche séparées basées sur deux aides séparées pour une piste ou, au moins une procédure d'approche basée sur une aide pour une piste |
| **Approche de précision CAT I, III (ILS, MLS)** | Minimums PA CAT I | Minimums NPA |
| **Approche de précision CAT I (ILS, MLS)** | Minimums NPA | Minimums d'approche indirecte ou, s'ils ne sont pas disponibles, minimums de NPA plus 60 m/1 000 m |
| **Approche de non-précision** | Les minimums de NPA les plus bas plus 60 m/1 000 m ou minimums d'approche indirecte | Les minimums de NPA les plus élevés plus 60 m/1 000 m ou minimums d'approche indirecte |
| **Approche indirecte** | Minimums d'approche indirecte | Minimums d'approche indirecte |

N. B. : Les pistes d'un même aérodrome sont considérées comme étant séparées lorsqu'elles le sont par des surfaces d'atterrissage qui peuvent se superposer ou se croiser de façon à ce que si une piste est bloquée, elle n'empêchera pas le type d'opération prévue sur l'autre piste et chaque surface d'atterrissage a une approche séparée avec une aide séparée.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.4.1 ; 4.3.4.2 ; 4.3.4.3 ; 4.3.5.2

OACI, Annexe 6, Partie II : 3.4.3.4.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.5.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2 ; 2.5 ; 2.6.3.2 ; 2.6.2.1 ; 2.6.2.2 ; 2.7.1

14 CFR 91.169(c)

JAR-OPS : 1.297

#### Dégagements en mer pour les vols d'hélicoptères

1. Nul n'est autorisé à désigner un lieu de dégagement d'atterrissage en mer :
2. Lorsqu'il est possible de transporter suffisamment de carburant pour un atterrissage de dégagement sur terre ; ou
3. Lorsque l'environnement de dégagement en mer est hostile.

N. B. : La sélection de lieux de dégagement en mer peut être pour les cas exceptionnels, dont les détails ont été approuvés par la Régie, et peut ne pas comprendre le renforcement de charge en IMC.

1. Toute personne qui sélectionne un lieu d'atterrissage de dégagement en mer doit envisager ce qui suit :
2. Utiliser un lieu de dégagement à terre jusqu'au point de non-retour. Le lieu de dégagement en mer ne peut être utilisé qu'après un point de non-retour.
3. Pouvoir arriver au lieu de dégagement avec un moteur en panne.
4. Garantir qu'une héliplate-forme est disponible.
5. Les informations météorologiques à l'héliplate-forme provenant d'une source approuvée par la Régie doivent être disponibles.
6. Une procédure d'IAP doit être prescrite et disponible pour les vols IFR.
7. Lorsqu'il faut déterminer si le lieu de dégagement convient, les systèmes de commande et les composants critiques doivent être mécaniquement fiables.

N. B. : La technique d'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol après une défaillance des commandes peut interdire la sélection de certaines héliplate-formes en tant qu'aérodrome de dégagement. La fiabilité mécanique des systèmes de commande critiques doit être prise en compte pour déterminer si un lieu de dégagement en mer convient et est nécessaire.

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.4.2 ; 2.3.4.3 ; 2.3.4.4R ; 2.4.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.6.3.1 ; 2.7.2 ; 2.7.3R

#### Aérodromes de dégagement de départ ─ Opérations de transport aérien commercial

1. Nul ne peut autoriser ou effectuer le décollage d'un avion sans qu'un aérodrome de dégagement de départ soit spécifié dans le plan de vol au cas où :
2. Il ne serait pas possible de revenir à l'aérodrome de départ ; ou
3. Les conditions météorologiques à l’aérodrome de départ sont inférieures aux minimums d’atterrissage sur l’aérodrome établis par l’exploitant pour cette opération.
4. Chaque exploitant doit s'assurer que chaque aérodrome de dégagement de départ spécifié se trouve dans les limites de temps de vol suivantes de l’aérodrome de départ :
5. Pour un avion bimoteur, une heure de temps de vol à la vitesse de croisière avec un moteur ne fonctionnant pas, déterminée à partir du manuel d’exploitation de l’aéronef, calculé en ISA et conditions de vent nul, en utilisant la masse réelle au décollage ;
6. Pour un avion à trois moteurs ou plus, deux heures de temps de vol à la vitesse de croisière avec tous les moteurs fonctionnant, déterminée à partir du manuel d’exploitation de l’aéronef, calculé en ISA et conditions de vent nul, en utilisant la masse réelle au décollage ; ou
7. Pour les avions se livrant à des EDTO lorsqu’il n’y a pas d’aérodrome de dégagement répondant aux critères de distance des paragraphes 8.6.2.9(b)(1) ou (2) de la présente sous-section, le premier aérodrome de dégagement disponible se trouvant dans les limites de distance du temps maximum de déroutement approuvé par l’exploitant en tenant compte de la masse réelle au décollage.
8. Les impératifs de plafond et de visibilité pour les opérations effectuées conformément aux paragraphes 8.6.2.9(a) et (b) de la présente sous-section peuvent être réduits sur approbation de la Régie pour :
9. Le transport commercial aérien lorsque la Régie a approuvé des minimums de dégagement comme étant d’un niveau équivalent de sécurité, basé sur les résultats d’une évaluation spécifique des risques en matière de sécurité par l’exploitant, contenant ce qui suit :
   * + 1. Les capacités de l'exploitant ;
       2. Les capacités générales de l’avion et de ses systèmes ;
       3. Les technologies, les capacités et les infrastructures disponibles à l’aérodrome ;
       4. La qualité et la fiabilité des informations météorologiques ;
       5. Les dangers et risques identifiés pour la sécurité, associés à la variation de chaque aérodrome de dégagement ; et
       6. Les mesures spécifiques d’atténuation

N. B. : Les Doc 9859, Manuel de gestion de la sécurité, et 9976, Manuel de planification des vols et de gestion du carburant, de l’OACI contiennent des instructions sur la façon de mener une évaluation des risques en matière de sécurité et de déterminer les variations, avec des exemples de variations.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.4.1.1 ; 4.3.4.1.2 ; 4.3.4.1.3

OACI, Annexe 6, Partie II : 3.4.3.4.1

14 CFR 121.617 (a)

JAR-OPS : 1.295 (b)

#### Distance maximale d'un aérodrome adéquat pour les avions sans approbation pour opérations en temps de déroutement prolongé ─ [AOC]

1. Sauf approbation spécifique de la Régie (approbation EDTO), le titulaire d'un AOC n'est pas autorisé à exploiter un avion avec deux moteurs ou plus sur une route ayant un point plus éloigné d'un aérodrome adéquat que, dans le cas :
2. D’avions à turbine, la distance franchie en 60 minutes de vol à la vitesse de croisière avec un moteur en panne, déterminée conformément au paragraphe 8.6.2.10(b) de la présente sous-section ; ou
3. D'avions à moteur à piston :
   * + 1. La distance franchie en 120 minutes de vol à la vitesse de croisière avec un moteur en panne, déterminée conformément au paragraphe 8.6.2.10(b) de la présente sous-section ; ou
       2. 555 km, quel que soit le moins important.
4. Le titulaire d'un AOC doit déterminer une vitesse pour le calcul de la distance maximale d'un aérodrome adéquat pour chaque type d'avion à deux moteurs ou plus opérants, sans excéder la Vmo, en se basant sur la vitesse anémométrique réelle que l'avion peut maintenir avec un moteur en panne, dans les conditions suivantes :
5. Atmosphère type internationale ;
6. Vol en palier :
   * + 1. Pour les avions à turbine :
          1. À FL 170 ; ou
          2. Au FL maximum auquel l'avion, avec un moteur en panne, peut monter et se maintenir en utilisant la vitesse ascensionnelle brute spécifiée dans le manuel de vol de l'aéronef, quel que soit le moindre ;
       2. Pour les avions à moteur à piston :
          1. À FL 80 ; ou
          2. Au FL maximum auquel l'avion, avec un moteur en panne, peut monter et se maintenir en utilisant la vitesse ascensionnelle brute spécifiée dans le manuel de vol de l'aéronef, quel que soit le moindre ;
7. Poussée ou puissance maximale continue pour le moteur qui fonctionne toujours ;
8. La masse d'un avion qui n'est pas inférieure à celle qui résulte :
   * + 1. D'un décollage au niveau de la mer à une masse maximale certifiée au décollage jusqu'au moment où le temps écoulé depuis le décollage est égal au seuil applicable prescrit au paragraphe 8.6.2.10(a) de la présente sous-section ;
       2. D'une montée avec tous les moteurs à l'altitude de croisière optimale à long rayon d'action jusqu'au moment où le temps écoulé depuis le décollage est égal au seuil applicable prescrit au paragraphe 8.6.2.10(a) de la présente sous-section ; et
       3. D'une croisière avec tous les moteurs à l'altitude de croisière à long rayon d'action jusqu'au moment où le temps écoulé depuis le décollage est égal au seuil applicable prescrit au paragraphe 8.6.2.10(a) de la présente sous-section.
9. Le titulaire d'un AOC doit s'assurer que toutes les données suivantes, spécifiques à chaque type ou variante, figurent dans l’OM :
10. La vitesse de croisière avec un moteur en panne déterminée conformément au paragraphe 8.6.2.10(b) de la présente sous-section ; et
11. La distance maximale d'un aérodrome adéquat, déterminée conformément aux paragraphes 8.6.2.10(a) et (b) de la présente sous-section.

N. B. : Les vitesses et altitudes (FL) spécifiées ci-dessus ne sont indiquées que pour être utilisées pour établir la distance maximale d'un aérodrome adéquat.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.7.2.1 ; 4.7.2.2 ; 4.7.2.3

OACI, Annexe 6, Partie II : 3.4.3.4.1

14 CFR 121.161

JAR-OPS : 1.245

#### Impératifs pour les opérations en déroutement prolongé ─ Avions [AOC]

1. Le titulaire d'un AOC ne doit pas se livrer à des opérations au-delà de la distance du seuil déterminée conformément au paragraphe 8.6.2.10 de la présente partie, sauf si la Régie approuve qu'il le fasse.
2. En demandant une approbation EDTO, chaque titulaire d'AOC doit démontrer à la satisfaction de la Régie que :
3. POUR LES AVIONS :
   * + 1. Pour tous les avions :
          1. La limitation EDTO de temps la plus importante, si elle est indiquée dans le manuel de vol de l'aéronef (directement ou par référence) et pertinente pour cette opération particulière, n’est pas dépassée ; et
          2. Le carburant supplémentaire requis par le paragraphe 8.6.2.15 de la présente partie doit comprendre celui qui est nécessaire pour se conformer au scénario de carburant critique EDTO établi par la Régie.
       2. Pour les avions à deux moteurs à turbine, l’avion est certifié EDTO et la Régie a vérifié :
          1. La fiabilité du système de propulsion ;
          2. La certification de navigabilité pour l’EDTO de ce type d’avion ;
          3. Le programme de maintenance EDTO ; et
          4. Le manuel de contrôle de maintenance ou le manuel EDTO.
4. Elle a effectué une évaluation des risques en matière de sécurité, démontrant comment un niveau de sécurité équivalent sera maintenu en tenant compte de ce qui suit :
   * + 1. Les capacités de l'exploitant ;
       2. La fiabilité générale de l’avion ;
       3. La fiabilité de chaque système à durée limitée ;
       4. Les informations pertinentes provenant du constructeur de l’avion ; et
       5. Les mesures spécifiques d’atténuation
5. Avant d'effectuer un vol EDTO, le titulaire d'un AOC doit s'assurer qu'un aérodrome de dégagement en route EDTO qui convienne est disponible, soit dans le temps de déroutement approuvé ou un temps de déroutement basé sur l'état de fonctionnement de l'avion généré par la MEL, quel que soit le plus court.
6. Nul titulaire d'un AOC ne doit commencer un vol sauf si, lors du temps possible d'arrivée, l'aérodrome de dégagement en route requis sera disponible et si les informations disponibles indiquent que les conditions y seront égales ou supérieures aux minimums d'exploitation approuvés pour l'opération.
7. Nul titulaire d'un AOC n’effectue d’opérations de plus de 60 minutes à partir d’un point en route jusqu’à un aérodrome de dégagement en route, sauf s’il s’assure de ce qui suit :
8. Pour tous les avions :
   * + 1. Des aérodromes de dégagement en route sont identifiés ; et
       2. Les informations les plus à jour sont fournies à l’équipage de conduite sur les aérodromes de dégagement en route identifiés, dont leur statut opérationnel et leurs conditions météorologiques ;
9. Pour les avions à deux moteurs à turbine, les informations les plus à jour fournies à l’équipage de conduite indiquent que les conditions aux aérodromes de dégagement en route seront égales ou supérieures aux minimums l’exploitation de l’aérodrome pour l’opération au moment estimé de son utilisation ; et
10. Ces impératifs font partie :
    * + 1. Des procédures opérationnelles et de régulation des vols ;
        2. Des procédures d’exploitation ; et
        3. Des programmes de formation des exploitants.
11. Nul titulaire d'un AOC ne doit aller au-delà du seuil approuvé par la Régie, sauf si :
12. Les aérodromes de dégagement en route identifiés ont été réévalués quant à leur disponibilité ; et
13. Les informations les plus à jour indiquent que, pendant le temps estimé d’utilisation, les conditions à ces aérodromes seront égales ou supérieures aux minimums d’exploitation de l’exploitant établis pour cette opération ; ou
14. Des conditions sont identifiées, qui empêchent une approche et un atterrissage en toute sécurité à cet aérodrome lors du moment estimé d’utilisation et une autre marche à suivre a été déterminée.

Note 1 : L'Annexe 6, Partie I, Supplément C de l’OACI contient des instructions pour se conformer aux impératifs de ces dispositions.

Note 2 : FAA AC 120-42B (tel qu’amendé), Opérations prolongées (ETOPS et opérations polaires), donne des instructions supplémentaires.

OACI, Annexe 6, Partie I : 3.2 ; 4.3.4.2, 4.7.1.1 ; 4.7.1.2 ; 4.7.2.2 ; 4.7.2.3 ; 4.7.2.3.1 ; 4.7.2.4 ; 4.7.2.5 ; 4.7.2.6 ; 4.7.2.7R

14 CFR 121.161

JAR-OPS : 1.246

#### Aérodromes de dégagement en route ─ Opérations en temps de déroutement prolongé [AOC]

1. Le commandant de bord doit s'assurer que les aérodromes de dégagement en route pour les vols EDTO sont sélectionnés et spécifiés dans les plans de vol ATC conformément au temps de déroutement EDTO approuvé par la Régie.
2. Nul ne sélectionne un aérodrome en tant qu'aérodrome de dégagement EDTO en route, sauf si les bulletins ou prévisions météorologiques appropriés, ou toute combinaison de ceux-ci, indiquent que durant la période commençant 1 heure avant et prenant fin 1 heure après le temps prévu d'arrivée à l'aérodrome, les conditions météorologiques seront égales ou supérieures aux minimums de planification prescrits au tableau ci-après et conformes à l'approbation EDTO de l'exploitant.
3. Les impératifs de plafond et de visibilité pour les opérations effectuées conformément aux paragraphes 8.6.2.12(a) et (b) de la présente sous-section peuvent être réduits sur approbation de la Régie pour :
4. Le transport commercial aérien lorsque la Régie a approuvé des minimums de dégagement comme étant d’un niveau équivalent de sécurité, basé sur les résultats d’une évaluation spécifique des risques en matière de sécurité par l’exploitant, contenant ce qui suit :
   * + 1. Les capacités de l'exploitant ;
       2. Les capacités générales de l’avion et de ses systèmes ;
       3. Les technologies, les capacités et les infrastructures disponibles à l’aérodrome ;
       4. La qualité et la fiabilité des informations météorologiques ;
       5. Les dangers et risques identifiés pour la sécurité, associés à la variation de chaque aérodrome de dégagement ; et
       6. Les mesures spécifiques d’atténuation

Note 1 : Les Doc 9859, Manuel de gestion de la sécurité, et 9976, Manuel de planification des vols et de gestion du carburant, de l’OACI contiennent des instructions sur la façon de mener une évaluation des risques en matière de sécurité et de déterminer les variations, avec des exemples de variations.

Note 2 : Les critères de prévisions météorologiques utilisés pour la sélection des aérodromes de dégagement pour les vols IFR le seront aussi pour celle des aérodromes de dégagement EDTO.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.4.2 ; 4.3.4.3.2 ; 4.3.4.4

#### Planification du carburant, de l'huile et de l'oxygène et marges d'imprévu

1. Nul n'est autorisé à commencer un vol s'il ne prend pas en compte le carburant, l'huile et l'oxygène requis pour assurer que le vol arrive à destination en toute sécurité, y compris toute réserve à transporter pour les imprévus.
2. Pour les avions en exploitation AOC, la quantité de carburant utilisable à transporter est basée au minimum sur :
3. Les données suivantes :
   * + 1. Les données en cours spécifiques à l’avion provenant d’un système de suivi de la consommation de carburant, si disponible ; ou
       2. Si les données en cours spécifiques à l’avion ne sont pas disponibles, celles qui sont fournies par le constructeur de l’avion ; et
4. Les conditions d'exploitation du vol prévu, dont ce qui suit :
   * + 1. Masse anticipée de l’avion ;
       2. NOTAM ;
       3. Bulletins météorologiques actuels ou une combinaison des bulletins et prévisions météorologiques actuels ;
       4. Procédures ATC, restrictions et délais anticipés ;
       5. Les effets des articles dont la maintenance a été ajournée et/ou les déviations de configuration ; et
       6. Toute autre condition pouvant retarder l'atterrissage de l'aéronef ou accroître la consommation de carburant, d'huile et/ou d’oxygène.
5. Le calcul de la quantité de carburant utilisable requise, effectué avant le vol, doit comprendre :
6. CARBURANT DE ROULAGE. La quantité de carburant dont la consommation est prévue avant le décollage, tenant compte des conditions locales à l’aérodrome de départ et de la consommation de carburant de l’APU ;
7. CARBURANT POUR LE VOYAGE. La quantité de carburant requise pour permettre à l’avion de voler du décollage jusqu’à l’atterrissage sur l’aérodrome de destination en tenant compte des conditions d'exploitation du paragraphe 8.6.2.13(b)(2) de la présente sous-section ;
8. CARBURANT EN CAS D’IMPRÉVU. La quantité de carburant requise pour compenser tout facteur imprévu. Elle ne peut correspondre à moins de 5 % du carburant requis pour le voyage ou de celui qui est requis du point de nouvelle planification en vol en se basant sur le taux de consommation utilisé pour planifier le carburant pour le voyage, mais elle ne doit en aucun cas être moins que la quantité requise pour voler pendant 5 minutes à la vitesse d’attente à 450 m au-dessus de l’aérodrome de destination dans les conditions normales.

N. B. : Les facteurs imprévus sont les facteurs susceptibles d’exercer une influence sur la consommation de carburant jusqu’à l’aérodrome de destination, par exemple, la déviation d'un avion en particulier par rapport aux données de consommation de carburant attendue, la déviation des conditions météorologiques par rapport aux prévisions, les délais prolongés et la déviation par rapport aux niveaux de vol et/ou de croisière prévus.

1. CARBURANT DE DÉGAGEMENT À DESTINATION. Qui est :
   * + 1. Lorsqu’un aérodrome de dégagement à destination est requis, la quantité de carburant requise pour permettre à l’avion :
          1. D’effectuer une approche interrompue à l’aérodrome de destination ;
          2. De monter à l’altitude de croisière attendue ;
          3. De suivre la route prévue ;
          4. De descendre au point où l’approche prévue débute ; et
          5. D'effectuer l’approche et l'atterrissage à l’aérodrome de dégagement à destination ; ou
       2. Lorsque deux aérodromes de dégagement à destination sont requis, la quantité de carburant, telle que calculée au paragraphe 8.6.2.13(c)(4)(i), requise pour permettre à l’avion de se rendre à l’aérodrome de dégagement à destination qui requiert la plus grande quantité de carburant de dégagement ; ou
       3. Lorsqu’un vol est effectué sans aérodrome de dégagement à destination, la quantité de carburant requise pour permettre à l’avion de voler pendant 15 minutes à la vitesse d’attente à 450 m au-dessus de l’élévation de l’aérodrome de destination dans des conditions normales ; ou
       4. Lorsque l’aérodrome prévu pour l'atterrissage est un aérodrome isolé :
          1. Pour un avion à moteur alternatif, la quantité de carburant requise pour voler pendant 45 minutes plus 15 pour cent du temps de vol prévu au niveau de croisière, y compris le carburant de réserve finale, ou deux heures, quel que soit le moindre ; ou
          2. Pour un avion à moteur à turbine, la quantité de carburant requise pour voler pendant deux heures à une consommation normale de croisière au-dessus de l’aérodrome de destination, ce qui comprend le carburant de réserve finale.
2. CARBURANT DE RÉSERVE FINALE. La quantité de carburant disponible à l’arrivée à l’aérodrome de dégagement à destination ou à l’aérodrome de destination lorsqu’aucun aérodrome de dégagement à destination n’est requis :
   * + 1. Pour un avion à moteur alternatif, la quantité de carburant requise pour voler pendant 45 minutes ; ou
       2. Pour un avion à moteur à turbine, la quantité de carburant requise pour permettre à l’avion de voler pendant 30 minutes à la vitesse d’attente à 450 m au-dessus de l’élévation de l’aérodrome dans des conditions normales ;
3. CARBURANT SUPPLÉMENTAIRE. La quantité de carburant supplémentaire requise pour permettre à l’avion de descendre selon les besoins et atterrir à un aérodrome de dégagement en cas de panne de moteur ou de perte de pressurisation, en partant de l’hypothèse qu'une telle défaillance se produira au point le plus critique de la route ; et
4. CARBURANT À LA DISCRETION. La quantité de carburant supplémentaire transportée à la discrétion du PIC.
5. Les exploitants déterminent une valeur de réserve de carburant finale pour chaque type et variante d’avion dans leur flotte, et l’arrondissent à un chiffre facile à retenir.
6. L’utilisation de carburant après le début du vol à des fins autres que celles originellement prévues lors de la planification préalable au vol requiert une réanalyse, et, le cas échéant, un ajustement de l’opération prévue.

N. B. : Dans la présente sous-section, rien n’empêche de modifier un plan de vol en cours de vol et de réorienter ce dernier vers un autre aérodrome, si les impératifs de la présente sous-section peuvent être respectés à partir du moment où le plan de vol est modifié.

1. Pour les hélicoptères, toute personne qui calcule l'approvisionnement minimum requis en carburant et en huile doit s'assurer que du carburant et de l'huile supplémentaires sont transportés à bord en cas de consommation accrue résultant de toute condition d’exploitation supplémentaire du paragraphe 8.6.2.13(b)(2) de la présente sous-section s’appliquant aux hélicoptères et des situations d'urgence suivantes :
2. Vents ou autres conditions météorologiques attendus ;
3. Variations possible dans l'acheminement ATC ;
4. Retards anticipés dans la circulation ;
5. Une IAP complète et une interruption possible de l'approche à la destination ;
6. Une perte de pressurisation en route, si cela s’applique ;
7. La perte d'un bloc d'alimentation en route ; et
8. Toute autre condition pouvant retarder l'atterrissage de l'hélicoptère ou accroître la consommation de carburant, d'huile et/ou d’oxygène (si cela s’applique).
9. GESTION DU CARBURANT EN VOL. Le PIC doit :
10. S’assurer continuellement que la quantité de carburant utilisable restant à bord n’est pas inférieure à celle qui est requise pour se rendre sur un aérodrome/héliport où un atterrissage peut être effectué sans danger avec la réserve finale prévue étant alors à bord ;
11. Demander des informations sur le retard à l’ATC lorsque des circonstances imprévues peuvent se solder par un atterrissage à l’aérodrome/l’héliport de destination avec moins que la réserve finale de carburant plus tout carburant requis pour se rendre à un aérodrome de dégagement ou que le carburant requis pour aller vers un aérodrome/héliport isolé ;
12. Notifier l’ATC d’une quantité minimale de carburant en déclarant CARBURANT MINIMAL lorsque, s’étant engagé à se poser sur un aérodrome spécifique, le pilote calcule que tout changement au dégagement vers cet aérodrome/héliport peut se solder par un atterrissage avec moins que la réserve finale prévue en carburant ; et
13. Déclarer une situation d’urgence au niveau du carburant en envoyant un message MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY FUEL (« carburant »), lorsque la quantité calculée de carburant utilisable prévue comme étant disponible à l’atterrissage à l’aérodrome/l’héliport le plus proche où un atterrissage sans danger peut avoir lieu est inférieure à la réserve finale prévue en carburant.

Note 1 : La réserve finale de carburant doit être conservée pour assurer un atterrissage sans danger à tout aérodrome si des circonstances imprévues empêchent l’achèvement de l’opération telle qu’elle était originellement prévue. Des directives sur la planification des vols, dont les circonstances requérant une réanalyse, un ajustement et/ou une nouvelle planification de l’opération avant le décollage ou en route, figurent dans le Doc 9976 de l’OACI, Manuel de planification des vols et de gestion du carburant.

Note 2 : La déclaration MINIMUM FUEL (« carburant minimum ») informe les ATC que l’éventail des options de lieux d’atterrissage est réduit à un lieu en particulier où l’atterrissage est prévu, qu’aucun lieu de précaution n’est disponible, et que toute modification à l’autorisation d’atterrissage existante ou tout retard lié au trafic aérien pourrait entraîner un atterrissage avec une quantité de carburant inférieure à la réserve finale prévue. Ce n’est pas une situation d’urgence, mais ce message indique qu'une situation d'urgence est possible en cas de retard supplémentaire.

Note 3 : Un lieu d’atterrissage de précaution est un lieu d’atterrissage autre que le lieu prévu, où un atterrissage sans danger devrait être possible avant la consommation de la réserve finale de carburant prévue.

Note 4 : La réserve finale de carburant prévue est la valeur calculée au paragraphe 8.6.2.13(c)(5) de la présente sous-section. C’est la quantité minimale de carburant requise lors de l’atterrissage, où qu'il se déroule. La déclaration MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL (« carburant ») informe les ATC que l’éventail des options d’atterrissage est réduit à un lieu en particulier, et qu’une portion de la réserve finale de carburant pourrait être consommée avant l’atterrissage.

Note 5 : Le pilote estime, avec un degré de certitude raisonnable, que la quantité de carburant restant à l’atterrissage au lieu d’atterrissage sûr le plus proche sera inférieure à la réserve finale, tenant compte des dernières informations disponibles, de la zone à survoler (disponibilité des lieux d’atterrissage de précaution), des conditions météorologiques, et des autres urgences qu'il est raisonnable de prendre en compte.

Note 6 : Le message « MAYDAY FUEL » (« carburant ») décrit la nature des conditions de détresse, comme le requiert l’Annexe 10, Volume II de l’OACI : 5.3.2.1.1(b)(3).

1. Lorsqu'il se livre à des opérations de plus de 60 minutes à partir d’un point en route jusqu’à un aérodrome de dégagement en route, chaque exploitant doit s’assurer de ce qui suit :
2. Des aérodromes de dégagement en route sont identifiés ; et
3. Le PIC a accès aux dernières informations sur les aérodromes de dégagement en route identifiés, dont leur statut opérationnel et leurs conditions météorologiques.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.10.2 ; 4.3.6.1 ; 4.3.6.2 ; 4.3.6.3 ; 4.3.6.4R ; 4.3.6.7 ; 4.3.7.1 ; 4.2.7.2 ; 4.3.7.2.1 ; 4.3.7.2.2 ; 4.3.7.2.3 ; 4.3.9.2 ; 4.4.5.1

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.3.6 ; 2.2.3.6.1 ; 2.2.3.6.2 ; 2.2.3.8 ; 2.2.4.7.1 ; 2.2.4.7.2 ; 2.2.4.7.3 ; 3.4.3.5 ; 3.4.3.6 ; 3.4.3.7 ; 3.4.3.9

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.6.1 ; 2.3.6.2 ; 2.3.6.3 ; 2.3.6.4 ; 2.3.6.5 ; 2.3.8.2 ; 2.4.9.1 ; 2.4.9.2 ; 2.4.9.3 ; 2.4.9.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.8.1 ; 2.8.2 ; 2.8.3 ; 2.8.4 ; 2.8.5 ; 2.9.1 ; 2.9.2 ; 2.9.3 ; 2.10.2

14 CFR 91.211 ; 121.647

JAR-OPS : 1.255 ; 1.350

#### Impératifs d’approvisionnement minimum en carburant pour les vols aux règles de vol à vue

1. [AAC] AVIONS. Nul n'est autorisé à commencer un vol VFR à bord d'un avion sauf si, en tenant compte du vent et des prévisions météorologiques, il y a suffisamment de carburant pour arriver au premier point d'atterrissage prévu et, à une vitesse de croisière normale :
2. Pour les vols de jour, pour au moins 30 minutes par la suite ; et
3. Pour les vols de nuit, pour au moins 45 minutes par la suite.
4. [AAC] HÉLICOPTÈRES. Nul n'est autorisé à commencer un vol VFR à bord d'un hélicoptère sauf si, en tenant compte du vent et des prévisions météorologiques, il y a suffisamment de carburant pour arriver au premier point d'atterrissage prévu et, à une vitesse de croisière normale :
5. Pendant 20 minutes par la suite ; et
6. Avoir une quantité supplémentaire de carburant pour l’accroissement de consommation en cas d’urgences potentielles spécifiées par l’exploitant à la satisfaction de la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.6.2

OACI, Annexe 6, Partie II, Section II : 2.2.3.6(c) et (d)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.6.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.8.2

14 CFR 91.151 ; 135.209

#### Impératifs d’approvisionnement minimum en carburant pour les vols aux règles de vol aux instruments

1. [AAC] AVIONS. Nul n'est autorisé à commencer un vol IFR sauf si l'approvisionnement en carburant est suffisant, considérant les conditions météorologiques et tout retard attendu en vol, pour :
2. Lorsqu’un aérodrome de dégagement à destination est requis, voler de l’aérodrome prévu pour l'atterrissage vers un de dégagement et, ensuite, pendant au moins 45 minutes à une altitude normale de croisière ;
3. Lorsqu’un aérodrome de dégagement à destination n’est pas requis, voler vers l’aérodrome prévu pour l'atterrissage et, ensuite, pendant au moins 45 minutes à une altitude normale de croisière.
4. [AOC] AVIONS. Nul n'est autorisé à commencer un vol IFR ou le poursuivre au-delà du point de nouvelle planification en vol, sauf si l'approvisionnement en carburant est suffisant, considérant les conditions météorologiques et tout retard attendu en vol, y compris ce qui suit :
5. CARBURANT DE ROULAGE. La quantité de carburant dont la consommation est prévue avant le décollage, tenant compte des conditions locales à l’aérodrome de départ et de la consommation de carburant de l’APU ;
6. CARBURANT POUR LE VOYAGE. La quantité de carburant requise pour permettre à l’avion de voler du décollage ou du point de nouvelle planification en vol jusqu’à l’atterrissage sur l’aérodrome de destination en tenant compte des conditions d'exploitation dans les données fournies par le constructeur ;
7. CARBURANT EN CAS D’IMPRÉVU. La quantité de carburant requise pour compenser tout facteur imprévu. Elle correspond à 5 % du carburant requis prévu pour le voyage ou de celui qui est requis du point de nouvelle planification en vol en se basant sur le taux de consommation utilisé pour planifier le carburant pour le voyage, mais elle ne doit en aucun cas être moins que la quantité requise pour voler pendant 5 minutes à la vitesse d’attente à 450 m au-dessus de l’aérodrome de destination dans les conditions normales.
8. CARBURANT DE DÉGAGEMENT À DESTINATION. Qui est :
   * + 1. Lorsqu’un aérodrome de dégagement à destination est requis, la quantité de carburant requise pour permettre à l’avion :
          1. D’effectuer une approche interrompue à l’aérodrome de destination ;
          2. De monter à l’altitude de croisière attendue ;
          3. De suivre la route prévue ;
          4. De descendre au point où l’approche prévue débute ; et
          5. D'effectuer l’approche et l'atterrissage à l’aérodrome de dégagement à destination ;
       2. Lorsque deux aérodromes de dégagement à destination sont requis, la quantité de carburant, telle que calculée au paragraphe 8.6.2.15(4)(i) de la présente sous-section, requise pour permettre à l’avion de se rendre à l’aérodrome de dégagement à destination qui requiert la plus grande quantité de carburant de dégagement ;
       3. Lorsqu’un vol est effectué sans aérodrome de dégagement à destination, la quantité de carburant requise pour permettre à l’avion de voler pendant 15 minutes à la vitesse d’attente à 450 m au-dessus de l’élévation de l’aérodrome de destination dans des conditions normales ; ou
       4. Lorsque l’aérodrome prévu pour l'atterrissage est un aérodrome isolé :
          1. Pour un avion à moteur alternatif, la quantité de carburant requise pour voler pendant 45 minutes plus 15 pour cent du temps de vol prévu au niveau de croisière, y compris le carburant de réserve finale, ou deux heures, quel que soit le moindre ; ou
          2. Pour un avion à moteur à turbine, la quantité de carburant requise pour voler pendant deux heures à une consommation normale de croisière au-dessus de l’aérodrome de destination, ce qui comprend le carburant de réserve finale.
9. CARBURANT DE RÉSERVE FINALE. La quantité de carburant calculée en utilisant la masse estimée à l’arrivée à l’aérodrome de dégagement à destination ou à celui de destination lorsqu’aucun aérodrome de dégagement à destination n’est requis, ou une valeur calculée à l’avance pour chaque type et variante d’avion de la flotte, arrondie à un chiffre dont il est facile de se rappeler :
   * + 1. Pour un avion à moteur alternatif, la quantité de carburant requise pour voler pendant 45 minutes dans des conditions de vitesse et d’altitude spécifiées par la Régie ; ou
       2. Pour un avion à moteur à turbine, la quantité de carburant requise pour permettre à l’avion de voler pendant 30 minutes à la vitesse d’attente à 450 m au-dessus de l’élévation de l’aérodrome dans des conditions normales.
10. CARBURANT SUPPLÉMENTAIRE. La quantité de carburant supplémentaire requise si la quantité minimale calculée en fonction du carburant pour le voyage, celui d’urgence, celui pour l’aérodrome de dégagement à destination et celui de réserve finale n’est pas suffisante pour :
    * + 1. Permettre à l’avion de descendre selon les besoins et de se rendre à un aérodrome de dégagement en cas de panne de moteur ou de perte de la pressurisation, quelle que soit celle de ces deux situations qui exige la plus grande quantité de carburant en partant de l’hypothèse qu’une telle défaillance se produira au point le plus critique de la route :
           1. Pour voler pendant 15 minutes à la vitesse d’attente à 450 m au-dessus de l’élévation de l’aérodrome dans des conditions normales ;
           2. Effectuer une approche et un atterrissage ;
           3. Permettre à un avion en EDTO de se conformer au scénario de carburant critique EDTO établi par la Régie ; et
           4. Satisfaire aux impératifs supplémentaires non couverts ci-dessus.

N. B. : La planification du carburant pour une défaillance qui se produit au point le plus critique de la route peut placer l’avion dans une situation d’urgence relative au carburant.

1. CARBURANT À LA DISCRETION. La quantité de carburant supplémentaire transportée à la discrétion du PIC ; ou
2. Nonobstant les dispositions des paragraphes 8.6.2.15(b)(1) à (7) de la présente sous-section, la Régie peut approuver une variation de ces impératifs à condition que l’exploitant puisse démontrer qu’un niveau équivalent de sécurité sera maintenu par le biais d’une évaluation des risques relatifs à la sécurité portant au moins sur ce qui suit :
   * + 1. Calculs du carburant pour le vol ;
       2. Capacités de l'exploitant dont :
          1. Une méthode guidée par les données comprenant un programme de suivi de la consommation de carburant ; et/ou
          2. L'utilisation poussée des aérodromes de dégagement ; et
       3. Les mesures spécifiques d’atténuation

N. B. : Le Doc 9976 de l’OACI, Manuel de planification des vols et de gestion du carburant, contient des instructions sur l’évaluation spécifique des risques en matière de sécurité, les programmes de suivi de la consommation de carburant et l’utilisation poussée d’aérodromes de dégagement.

1. [AAC] HÉLICOPTÈRES. Nul n'est autorisé à commencer un vol IFR sauf si l'approvisionnement en carburant est suffisant, considérant les conditions météorologiques et tout retard attendu en vol, pour :
2. Lorsqu’un héliport ou lieu d’atterrissage de dégagement à destination est requis :
   * + 1. Voler vers l’héliport ou le lieu d’atterrissage prévu pour le vol et exécuter une approche et une approche interrompue et ensuite ;
       2. Voler pendant 30 minutes à la vitesse d’attente à 450 m au-dessus de l’héliport ou lieu d’atterrissage de dégagement dans des conditions de température normales et effectuer l’approche et l’atterrissage ; et
       3. Avoir une réserve pour les imprévus, spécifiée par l’exploitant et approuvée par la Régie.
3. Lorsqu’un héliport ou lieu d’atterrissage de dégagement à destination n’est pas requis, voler vers celui qui est prévu pour le vol et ensuite :
   * + 1. Voler pendant 30 minutes à la vitesse d’attente à 450 m au-dessus de l’héliport ou lieu d’atterrissage de dégagement dans des conditions de température normales et effectuer l’approche et l’atterrissage ; et
       2. Avoir une réserve pour les imprévus, spécifiée par l’exploitant et approuvée par la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.6.3 ; 4.3.6.4R ; 4.3.6.5 ; 4.3.6.6

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.3.6.1(a) et (b) ; 2.2.3.6.2 ; 3.4.3.5.1 ; 3.4.3.5.2 ; 3.4.3.5.3 ; 3.4.3.5.4R ; 3.4.3.5.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.6.3 ; 2.3.6.3.1 ; 2.3.6.3.2 ; 2.3.6.3.3 ; 2.3.6.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.8.3 ; 2.8.3.1 ; 2.8.3.2 ; 2.8.3.3 ; 2.8.5

14 CFR 91.167, 121.639, 121,641, 121.643, 121.645, 125.375, 125.377

#### Distribution et rétention des documents de planification de vol ─ Transport commercial aérien

1. Pour les opérations de transport aérien commercial, le commandant de bord doit remplir et signer, avant le départ, les documents suivants de préparation au vol :
2. Un plan de vol d'exploitation, dont les NOTAM et les informations météorologiques pertinentes pour les décisions de planification ayant trait à l'approvisionnement minimal en carburant, la performance en route et les aérodromes de destination et de dégagement ;
3. Un manifeste de chargement indiquant la répartition de la charge, le CG, la masse au décollage et à l'atterrissage, la conformité aux limitations de masse maximale d'exploitation et une analyse de performance ;
4. Une page appropriée de livret technique de l’aéronef si des irrégularités mécaniques ont été indiquées après un vol précédent, des opérations de maintenance et d'inspection ont été effectuées ou une approbation de remise en service a été délivrée à l'aérodrome de départ.
5. Nul n'est autorisé à faire décoller un aéronef pour le transport commercial aérien sauf si tous les documents d'autorisation de vol, signés par le commandant de bord, sont conservés et disponibles au point de départ.
6. Le PIC doit transporter une copie des documents spécifiés au paragraphe 8.6.2.16(a) de la présente sous-section à bord de l’aéronef jusqu’à l’aérodrome de destination.
7. Les documents remplis de préparation au vol doivent être conservés par le titulaire de l'AOC pendant 3 mois.

Note 1 : La Régie peut approuver un endroit différent où tous les documents sont conservés et disponibles pour un examen ultérieur.

Note 2 : Les impératifs relatifs aux plans de vol figurent à l’Annexe 2 et au Doc 4444 de l’OACI, Procédures pour les services de la navigation aérienne – Gestion du trafic aérien (PANS-ATM).

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3.1

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.3.1 ; 3.4.3.1 ; 3.4.3.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3.1

14 CFR 121.693

#### Chargement de l'aéronef, masse et centrage

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef si toutes les charges transportées ne sont pas correctement réparties et bien assujetties.
2. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef si les calculs de sa masse et l'emplacement de son CG n'indiquent pas que le vol peut avoir lieu en toute sécurité, en tenant compte des conditions de vol attendues.

N. B. : Lorsque le titulaire d'un AOC fournit des convoyeurs, des planificateurs du chargement ou autre personnel qualifié pour une opération de transport aérien commercial, le commandant de bord est autorisé à déléguer ces responsabilités, mais il doit s'assurer que les procédures correctes de chargement sont respectées.

1. Pour les opérations de transport aérien commercial, nul commandant de bord n'est autorisé à commencer un vol s'il n'est pas certain que le chargement et les calculs relatifs à la masse et au centrage figurant dans le manifeste de chargement sont exacts et se conforment aux limitations de l'aéronef.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.1(d) et (e)

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.3.1(d) et (e) ; 3.4.3.1(d) et (e)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.1(d) et (e)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.4(d) et (e)

#### Masse maximale permise à considérer pour tous les manifestes de chargement

1. Le commandant de bord doit s'assurer que la masse maximale permise pour un vol n'excède pas la masse maximale permise au décollage :
2. Pour la piste et les conditions particulières qui existent au moment du décollage ; et
3. En tenant compte de la consommation de carburant et d'huile permettant de se conformer à la performance qui s'applique en route, à la masse à l'atterrissage et aux limitations de distance d'atterrissage aux aérodromes de destination et de dégagement.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.1(d)–(f)

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.3.1(d)–(f) ; 3.4.3.1(d)–(f)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.1(d)–(f)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.4(d)–(f)

14 CFR 121.693(b)(1)–(4)

#### Autorisation de vol requise ─ Transport commercial aérien

1. Nul n'est autorisé à commencer un vol effectué dans le cadre d'un système de contrôle en vol sans autorisation spécifique de la personne autorisée par le titulaire de l'OAC à exercer le contrôle opérationnel du vol.
2. Nul n'est autorisé à commencer un vol de transport de passagers de transport commercial aérien si une personne qualifiée, autorisée par le titulaire de l'OAC à se livrer à des fonctions de contrôle opérationnel n'a pas autorisé cette opération particulière ou une série d'opérations.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.3 ; 4.6.1(b)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.1.3 ; 2.6.1(b)

14 CFR 121.535 ; 121.593 ; 121.597

#### Plan de vol exploitation ─ Transport commercial aérien

1. Nul n'est autorisé à commencer un vol si le plan de vol exploitation n'a pas été signé par le commandant de bord.
2. Il ne peut le faire que lorsque lui et la personne autorisée par l'exploitant à exercer le contrôle opérationnel ont déterminé que le vol peut être mené à bien en toute sécurité.

N. B. : Le plan de vol exploitation doit comprendre les calculs relatifs à la route et au carburant en ce qui concerne les facteurs météorologiques et autres attendus, pour que le vol puisse arriver à sa destination et à tous les aérodromes de dégagement requis.

1. Le commandant de bord qui signe le plan de vol exploitation doit avoir accès aux informations de planification requises pour l'approvisionnement en carburant, les aérodromes de dégagement, les bulletins et prévisions météorologiques et les NOTAM relatifs à la route et à l'aérodrome.
2. Nul n'est autorisé à poursuivre un vol à partir d'un aérodrome intermédiaire sans un nouveau plan de vol exploitation si l'aéronef est resté au sol pendant plus de 6 heures.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.1(g) ; 4.3.3.1 ; 4.6.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.1(g) ; 2.3.3.1 ; 2.6.1

14 CFR 121.595(a) et (b) ; 121.597

#### Durée de fonctionnement des systèmes d’extinction d'incendie de fret

1. Nul ne peut planifier un vol si le temps de déroutement vers un aérodrome où un atterrissage sans danger est possible dépasse la durée de fonctionnement des systèmes d’extinction d’incendie de fret de l’avion, lorsque ladite durée est identifiée dans la documentation pertinente de l’avion, sauf si la Régie spécifie une réduction de la marge de sécurité opérationnelle.

Note 1 : La durée de fonctionnement des systèmes d’extinction d'incendie de fret sera identifiée dans la documentation pertinente de l’avion lorsqu’elle doit être prise en compte pour l’opération en question.

Note 2 : La marge de sécurité communément admise à cette fin est de quinze minutes.

Note 3 : Veuillez consulter l’Annexe 6 de l’OACI, Partie I : 4.7 et Supplément B, pour des considérations relatives à la durée de fonctionnement des systèmes d’extinction d'incendie de fret pour les avions se livrant à des opérations EDTO.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.10

## Limitations d'exploitation et de performance des aéronefs

### Tous les aéronefs

#### Applicabilité

1. La présente section prescrit les limitations d'exploitation et de performance pour tous les aéronefs civils.

OACI, Annexe 6, Partie I : 5.1.1

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.3.1.1(b) et (c)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.1

#### Généralités

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef qui :
2. Excède ses limitations de performance de conception pour toute opération, tel qu'établi par l'État d'immatriculation ;
3. Excède les limitations d'exploitation figurant dans le manuel de vol de l'aéronef, ou son équivalent ;
4. Excède les termes de son certificat de navigabilité ; ou
5. Excède les limitations de masse, si cela s'applique, imposées par les termes de ses normes de certification acoustique figurant dans la partie de l'Annexe 16, Volume I de l'OACI qui s'applique, sauf sur approbation contraire de la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 5.1.1 ; 5.2.3 ; 5.2.7(d)

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.3.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.1.1 ; 3.2.3 ; 3.2.7(d)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.1

14 CFR 121.173(d)

#### Calcul de performance des aéronefs

1. Chaque exploitant doit s'assurer que les données de performance figurant dans le manuel de vol de l’aéronef, le manuel de vol du giravion ou toute autre source autorisée sont utilisées pour déterminer la conformité aux impératifs appropriés de la section 8.7 de la présente partie.
2. Lors de l’utilisation des données de performance, chaque personne effectuant les calculs doit tenir compte de tous les facteurs qui affectent de façon significative la performance de la configuration de l’aéronef, y compris, mais sans s'y limiter :
3. La masse de l’aéronef ;
4. Les procédures d’exploitation ;
5. L’altitude-pression appropriée pour l’élévation de l’aérodrome ;
6. La pente de la piste ;
7. La température ambiante ;
8. Le vent ;
9. L’état de la surface de la piste à l’heure d'utilisation prévue (c’est-à-dire, la présence de neige, de neige fondante, d’eau ou de glace pour les avions, l’état de la surface de l’eau pour les hydravions) ; et
10. Le fonctionnement de tout système ou de tous les systèmes pouvant avoir un effet négatif sur la performance.
11. Les facteurs décrits au paragraphe 8.7.1.3(b) de la présente sous-section doivent être pris en compte directement en tant que paramètres d'exploitation, ou indirectement en tant que marges de tolérance, qui peuvent figurer dans les limites de performance de conception ou les termes de l'AOC en vertu desquels l'avion est exploité.

N. B. : Des directives pour l’utilisation des informations sur l’état de la surface des pistes à bord des aéronefs figurent au Doc 9981 de l’OACI, Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodromes (PANS-Aérodromes), et au Doc 10064, Manuel sur les performances des avions.

OACI, Annexe 6, Partie I, 5.2.5 ; 5.2.6

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.3.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.2.5 ; 3.2.6

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.1

JAR-OPS : 1.485

#### Limitations d'ordre général portant sur la masse et le franchissement des obstacles

1. Nul n'est autorisé à faire décoller un aéronef sans s'assurer que la masse maximale permise pour le vol n'excède pas la masse maximale permise pour le décollage ou l'atterrissage, ou toute performance applicable en route ou les limitations de distance d'atterrissage en tenant compte de ce qui suit :
2. L'état des aires de décollage et d'atterrissage devant être utilisées ;
3. La pente de la piste devant être utilisée (avions terrestres seulement) ;
4. De l'altitude-pression ;
5. La température ambiante ;
6. Les vents actuels et prévus ; et
7. Toute condition connue (comme la configuration atmosphérique et de l'aéronef) qui peuvent affecter négativement la performance de l'aéronef, ou la conformité aux normes de certification acoustique, si cela est requis.
8. Nul n'est autorisé à faire décoller un aéronef à une masse qui, avec un fonctionnement normal des moteurs, ne peut pas franchir en toute sécurité tous les obstacles pouvant se présenter durant toutes les phases du vol, y compris tous les points qui se trouvent le long de la trajectoire de vol prévue ou tout déroutement prévu.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.1(d)–(f) ; 5.2.7

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.3.1(d)–(f)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.1(d) ; 2.7

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.4(d)–(f)

14 CFR 121.693(b)(1)–(4)

JAR-OPS : 1.475(b) ; 1.480

### Aéronefs utilisés dans le transport commercial aérien

#### Applicabilité

1. La présente section prescrit les limitations de performance et d'exploitation des aéronefs utilisés dans le transport commercial aérien, sauf pour ceux qui sont utilisés par des exploitants de transport commercial aérien détenant une autorisation ou une dérogation spéciale de la Régie qui exempte l'aéronef de limitations d'exploitation et de performance spécifiques.

OACI, Annexe 6 : Partie I : 5.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.1.1

#### Généralités

1. Toute personne exploitant un aéronef se livrant au transport commercial aérien doit se conformer aux dispositions de la section 8.7.2 de la présente partie.
2. Toute personne exploitant un giravion de Classe 1, 2 ou 3 pour le transport commercial aérien international doit se conformer au code de performance prescrit dans la NMO 8.7.2.2(B).
3. La Régie est autorisée, conformément à la Partie 1 de la présente réglementation, à accorder des dérogations aux impératifs de la section 8.7.2 de la présente partie si des circonstances spéciales font que leur respect absolu est inutile pour la sécurité.
4. Lorsqu'il ne peut pas y avoir conformité complète aux impératifs de la section 8.7.2 de la présente partie en raison de caractéristiques spécifiques de conception (comme les hydravions, dirigeables ou avions supersoniques), l'exploitant doit appliquer les normes de performance approuvées qui assurent un niveau de sécurité qui n'est pas moins restrictif que ceux des impératifs pertinents de la présente section.
5. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef monomoteur ou un type d'aéronef certifié pour exploitation avec un seul pilote pour le transport de passagers payants s'il n'est pas exploité constamment de jour, en VFR, à l'exclusion d'au-dessus des nuages et sur des routes et avec des déroutements qui permettent un atterrissage forcé en toute sécurité en cas de panne de moteur.
6. Nonobstant l'alinéa 8.7.2.2(e) de la présente sous-section, la Régie peut approuver des vols avec un seul pilote à bord d'aéronefs à hélice, à turbine en IFR, de nuit ou en IMC pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg et comportant 9 sièges passagers ou moins, à condition qu'ils répondent aux impératifs de la Partie 7 de la présente réglementation relatifs à l'équipement.
7. Nonobstant le paragraphe 8.7.2.2(e)(1) de la présente sous-section, la Régie peut approuver des vols avec un seul pilote à bord d'aéronefs à hélice, à turbine en IFR, de nuit ou en IMC pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg et comportant 9 sièges passagers ou moins si l'aéronef est de type certifié pour une exploitation par un seul pilote, à condition qu'il réponde aux impératifs de la Partie 7 de la présente réglementation relatifs à l'équipement et que la Régie ait autorisé une dérogation au paragraphe 8.7.2.2(e)(1) de la présente sous-partie, dans les spécifications d'exploitation de l’exploitant. Si ces vols sont effectués hors de [ÉTAT], celui-ci doit avoir des arrangements avec ceux où ils se déroulent.

N. B. : Le paragraphe 8.7.2.2(e)(2) de la présente sous-section n’est actuellement pas conforme à l’Annexe 6 de l’OACI, Partie I : 4.9.1, mais figure dans le présent document à la demande d’États qui exploitent des aéronefs comportant 14 sièges passagers. L'OACI envisage de changer les impératifs pour la configuration avec 9 sièges passagers ou moins à bord d'un aéronef à hélice.

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef multimoteur pour le transport de passagers payants qui ne peut se conformer à aucune des limitations de performance prescrites dans les paragraphes 8.7.2.5 à 8.7.2.9 de la présente partie, sauf s'il est continuellement exploité :
2. De jour ;
3. En VFR, à l'exclusion d'au-dessus des nuages ; et
4. Avec une masse qui lui permettra de monter, avec un moteur critique inopérant, à au moins 15 mètres à la minute à des MEA de la route prévue ou pour tout déroutement prévu, ou à 1 500 m MSL, quel que soit le plus important.
5. Les aéronefs multimoteurs qui ne peuvent pas se conformer au paragraphe 8.7.2.2(f) de la présente sous-section sont, aux fins de la présente section, considérés comme étant des aéronefs monomoteurs et doivent se conformer aux impératifs du paragraphe 8.7.2.2(e) de la présente sous-section.

N. B. : Le Doc 9388 de l’OACI, Manuel de réglementation modèle pour le contrôle national de l’exploitation aérienne et de maintien de la navigabilité des aéronefs, deuxième édition, paragraphes 3.2.1.1 et 3.2.2.1, présente des instructions supplémentaires.

OACI, Annexe 6 : Partie I : 5.1.1 ; 5.1.2 ; 5.4.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.1.1 ; 3.1.2 ; 3.1.3 ; Supplément A

14 CFR 135.181

JAR-OPS : 1.470 ; 1.490 ; 1.495 ; 1.565 ; 1.570 ; 1.575

#### Exploitation d'avion monomoteur et multimoteur

1. Nul n'est autorisé à exploiter un avion monomoteur pour le transport de passagers payants si ledit aéronef n’est pas exploité constamment de jour, en VFR, sur des routes et avec des déroutements qui permettent un atterrissage forcé en toute sécurité en cas de panne de moteur.
2. Nonobstant le paragraphe 8.7.2.3(a) de la présente sous-section, la Régie peut approuver des vols avec un seul moteur à bord d'avions à hélice, à turbine en IFR, de nuit ou en IMC pour les avions dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg et comportant 9 sièges passagers ou moins, à condition qu'ils répondent aux impératifs de la Partie 7 de la présente réglementation relatifs à l'équipement.
3. Nonobstant le paragraphe 8.7.2.3(a)(1) de la présente sous-section, la Régie peut approuver des vols avec un seul moteur à bord d'aéronefs à hélice, à turbine en IFR, de nuit ou en IMC pour les avions dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg et comportant 9 sièges passagers ou moins si l'avion est de type certifié pour une exploitation par un seul pilote, à condition qu'il réponde aux impératifs de la Partie 7 de la présente réglementation relatifs à l'équipement et que la Régie ait autorisé une dérogation au paragraphe 8.7.2.3(a)(1) de la présente sous-partie, dans les spécifications d'exploitation de l’exploitant. Si ces vols sont effectués hors de [ÉTAT], celui-ci doit avoir des arrangements avec ceux où ils se déroulent.
4. Nul n'est autorisé à exploiter un avion monomoteur à turbine de nuit et/ou en IMC, sauf si sa certification de navigabilité est appropriée et acceptable pour la Régie et si la sécurité générale de l'opération est compatible avec les opérations de transport aérien commercial assurée par :
5. De la fiabilité du moteur à turbine ;
6. Les procédures de maintenance, les pratiques d'exploitation, et les procédures de régulation des vols de l'exploitant ;
7. Les programmes de formation de l'équipage ; et
8. L'équipement et les impératifs supplémentaires prévus conformément au paragraphe 8.7.2.3(d) de la présente sous-section.
9. Nul n'est autorisé à exploiter un avion monomoteur à turbine de nuit et/ou en IMC, sauf s'il a un dispositif de surveillance des tendances de dégradation, et les avions dont le certificat individuel de navigabilité a été délivré pour la première fois à compter du 1er janvier 2005 sont dotés d'un dispositif automatique de surveillance des tendances de dégradation.
10. La NMO 8.7.2.3 prescrit les impératifs supplémentaires de navigabilité et d'exploitation des avions monomoteurs à turbine exploités de nuit et/ou en IMC en ce qui concerne :
11. La fiabilité du moteur à turbine ;
12. Les systèmes et l'équipement ;
13. MEL ;
14. Les informations du manuel de vol de l'aéronef ;
15. Le rapport d'événement ;
16. La planification de l'exploitant ;
17. L'expérience, la formation et la vérification de l'équipage de conduite ;
18. Les limitations de route au-dessus de l'eau ; et
19. La certification ou la validation de l'exploitant ;
20. Nul n'est autorisé à exploiter un avion multimoteur pour le transport de passagers payants qui ne peut se conformer à aucune des limitations de performance prescrites dans les paragraphes 8.7.2.4 à 8.7.2.8 de la présente partie, sauf s'il est continuellement exploité :
21. De jour ;
22. En VFR, à l'exclusion d'au-dessus des nuages ; et
23. Avec une masse qui lui permettra de monter, avec un moteur critique inopérant, à au moins 15 mètres à la minute à des MEA de la route prévue ou pour tout déroutement prévu, ou à 1 500 m MSL, quel que soit le plus important.
24. Les avions multimoteurs qui ne peuvent pas se conformer au paragraphe 8.7.2.3(e)(3) de la présente sous-section sont, aux fins de la présente section, considérés comme étant des avions monomoteurs et doivent se conformer aux impératifs du paragraphe 8.7.2.3(a) de la présente sous-section.

N. B. : Le Doc 9388 de l’OACI, Manuel de réglementation modèle pour le contrôle national de l’exploitation aérienne et de maintien de la navigabilité des aéronefs, deuxième édition, paragraphes 3.2.1.1 et 3.2.2.1, présente des instructions supplémentaires.

OACI, Annexe 6 : Partie I : 5.1.2 ; 5.2.2 ; 5.4.1 ; 5.4.2 ; Appendice 3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.1.2 ; 3.1.3

14 CFR 135.181

JAR-OPS : 1.470 ; 1.490 ; 1.495 ; 1.565 ; 1.570 ; 1.575

#### Calcul de performance des aéronefs

1. Nul n'est autorisé à faire décoller un aéronef utilisé pour le transport commercial aérien sans s'assurer que les limitations applicables d'exploitation et de performance requises pour la présente sous-section peuvent être calculées avec précision sur la base du manuel de vol de l’aéronef, du manuel de vol du giravion ou d'une autre source de données approuvée par la Régie.
2. Toute personne calculant les limitations de performance et d'exploitation d'un aéronef utilisé pour le transport commercial aérien doit s'assurer que les données de performance utilisées pour déterminer la conformité avec la présente sous-section peuvent, lors de toute phase du vol, tenir compte avec précision de ce qui suit :
3. Toute condition à laquelle on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle ait un effet négatif pouvant affecter la performance de l'aéronef ;
4. La panne d'un moteur pour un aéronef bimoteur, le cas échéant ; et
5. La panne de deux moteurs pour un aéronef qui en a trois ou plus, le cas échéant.
6. Lors du calcul des impératifs de performance et d'exploitation des paragraphes 8.7.2.5 à 8.7.2.9 de la présente partie, toute personne qui effectue le calcul doit, pour tous les moteurs qui fonctionnent et ceux qui sont inopérants, tenir compte avec précision de ce qui suit :
7. Pour toutes les phases du vol :
   * + 1. L'effet de la consommation de carburant et d'huile sur la masse de l'aéronef ;
       2. L'effet de la consommation des réserves de carburant résultant de changements de la trajectoire de vol, des vents et de la configuration de l'aéronef ;
       3. L'effet de la vidange en vol du carburant sur la masse et les réserves de carburant, si cela s'applique et est approuvé ;
       4. L'effet de tout système de protection contre la glace, si cela s'applique, et des conditions météorologiques requérant son utilisation ;
       5. La température ambiante et les vents le long de la route prévue et de tout déroutement planifié ; et
       6. Les trajectoires de vol et les altitudes minimales requises pour rester au-dessus des obstacles ; et
8. Lors du décollage et de l’atterrissage :
   * + 1. L'état de la piste ou de l'aire de décollage qui doit être utilisé, y compris la présence de tout contaminant (comme de l'eau, de la neige fondue, de la neige, de la glace) ;
       2. La pente de la piste à utiliser ;
       3. La longueur de la piste, y compris les prolongements dégagés et d'arrêt, le cas échéant ;
       4. Les altitudes-pressions aux lieux de décollage et d'atterrissage ;
       5. Les températures ambiantes actuelles et les vents au moment du décollage ;
       6. Les prévisions concernant les températures ambiantes et les vents à chaque lieu d'atterrissage de destination et de dégagement prévu ;
       7. Les caractéristiques au sol (comme le freinage) du type de l'aéronef ; et
       8. Les aides à l'atterrissage et le terrain pouvant affecter la trajectoire de décollage, celle d'atterrissage et le roulement à l'atterrissage.

Note 1 : Lorsque les conditions sont différentes de celles sur lesquelles la performance est basée, la conformité peut être déterminée par interpolation ou en calculant les effets des changements de variables spécifiques, si leurs résultats sont substantiellement aussi précis que ceux qui proviennent d'essais directs.

Note 2 : Pour tenir compte de l'effet du vent, les données de décollage et d'atterrissage basées sur un vent nul peuvent être corrigées en tenant compte d'au plus 50 % de toute composante vent debout signalée et d'au moins 150 % de toute composante vent arrière signalée.

OACI, Annexe 6, Partie I : 5.2.3, 5.2.4, 5.2.5 ; 5.2.6 ; 5.2.8.1 ; 5.2.9 ; 5.2.10 ; 5.2.11 ; 5.3.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.2.3 ; 3.2.4 ; 3.2.5 ; 3.2.6

14 CFR 121.175, 121.189, 121.195, 121.197 ; 121.199 ; 121.203 ; 121.205

JAR-OPS : 1.485(a)

#### Limitations au décollage

1. AVIONS. Nul n'est autorisé à faire décoller un avion utilisé pour le transport commercial aérien si les impératifs suivants ne sont pas respectés lors de la détermination de la masse maximale permise au décollage :
2. La distance de roulement au décollage ne doit pas être supérieure à la longueur de la piste.
3. Pour les avions à turbine :
   * + 1. La distance de décollage ne doit pas excéder la longueur de la piste plus celle de tout prolongement dégagé, sauf que la longueur de tout prolongement dégagé incluse dans le calcul ne doit pas excéder la moitié de celle de la piste ; et
       2. La distance d'accélération-arrêt ne doit pas excéder la longueur de la piste plus celle de tout prolongement d'arrêt à tout moment durant le décollage jusqu'à ce que la V1 soit atteinte.
4. Pour les avions à moteur à piston :
   * + 1. La distance d'accélération-arrêt ne doit pas excéder la longueur de la piste à tout moment durant le décollage jusqu'à ce que la V1 soit atteinte.
5. Si le moteur critique tombe en panne à n’importe quel moment après que l’avion a atteint la V1, pour poursuivre le décollage et atteindre une altitude, telle qu’indiquée par les données de trajectoire de décollage, avant de survoler l’extrémité de la piste, soit :
   * + 1. D'une hauteur d'au moins 9 m à la verticale pour les avions à turbine ou 15 m pour les avions à moteur à piston ; et
       2. D'au moins 60 m à l'horizontale dans les limites de l'aérodrome et d'au moins 90 m à l'horizontale après avoir franchi les limites, sans inclinaison latérale de plus de 15 degrés à tout point de la trajectoire de décollage.
6. HÉLICOPTÈRES. Nul n'est autorisé à faire décoller un hélicoptère se livrant au transport commercial aérien qui, en cas de panne de moteur critique, ne peut pas :
7. Pour les hélicoptères de classe 1 :
   * + 1. Au point de décision de décollage ou auparavant, interrompre le décollage et s'arrêter sur l'aire de décollage interrompu ; ou
       2. Après le point de décision de décollage, poursuivre le décollage et effectuer la montée de franchissement de tous les obstacles le long de la trajectoire de vol jusqu'à ce qu'un site d'atterrissage qui convienne soit trouvé.
8. Pour les hélicoptères de classe 2 :
   * + 1. Avant d'atteindre un point défini après le décollage, effectuer un atterrissage forcé en toute sécurité dans les limites de l'aire de décollage interrompu ; ou
       2. À n'importe quel moment après avoir atteint un point défini après le décollage, poursuivre le décollage et effectuer la montée de franchissement de tous les obstacles le long de la trajectoire de vol jusqu'à ce qu'un site d'atterrissage qui convienne soit trouvé.
9. Pour les hélicoptères de classe 3 :
   * + 1. Franchir les obstacles le long de la trajectoire de vol avec une marge adéquate ; ou
       2. Maintenir une altitude de vol minimale ; ou
       3. Sur panne de moteur, effectuer un atterrissage forcé en toute sécurité.

N. B. : Le Doc 9388 de l’OACI, Manuel de réglementation modèle pour le contrôle national de l’exploitation aérienne et de maintien de la navigabilité des aéronefs, deuxième édition, paragraphes 3.2.4.1.1, 3.2.5.1 et 3.2.5.2, et le Doc 10064, Manuel sur les performances des avions, présentent des instructions supplémentaires.

OACI, Annexe 6 : Partie I : 5.2.7(b) ; 5.2.8 ; 5.3.1 ; 5.3.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.1.2 ; 3.2.7.1

14 CFR 121.177 ; 121.189 ; 121.199 ; 135.367 ; 135.379 ; 135.389

JAR-OPS : 1.490 ; 1.495 ; 1.565 ; 1.570 ; 1.575

#### Limitations en route ─ Avions ─ Tous les moteurs fonctionnant

1. Nul n'est autorisé à faire décoller un avion à moteur à piston se livrant au transport commercial aérien à une masse qui ne permet pas un taux de montée d'au moins 6,9 Vso (c'est-à-dire le nombre de pieds par minute obtenu en multipliant la vitesse minimale de vol stabilisée de l'avion par 6,9) avec tous les moteurs fonctionnant, jusqu'à une altitude d'au moins 300 m au-dessus du terrain et de tous les obstacles à un maximum de 16 km de chaque côté de la trajectoire prévue.

14 CFR 121.179 ; 135.369

JAR-OPS : 1.575

#### Limitations en route ─ Un moteur inopérant

1. AVIONS. Nul n'est autorisé à faire décoller un avion bimoteur se livrant au transport commercial aérien s'il ne peut pas, en cas d'une panne d'alimentation au point le plus critique de la route, poursuivre le vol jusqu'à un aérodrome qui convienne, où l'atterrissage peut avoir lieu tout en permettant :
2. Pour les avions à moteur à piston :
   * + 1. Un taux de montée d'au moins (0,079-0,106/N) Vso2 (lorsque la Vso est exprimée en nœuds) jusqu'à une altitude de 300 m au-dessus du terrain et des obstacles à un maximum de 9,3 km (5 milles nautiques) de chaque côté de la trajectoire prévue ; et
       2. Une pente positive à une altitude d'au moins 450 m au-dessus de l'aérodrome où l'avion est supposé atterrir.
3. Pour les avions de catégorie de transport à turbine :
   * + 1. Une pente positive à une altitude d'au moins 300 m au-dessus du terrain et des obstacles à un maximum de 9,3 km (5 milles nautiques) de chaque côté de la trajectoire prévue ;
       2. Une trajectoire nette de vol de l'altitude de croisière jusqu'à l'aérodrome prévu pour l'atterrissage permettant au moins 600 m de dégagement au-dessus du terrain et des obstacles à un maximum de 9,3 km (5 milles nautiques) de chaque côté de la trajectoire prévue ; et
       3. Une pente positive à une altitude d'au moins 450 m au-dessus de l'aérodrome où l'avion est supposé atterrir.

Note 1 : Le taux de montée spécifié au paragraphe 8.7.2.7(a)(1)(i) de la présente sous-section peut être amendé à 0,026 Vso2 pour les aéronefs gros porteurs dont le certificat de type a été délivré avant 1953.

Note 2 : La marge de dégagement de 9,3 km (5 milles nautiques) mentionnée au paragraphe 8.7.2.7(a) de la présente sous-section passe à 18,5 km (10 milles nautiques) si la précision de navigation n'atteint pas le niveau de confinement de 95 %.

1. HÉLICOPTÈRES. Nul n'est autorisé à faire décoller un hélicoptère bimoteur utilisé pour le transport commercial aérien si, en cas de panne du moteur critique à n'importe quel point de la route, il ne peut pas poursuivre son vol jusqu'au lieu d'atterrissage de destination ou de dégagement sans voler en-dessous de l'altitude minimale de vol à quelque point que ce soit et franchir tous les obstacles se trouvant sur la trajectoire d'atterrissage avec une marge de sécurité.

Note 3 : Le Doc 9388 de l’OACI, Manuel de réglementation modèle pour le contrôle national de l’exploitation aérienne et de maintien de la navigabilité des aéronefs, deuxième édition, paragraphes 3.2.4.2 et 3.2.5.4, présente des instructions supplémentaires.

OACI, Annexe 6, Partie I : 5.2.8

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.2.7.2

14 CFR 121.177 ; 121.189 ; 135.367 ; 135.379 ; 135.389

JAR : 1.500 ; 1.580

#### Limitations en route ─ Deux moteurs inopérants

1. AVIONS. Nul n'est autorisé à faire décoller un avion se livrant au transport commercial aérien et ayant trois moteurs ou plus, à une masse telle qu'il n'y a pas d'aérodrome qui convienne pour un atterrissage dans les 90 minutes de quelque point que ce soit de la route prévue (avec tous les moteurs fonctionnant à la puissance de croisière) s'il ne peut pas, en cas de panne d'alimentation simultanée de deux moteurs critiques au point le plus critique de cette route, poursuivre le vol jusqu'à un aérodrome qui convienne pour un atterrissage tout en prévoyant :
2. Pour les avions à turbine :
   * + 1. Une trajectoire nette de vol (tenant compte de la température ambiante anticipée le long de la trajectoire) avec un dégagement d'au moins 600 m au-dessus du terrain et des obstacles à un maximum de 9,3 km (5 milles nautiques) de chaque côté de la trajectoire prévue ;
       2. Une pente positive à 450 m au-dessus de l'aérodrome prévu pour l'atterrissage ; et
       3. Suffisamment de carburant pour poursuivre jusqu'à l'aérodrome prévu pour l'atterrissage, pour arriver à une altitude d'au moins 450 m directement au-dessus de l'aérodrome et voler ensuite à puissance de croisière pendant 15 minutes.

N. B. : La consommation de carburant et d'huile après la panne de moteur est la même que celle qui est prévue par les données de trajectoire nette de vol figurant dans le manuel de vol de l’aéronef.

1. Pour les avions à moteur à piston :
   * + 1. Un taux de montée à 0,013 Vso2 pieds à la minute (c'est-à-dire le nombre de pieds par minute obtenu en multipliant le nombre de nœuds au carré par 0,013) jusqu'à une altitude de 300 m au-dessus du niveau du sol ou de l'obstacle le plus élevé à un maximum de 18,6 km (10 milles nautiques) de chaque côté de la trajectoire prévue, ou à une altitude de 1 500 m, quelle que soit la plus importante ; et
       2. Suffisamment de carburant pour poursuivre jusqu'à l'aérodrome prévu pour l'atterrissage et arriver à une altitude d'au moins 300 m directement au-dessus de cet aérodrome.

Note 1 : Lorsqu'il est prévu que les deux moteurs de l'avion à moteurs à piston vont tomber en panne à une altitude supérieure au minimum prescrit, il n'est pas nécessaire de montrer la conformité au taux de montée prescrit lors de la descente de l'altitude de croisière à l'altitude minimale prescrite si ces impératifs peuvent être satisfaits une fois que l'altitude minimale prescrite est atteinte et en partant de l'hypothèse que la descente se fera le long d'une trajectoire nette de vol à 0,013 Vso2 plus important que celui qui figure dans les données de performance approuvées.

Note 2 : Si la vidange en vol du carburant est autorisée (ou planifiée), la masse de l'avion au point où les deux moteurs tombent en panne est considérée comme n'étant pas inférieure à celle où il y aurait suffisamment de carburant pour se rendre sur un aérodrome et arriver à une altitude d'au moins 300 m directement au-dessus de celui-ci.

1. HÉLICOPTÈRES. Nul n'est autorisé à faire décoller un hélicoptère de Classe 1 ou 2 ayant trois moteurs ou plus pour le transport commercial aérien, sauf s'il peut, en cas de panne simultanée de deux moteurs critiques à n'importe quel point le long de la route, poursuivre le vol jusqu'à un lieu d'atterrissage qui convienne.

N. B. : Le Doc 9388 de l’OACI, Manuel de réglementation modèle pour le contrôle national de l’exploitation aérienne et de maintien de la navigabilité des aéronefs, deuxième édition, paragraphes 3.2.4.3 et 3.2.5.5, présente des instructions supplémentaires.

OACI, Annexe 6, Partie I : 5.2.10

OACI, Annexe 6, Partie II : 3.5.2.8, 3.2.7.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.2.7.2.1

14 CFR 121.181 ; 121.191 ; 135.371 ; 135.381

JAR-OPS : 1.505 ; 1.585

#### Limitations à l'atterrissage

1. AVIONS. Nul n'est autorisé à faire décoller un avion se livrant au transport commercial aérien si sa masse à l'arrivée à l'aérodrome de destination prévu ou à tout aérodrome de dégagement prévu ne permet pas un atterrissage avec arrêt complet à partir d'un point se trouvant à 15 m au-dessus de l'intersection du plan de franchissement des obstacles et de la piste et dans :
2. Pour les avions à turbine, 60 % de la longueur effective de chaque piste ; et
3. Pour les avions à piston, 70 % de la longueur effective de chaque piste.

N. B. : Des directives relatives à l’utilisation des informations sur l’état de la surface des pistes à bord des aéronefs figurent au Doc 10064 de l’OACI, Manuel sur les performances des avions.

1. Pour déterminer la masse permise à l'atterrissage à l'aérodrome de destination, toute personne qui détermine la limitation à l'atterrissage doit s'assurer de ce qui suit :
2. L'avion se pose sur la piste et dans la direction la plus favorable par vent nul ; et
3. L'avion se pose sur la piste qui convient le mieux en fonction de la vitesse et la direction probables du vent, de l'état de la piste, des caractéristiques au sol de l'avion et autres conditions, comme les aides à l'atterrissage et le terrain.

N. B. : S'il est signalé ou prévu que la piste de la destination d'atterrissage est mouillée ou glissante, la distance d'atterrissage disponible doit être d'au moins 115 % de celle qui est requise, sauf si, basé sur la preuve apportée par des techniques d'atterrissage effectuées sur des pistes mouillées ou glissantes, une distance d'atterrissage plus courte (mais pas inférieure à celle qui est requise par le paragraphe 8.7.2.9(a) de la présente sous-section) a été approuvée pour un type et un modèle spécifiques d'avion et que cette information figure dans le manuel de vol de l’aéronef.

1. Un avion de la catégorie de transport à turbine dont le décollage serait interdit parce qu'il ne se conforme pas aux impératifs du paragraphe 8.7.2.9(a)(1) de la présente sous-section, est autorisé à décoller si un aérodrome de dégagement répondant à tous les impératifs du paragraphe 8.7.2.9(a) de la présente sous-section est spécifié.
2. HÉLICOPTÈRES. Nul n'est autorisé à faire décoller un hélicoptère se livrant au transport commercial aérien sauf si, avec tous les moteurs fonctionnant à l'arrivée sur le lieu d'atterrissage prévu ou tout autre de dégagement prévu, il peut franchir tous les obstacles se trouvant sur la trajectoire d'approche et se poser et s'arrêter dans les limites de la distance d'atterrissage disponible.
3. HÉLICOPTÈRES. Nul n'est autorisé à faire décoller un hélicoptère se livrant au transport commercial aérien sauf si, en cas de panne de tout moteur lors de la phase d'approche et d'atterrissage à l'arrivée sur le lieu d'atterrissage de destination prévu ou tout autre de dégagement prévu, il peut :
4. Pour les hélicoptères de classe 1 :
   * + 1. Avant le point de décision à l'atterrissage, franchir tous les obstacles se trouvant sur la trajectoire d'approche et se poser et s'arrêter dans les limites de la distance d'atterrissage disponible ou effectuer un atterrissage interrompu et franchir tous les obstacles se trouvant sur la trajectoire de vol avec une marge adéquate ; ou
       2. Après le point de décision à l'atterrissage, se poser et s'arrêter dans les limites de la distance d'atterrissage disponible.
5. Pour les hélicoptères de classe 2 :
   * + 1. Avant d'atteindre un point défini avant l'atterrissage, effectuer un atterrissage forcé en toute sécurité dans les limites de la distance d'atterrissage disponible.
6. Pour les hélicoptères de classe 3 :
   * + 1. Effectuer en toute sécurité un atterrissage forcé dans les limites de la distance d'atterrissage disponible.

N. B. : Le Doc 9388 de l’OACI, Manuel de réglementation modèle pour le contrôle national de l’exploitation aérienne et de maintien de la navigabilité des aéronefs, deuxième édition, paragraphes 3.2.4.4.1, 3.2.4.4.2, 3.2.4.4.3, 3.2.5.6 et 3.2.5.7, donne des instructions supplémentaires.

OACI, Annexe 6, Partie I : 5.2.11

OACI, Annexe 6, Partie II : 3.5.2.9

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.2.7.4

14 CFR 121.185 ; 121.187 ; 121.195 ; 121.197 ; 135.375 ; 135.377 ; 135.385 ; 135.387

#### Impératifs supplémentaires pour les hélicoptères de Classe 3 opérant dans les conditions météorologiques de vol aux instruments

1. Sauf pour les vols spéciaux en VFR, nul n'est autorisé à exploiter un hélicoptère de performance de Classe 3 en IMC, sauf si :
2. L'environnement de l'aire au-dessus de laquelle l'opération doit être effectuée est acceptable pour la Régie ;
3. L'hélicoptère est certifié pour les vols IFR ; et
4. L'opération est approuvée par la Régie en tenant compte du niveau général de sécurité assuré par :
   * + 1. La fiabilité des moteurs ; et
       2. Les procédures de maintenance, les pratiques d'exploitation et les programmes de formation de l'équipage de l'exploitant et l'équipement, dont ses pratiques de surveillance des vibrations du système de transmission du rotor de queue.
5. Sauf pour les vols spéciaux en VFR, nul n'est autorisé à exploiter un hélicoptère de performance de Classe 3 en IMC, sauf si l'exploitant a un dispositif de surveillance des tendances de dégradation et utilise les instruments, systèmes et procédures d'exploitation/de maintenance recommandées par le constructeur de l'hélicoptère pour la surveillance des moteurs.

N. B. : Pour des directives supplémentaires sur les limitations de performance d'exploitation des hélicoptères, voir l'Annexe 6, Partie III, Chapitre 3 de l'OACI.

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.4.1 ; 3.4.2 ; 3.4.3 ; 3.4.4R

JAR-OPS : 1.510 ; 1.590

## Règles de vol

### Toutes les opérations

#### Opération d’un aéronef au sol

1. Nul n'est autorisé à faire rouler un aéronef sur l'aide de mouvement d'un aérodrome, sauf si la personne qui se trouve aux commandes :
2. A été autorisée à le faire par le propriétaire, le locataire ou un agent désigné ;
3. Est parfaitement compétente pour faire roule l'aéronef ;
4. Est qualifiée pour utiliser la radio si des communications par radio sont requises ; et
5. A reçu des instructions d'une personne compétente en ce qui concerne l'aménagement de l'aérodrome et, lorsque cela est approprié, des informations sur les routes, les panneaux, les balises, les feux, les signaux et instructions, la phraséologie et les procédures de l'ATC et peut se conformer aux normes d'exploitation requises pour le mouvement sans danger de l'aéronef sur l'aérodrome.
6. Nul n'est autorisé à faire mettre en marche le rotor d'un hélicoptère sauf s'il y a un pilote qualifié aux commandes.
7. Nul n’est autorisé à faire circuler un aéronef au sol guidé par un signaleur, sauf si :
8. Les signaux normaux de guidage de l’aéronef par le signaleur sont donnés de façon claire et précise, en utilisant les signaux prescrits par la NMO 8.8.2.11 ;
9. Le signaleur porte une veste d’identification fluorescente particulière, permettant à l’équipage de conduite de l’identifier comme étant la personne responsable des opérations de guidage ; et
10. Le signaleur et tout le personnel au sol qui y prend part utilisent des bâtons, des raquettes de ping-pong ou des gants fluorescents de jour pour toute la signalisation pendant la journée et des bâtons lumineux la nuit ou par faible visibilité.

OACI, Annexe 2 : 3.4.1 ; 3.4.2 ; 3.4.3 ; 3.4.5 ; 3.4.6

OACI, Annexe 6 : Partie I : 4.2.4.2

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.2 ; 2.2.2.1, OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.4 ; 2.2.4.1

#### Conditions au décollage

1. Avant de commencer un décollage, un commandant de bord doit s'assurer que :
2. D'après les informations disponibles, les conditions météorologiques à l'aérodrome et l'état de la piste devant être utilisée permettront un décollage et un départ en toute sécurité ; et
3. La RVR ou la visibilité dans la direction du décollage de l'aéronef est égale ou supérieure au maximum applicable.

OACI, Annexe 2 : 2.3.2

14 CFR 91.103 ; 91.175

JAR-OPS : 1.355 ; 1.360

#### Vol lorsqu'il y a ou l'on s'attend à ce qu'il y ait un givrage

1. Nul n'est autorisé à faire décoller un aéronef ou à poursuivre un vol lorsque des conditions de givrage sont attendues ou rencontrées, sans s'assurer que l'aéronef est certifié pour une exploitation par givrage et a suffisamment d'équipement de dégivrage et d'antigivrage en état de fonctionner.
2. Nul n'est autorisé à faire décoller un aéronef lorsque de la gelée, de la glace ou de la neige adhère aux ailes, aux gouvernes, aux hélices, aux admissions de moteurs ou autres surfaces critiques qui pourraient affecter négativement la performance ou la possibilité de contrôle de l'aéronef.
3. Pour les opérations de transport aérien commercial, nul n'est autorisé à faire décoller un aéronef lorsque les conditions sont telles que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que de la gelée, de la glace ou de la neige y adhère, sauf s'il a été inspecté pour givrage et que les procédures approuvées pour le titulaire de l'AOC par la Régie sont suivies pour s'assurer que le dégivrage et l'antigivrage au sol sont effectués.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.5.5 ; 4.3.5.6 ; 6.8

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.3.4.4 ; 2.2.3.4.5 ; 3.6.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.5.3 ; 2.3.5.4 ; 2.3.5.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.6.4

14 CFR 91.527 ; 121.629

JAR-OPS : 1.345

#### Calage altimétrique

1. Toute personne exploitant un aéronef, sauf un ballon ou un planeur, doit maintenir l'altitude de croisière ou le FL par référence à un calage altimétrique.
2. Le FL le plus bas est déterminé par la pression barométrique dans la région d'exploitation.
3. L'équipage de conduite doit utiliser le calage altimétrique fourni par le service ATC de [ÉTAT].

N. B. : Dans les régions du monde où il se peut qu'il ne soit pas possible d'obtenir un calage altimétrique, il faut se reporter aux procédures de l'État figurant dans l'AIP.

14 CFR 91.121

#### Altitudes minimales de sécurité ─ Généralités

1. Sauf lorsque cela s'avère nécessaire pour l'atterrissage ou le décollage, nul n'est autorisé à exploiter un aéronef en-dessous des altitudes suivantes :
2. OÙ QUE CE SOIT. Une altitude qui permette, en cas de défaillance du groupe motopropulseur, de poursuivre le vol ou d'effectuer un atterrissage d'urgence sans que cela présente un danger inutile pour les personnes et les biens au sol.
3. AU-DESSUS DE ZONES CONGESTIONNÉES. Au-dessus de toute zone congestionnée d'une ville, d'un bourg ou d'une zone de peuplement, ou de tout rassemblement de personnes en plein air, une altitude de 300 m au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon horizontal de 600 m de l'aéronef.
4. AU-DESSUS DE ZONES NON CONGESTIONNÉES. Une altitude de 150 m au-dessus de la surface, sauf au-dessus d'eau libre ou de zones peu peuplées où l'aéronef n'est pas autorisé à être exploité à moins de 150 m de toute personne, tout vaisseau, tout véhicule ou tout structure.
5. HÉLICOPTÈRES. Les hélicoptères ne sont pas sujets aux restrictions de proximité, à condition qu'ils volent de façon à ne pas constituer un danger pour les personnes et les biens au sol. Le commandant de bord d'un hélicoptère doit se conformer à toute route ou altitude pour la zone, qui est prescrite par la Régie pour les hélicoptères.
6. Les altitudes sont prescrites par l'Annexe 2 de l'OACI : 3.1.2, 4.6 ; 5.1.2

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.7.1 ; 4.2.7.2 ; 4.2.7.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.7.1 ; 2.2.7.2 ; 2.2.7.3R ; 2.2.7.4R

14 CFR 91.119

JAR-OPS : 1.365

#### Altitudes minimales de sécurité pour les règles de vol à vue

1. Sauf lorsque cela s'avère nécessaire pour l'atterrissage ou le décollage, nul n'est autorisé à exploiter un aéronef en-dessous des altitudes suivantes :
2. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef, de jour, en VFR, à une altitude inférieure à 300 m au-dessus de la surface ou à moins de 300 m d'une montagne, d'une colline ou autre obstacle au vol ; et
3. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef, de nuit, en VFR, à une altitude inférieure à 300 m au-dessus de l'obstacle le plus élevé à une distance horizontale de moins de 8 km du centre de la trajectoire prévue ou, dans les zones montagneuses désignées, à moins de 600 m au-dessus de l'obstacle le plus élevé à une distance horizontale de moins de 8 km du centre de la trajectoire prévue.

OACI, Annexe 2 : 3.1.2 ; 4.6

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.7.1, 4.2.7.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.7.2 ; 2.2.7.3R ; 2.2.7.4R

14 CFR 121. 657

#### Minima d'exploitation d'approche aux instruments

1. Nul n'est autorisé à voler vers un aérodrome ou d'un aérodrome en utilisant des minimums d'exploitation inférieurs à ceux qui peuvent être établis pour cet aérodrome par l'État dans lequel il se trouve, sauf si ce dernier approuve spécifiquement cette exploitation conformément aux dispositions de la NMO 8.8.1.7.
2. Pour les exploitants commerciaux, l’État de l'exploitant, et pour l’aviation générale, l’État d'immatriculation, peut approuver des crédits opérationnels pour les opérations impliquant des avions équipés de systèmes d’atterrissage automatiques, de HUD ou affichages équivalents, d’EVS, de SVS ou de CVS. Ces approbations n’ont aucun effet sur la classification de l’IAP.
3. Les crédits opérationnels comprennent :
   * + 1. Dans le cas d'une interdiction d’approche, un minimum inférieur aux minimums opérationnels d'aérodrome ;
       2. La réduction des impératifs de visibilité ou la conformité à ces derniers ; ou
       3. La réduction du nombre d'installations au sol requises, en contrepartie des capacités embarquées.

Note 1 : Des directives sur les crédits opérationnels pour les aéronefs équipés de systèmes d’atterrissage automatiques, de HUD ou affichages équivalents, d’EVS, de SVS et de CVS figurent dans l’Annexe 6 de l’OACI, Partie I, Supplément I, et dans le Doc 9365 de l’OACI, Manuel d’exploitation tout temps.

Note 2 : Des informations sur les HUD ou affichages équivalents, comprenant des références à des documents de RTCA et EUROCAE, figurent dans le Doc 9365 de l’OACI, Manuel d’exploitation tout temps.

Note 3 : Un système d’atterrissage automatique — hélicoptère est une approche automatique utilisant des systèmes embarqués qui contrôlent automatiquement la trajectoire de vol vers un point aligné avec la surface d’atterrissage, à partir duquel le pilote peut effectuer un atterrissage sans danger grâce à sa vision naturelle, sans avoir recours au contrôle automatique.

1. Nul n'est autorisé à effectuer des opérations d’approche aux instruments sur un aérodrome par une visibilité inférieure à 800 m, sauf si des informations RVR sont fournies.
2. Les opérations d’approche aux instruments sont classées en fonction des minimums d’exploitation les plus bas prévus en dessous desquels une opération d’approche ne peut se poursuivre qu’avec les références visuelles requises suivantes :
3. Type A : une MDH ou DH de 75 m ou plus ; et
4. Type B : une DH inférieure à 75 m. Les opérations d’approche aux instruments de Type B sont classées comme suit :
   * + 1. CAT I : une DH supérieure ou égale à 60 m, et une visibilité supérieure ou égale à 800 m ou une RVR supérieure ou égale à 550 m ;
       2. CAT II : une DH inférieure à 60 m, mais supérieure ou égale à 30 m, et une RVR supérieure ou égale à 300 m ;
       3. CAT IIIA : une DH inférieure à 30 m ou sans DH, et une RVR supérieure ou égale à 175 m ;
       4. CAT IIIB : une DH inférieure à 15 m ou sans DH, et avec une RVR inférieure à 175 m mais supérieure ou égale à 50 m ; et
       5. CAT IIIC : aucune limite de DH ou de RVR.
5. Les minimums d'exploitation pour les opérations d’approche aux instruments en 2D mettant en œuvre des IAP sont déterminés en établissant une MDA ou une MDH, une visibilité minimale et, si nécessaire, la couverture nuageuse.
6. Les minimums d'exploitation pour les opérations d’approche aux instruments en 3D mettant en œuvre des IAP sont déterminés en établissant une altitude de décision ou une DH et la visibilité minimale ou RVR.

Note 1 : Lorsque la DH et la RVR ne correspondent pas à la même catégorie d'exploitation, l'opération d'approche aux instruments sera exécutée dans les conditions de la catégorie la plus exigeante (exemples : si la hauteur de décision relève de la Catégorie IIIA et la portée visuelle de piste, de la Catégorie IIIB, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de Catégorie IIIB ; si la hauteur de décision relève de la Catégorie II et la portée visuelle de piste, de la Catégorie I, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de Catégorie II).

Note 2 : La référence visuelle requise signifie la partie des aides visuelles ou de l'aire d'approche qui devrait avoir été visible suffisamment longtemps pour que le pilote ait pu évaluer la position de l'aéronef et la rapidité de changement de position par rapport à la trajectoire de vol désirée. Dans le cas d'une approche indirecte, la référence visuelle requise est l'environnement de la piste.

Note 3 : Les directives portant sur la classification de l’approche ayant trait aux opérations d’approche aux instruments, aux procédures, aux pistes et aux systèmes de navigation figurent dans le Doc 9365 de l’OACI, Manuel d’exploitation tout temps.

Note 4 : Pour les directives portant sur l’application de la technique de vol en approche finale en descente continue pour les procédures d’approche de non-précision (opérations d’approche aux instruments en 2D de Type A), se référer au Doc 8168 de l’OACI, Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS), Volume I, Section 4, Chapitre 1. Une approche finale en descente continue avec calcul manuel du taux de descente requis (voir Doc 8168 de l’OACI, Volume I, Partie I, Section 4 : 1.7 et 1.8) est considérée comme une opération d’approche aux instruments en 2D. Une approche finale en descente continue avec guidage VNAV calculée par l’équipement embarqué (voir Doc 8168 de l’OACI, Partie II, Section 5) est considérée comme une opération d’approche aux instruments en 3D.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.8.1 ; 4.2.8.2 ; 4.2.8.3 ; 4.2.8.4 ; 4.2.8.5R ; 4.2.8.6 ; 4.2.8.7 ; 4.4.1.1 ; 4.4.1.2

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.2.2 ; 2.2.2.2.1 ; 2.2.2.2.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.7.1 ; 2.2.7.2 ; 2.2.7.3R ; 2.2.7.4R ; 2.2.8.1 ; 2.2.8.1.1 ; 2.2.8.3 ; 2.2.8.4 ; 2.2.8.5R ; 2.2.8.6 ; 2.2.8.7

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.8 ; 2.2.8.4 ; 2.2.8.5 ; 2.6.3 ; 2.6.3.2

#### Opérations des Catégories II et III ─ Règles générales d'exploitation

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil pour une opération de CAT II ou III, sauf si :
2. Le PIC et le CP de l'aéronef ont les autorisations appropriées et sont titulaires des qualifications prescrites à la Partie 2 de la présente réglementation ;
3. Chaque membre de l'équipage de conduite possède des connaissances adéquates et connaît bien l'aéronef et les procédures à utiliser ; et
4. Le panneau des instruments qui se trouve devant le pilote qui se trouve aux commandes de l'aéronef a les instruments appropriés pour le type de système de guidage de commandes de vol utilisé.
5. Sauf autrement autorisé par la Régie, nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil pour une opération de CAT II ou III, sauf si chaque composant au sol requis pour cette opération et l'équipement de bord qui y est relié est installé et fonctionne.
6. Lorsque la procédure d'approche utilisée prévoit et requiert une DH, celle qui est autorisée est la plus haute de ce qui suit :
7. La DH prescrite par la procédure d'approche ;
8. La DH prescrite pour le PIC ; ou
9. La DH pour laquelle l'aéronef est équipé.
10. Sauf autrement autorisé par la Régie, nul pilote exploitant un aéronef pour une approche de CAT II ou III prévoyant ou requérant l'utilisation d'une DH ne peut poursuivre l'approche en dessous de la DH autorisée, sauf si les conditions suivantes sont satisfaites :
11. L'aéronef se trouve à une position à partir de laquelle une descente pour un atterrissage sur la piste prévue peut être effectuée à un taux normal de descente en faisant appel à des manœuvres normales et le taux de descente permettra au poser d'avoir lieu dans la zone de poser de la piste prévue pour l'atterrissage ; et
12. Au moins une des références visuelles suivantes de la piste prévue est distinctement visible et identifiable par le pilote :
    * + 1. Le dispositif lumineux d'approche, sauf que le pilote n'est pas autorisé à descendre en dessous de 30 m au-dessus de l'élévation de la zone de poser en utilisant les feux d'approche en tant que référence, sauf si les barres rouges de fin ou les barres rouges de côté sont aussi distinctement visibles et identifiables ;
        2. Le seuil ;
        3. Les marques du seuil ;
        4. Les feux du seuil de piste ;
        5. La zone de poser ou les marques de la zone de poser ; ou
        6. Les feux de la zone de poser.
13. Sauf autrement autorisé par la Régie, tout pilote exploitant un aéronef doit immédiatement interrompre une approche de façon appropriée, avant le poser, chaque fois que les impératifs du paragraphe 8.8.1.8(d) de la présente sous-section ne sont pas satisfaits.
14. Nulle personne exploitant un aéronef utilisant une approche de CAT III sans DH n'est autorisée à le poser, sauf conformément aux dispositions de la lettre d'autorisation délivrée par la Régie.
15. Nul n'est autorisé à effectuer une approche et un atterrissage de CAT II ou III aux instruments par une visibilité inférieure à 800 m, sauf si des informations RVR sont fournies.
16. Les paragraphes 8.8.1.8(a) à (g) de la présente sous-section ne s'appliquent pas aux opérations effectuées par des titulaires d'AOC auxquels un certificat a été délivré aux termes de la Partie 9 de la présente réglementation. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil pour une opération de CAT II ou III effectuée par le titulaire d'un AOC, sauf si elle l'est conformément au programme de formation et aux spécifications d'exploitation de ce titulaire d'AOC.

Note 1 : Une approbation de CAT II doit être obtenue avant d'en obtenir une de CAT III.

Note 2 : Le Doc 9365 de l’OACI, Manuel d’exploitation tout temps, donne des instructions supplémentaires.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.8.3 ; 4.2.8.4 ; 4.2.8.5R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.7 ; 2.2.7.1 ; 2.2.7.2 ; 2.2.7.3R ; 2.2.7.4R

14 CFR 91.189

#### Manuel des Catégories II et III

1. Sauf tel que stipulé au paragraphe 8.8.1.9(c) de la présente sous-section, nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil pour une opération de CAT II ou III, sauf si :
2. Un manuel à jour et approuvé de CAT II ou III pour l'aéronef, selon le cas, est disponible à bord de celui-ci ;
3. L'opération est effectuée conformément aux procédures, instructions et limitations du manuel approprié ; et
4. Les instruments et l'équipement figurant dans le manuel, qui sont requis pour une opération particulière de CAT II ou III, ont été inspectés et entretenus conformément au programme de maintenance figurant dans le manuel.
5. Chaque exploitant doit avoir, à son siège, un exemplaire à jour de chaque manuel approuvé, qu'il doit mettre, pour inspection, à la disposition de la Régie, sur demande de celle-ci.
6. Les paragraphes 8.8.1.9(a) et (b) de la présente sous-section ne s'appliquent pas aux opérations effectuées par le titulaire d'un AOC auquel un certificat a été délivré aux termes de la Partie 9 de la présente réglementation ayant approuvé les opérations de CAT II ou III comprises dans son OM.
7. Les impératifs relatifs aux manuels spécifiques à la CAT II et à la CAT III sont prescrits par la NMO 8.8.1.9.

Note 1 : Une approbation de CAT II doit être obtenue avant d'en obtenir une de CAT III.

Note 2 : Le Doc 9365 de l’OACI, Manuel d’exploitation tout temps, donne des instructions supplémentaires.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.8.2, 4.2.8.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.7 ; 2.2.7.1 ; 2.2.7.3R

14 CFR 91.191

#### Dérogations pour certaines opérations de Catégorie II

1. La Régie est autorisée à accorder une dérogation aux impératifs des paragraphes 8.8.1.8 et 8.8.1.9 de la présente partie pour l'exploitation d'un petit aéronef de CAT II si l'exploitant peut prouver à celle-ci que l'opération proposée peut être effectuée en toute sécurité.

N. B. : Une telle autorisation ne permet pas l'exploitation d'un aéronef transportant des passagers ou des biens contre paiement ou en location.

14 CFR 91.193

#### Décision de déroutement ─ Moteur inopérant

1. Sauf tel que stipulé au paragraphe 8.8.1.11(b) de la présente sous-section, le PIC doit poser l'aéronef à l'aérodrome le plus proche qui convienne, sur lequel un atterrissage peut être effectué en toute sécurité chaque fois qu'un moteur tombe en panne ou est éteint pour prévenir des dommages possibles.
2. Si un seul moteur d'un avion à trois moteurs ou plus tombe en panne, ou si sa rotation est arrêtée, le PIC est autorisé à se rendre à un aérodrome s'il détermine que cela n’est pas plus dangereux que de se poser à l'aérodrome le plus proche qui convienne, en tenant compte de ce qui suit :
3. La nature de la défaillance et les difficultés mécaniques qui peuvent se produire si le vol se poursuit ;
4. L'altitude, la masse et le carburant utilisable au moment de l'arrêt du moteur ;
5. Les conditions météorologiques en route et les points d'atterrissage possibles ;
6. La congestion de la circulation aérienne ;
7. Le type de terrain ; et
8. La connaissance de l'aérodrome à utiliser.

14 CFR 121.565(b)(1)–(6)

#### Vol à proximité d'autres aéronefs ─ Dont les vols en formation

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef à telle proximité d'un autre qu'il y a un risque de collision.
2. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef en formation, sauf :
3. Par arrangement avec le commandant de bord de chaque aéronef de la formation ; et
4. Dans un espace aérien contrôlé conformément aux conditions prescrites par le service approprié de la circulation aérienne, qui comprennent ce qui suit :
   * + 1. La formation opère en tant qu'aéronef unique en ce qui concerne le compte rendu de navigation et de position ;
       2. La séparation entre les aéronefs en vol est la responsabilité du chef de la formation et des PIC des autres aéronefs en vol ;
       3. La séparation entre les aéronefs doit comprendre des périodes de transition lorsqu'ils manœuvrent pour arriver à leur propre séparation dans la formation et lors du rassemblement et de la manœuvre de dégagement ; et
       4. Chaque aéronef doit maintenir une distance latérale et longitudinale de moins d'un kilomètre (0,5 mille nautique) et verticale de 30 m du chef de la formation.
5. Nul n'est autorisé à exploiter un avion transportant des passagers en location en vol en formation.

OACI, Annexe 2 : 3.1.8 ; 3.2 ; 3.2.1

14 CFR 91.111

#### Règles de priorité ─ Sauf pour les opérations sur l’eau

1. GÉNÉRALITÉS.
2. Tout pilote doit rester vigilant de façon à voir et à éviter d'autres aéronefs.
3. Lorsqu'une règle de la présente sous-section accorde la priorité de passage à un autre aéronef, le pilote doit lui accorder la priorité et n'est pas autorisé à passer au-dessus, en dessous ou devant lui, sauf s'il en est bien dégagé et en tenant compte de l'effet de sa turbulence de sillage.
4. Tout pilote ayant la priorité de passage doit maintenir son cap et sa vitesse, mais a toujours pour responsabilité de prendre toute mesure, y compris des manœuvres d'évitement de collision basées sur les avis de résolution fournis par l'équipement ACAS, permettant d'éviter au mieux une collision.
5. EN DÉTRESSE. Un aéronef en détresse a priorité de passage sur tout le reste de la circulation aérienne.
6. CONVERGENCE.
7. Lorsque des aéronefs de la même catégorie convergent à environ la même altitude (sauf frontale ou presque), l'aéronef se trouvant à la droite de l'autre a la priorité de passage.
8. Si les aéronefs qui convergent sont de catégories différentes :
   * + 1. Un ballon a la priorité de passage sur toute autre catégorie d'aéronef ;
       2. Un planeur a la priorité de passage sur un dirigeable et les aéronefs plus lourds que l'air à moteur ; et
       3. Un dirigeable a la priorité de passage sur un aéronef plus lord que l'air à moteur.
9. REMORQUAGE OU AVITAILLEMENT. Un aéronef qui en remorque ou en avitaille un autre a la priorité de passage sur tous les autres aéronefs à moteur, sauf ceux qui sont en détresse.
10. APPROCHE DE FRONT. Lorsque des aéronefs s'approchent l'un de l'autre de front ou presque, le pilote de chaque aéronef doit changer de cap sur la droite.
11. DÉPASSEMENT. Tout aéronef dépassé par un autre a la priorité de passage et le pilote de celui qui le dépasse, en montée, en descente ou en vol horizontal, doit changer de cap vers la droite pour passer de façon bien dégagée.
12. ATTERRISSAGE. Les aéronefs en approche finale pour l'atterrissage ou lors de l'atterrissage ont la priorité de passage sur ceux qui sont en vol ou manœuvrent au sol.
13. PLUS D'UN AÉRONEF À L'ATTERRISSAGE. Lorsque deux aéronefs ou plus s'approchent d'un aérodrome pour y atterrir, celui qui se trouve à l'altitude la plus basse a la priorité de passage.
14. Le PIC ne peut profiter des règles de priorité de passage des paragraphes 8.8.1.13(g) et (h) de la présente sous-section pour passer devant un autre aéronef qui est en approche finale pour atterrir ou le dépasser.
15. ATTERRISSAGE D'URGENCE. Les aéronefs qui sont obligés de se poser ont la priorité de passage sur les autres.
16. DÉCOLLAGE. Les aéronefs qui décollent ont la priorité de passage sur ceux qui circulent au sol sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.
17. AÉRONEFS CIRCULANT EN SURFACE.
18. APPROCHE DE FRONT. Lorsque des aéronefs s'approchent l'un de l'autre de front ou presque, le pilote de chaque aéronef doit s'arrêter ou, chaque fois que cela est pratique, changer de cap sur la droite pour être bien dégagé.
19. CONVERGENCE. Lorsque deux aéronefs convergent sur une trajectoire, le pilote qui a l’autre aéronef sur sa droite lui donne la priorité.
20. DÉPASSEMENT. Tout aéronef qui est dépassé par un autre a la priorité de passage et tout pilote d'un aéronef qui en dépasse un autre doit en être bien dégagé.
21. AÉRONEFS ROULANT SUR L'AIRE DE MANŒUVRE D'UN AÉRODROME.
22. Le pilote d’un aéronef qui roule sur l'aire de manœuvre doit s'arrêter et rester aux points d'attente avant la piste, sauf autrement autorisé par la tour de contrôle de l'aérodrome.
23. Le pilote d’un aéronef qui roule sur l'aire de manœuvre doit s'arrêter et rester en place aux barres d'arrêt allumées et peut poursuivre sa route une fois les feux éteints.
24. Le pilote d’un aéronef qui roule sur l'aire de manœuvre d’un aérodrome doit donner la priorité à l’aéronef :
    * + 1. Qui décolle ou est sur le point de le faire ; ou
        2. Qui atterrit ou est dans les phases finales de l’approche avant l’atterrissage.

OACI, Annexe 2 : 3.2.2 ; 3.2.2.1 ; 3.2.2.2 ; 3.2.2.3 ; 3.2.2.4 ; 3.2.2.5.1 ; 3.2.2.5.2 ; 3.2.2.5.3 ;  
3.2.2.6 ; 3.2.2.7.1 ; 3.2.2.7.2 ; 3.2.2.7.3

14 CFR 91.113

#### Règles de priorité ─ Opérations sur l’eau

1. GÉNÉRALITÉS. Toute personne exploitant un aéronef sur l'eau doit, pour autant que faire se peut, se tenir à l'écart de tous les navires et éviter d'entraver leur navigation, et doit accorder la priorité de passage à tout navire ou à tout autre aéronef auquel elle est accordée par l'une quelconque des règles de la présente sous-section.
2. CONVERGENCE OU CROISEMENT. Lorsque des aéronefs ou un aéronef et un navire se croisent, celui qui se trouve à la droite de l'autre a la priorité de passage.
3. APPROCHE DE FRONT. Lorsque des aéronefs ou un aéronef et un navire s'approchent de front ou presque, chacun doit changer de cap vers la droite pour être bien dégagé.
4. DÉPASSEMENT. Tout aéronef ou navire qui est dépassé par un autre a la priorité de passage et celui qui dépasse l'autre doit changer de cap pour en être bien dégagé.
5. CIRCONSTANCES SPÉCIALES. Lorsque des aéronefs ou un aéronef et un navire s'approchent l'un de l'autre de façon telle qu'il y a un risque de collision, chacun doit procéder en tenant bien compte des circonstances existantes, dont les limitations de chacun.
6. AMERRISSAGE ET DÉCOLLAGE. Un aéronef qui se pose sur l'eau ou en décolle doit demeurer bien à l'écart de tous les navires et éviter d'entraver leur navigation.

OACI, Annexe 2 : 3.2.6.1 ; 3.2.6.1.1 ; 3.2.6.1.2 ; 3.2.6.1.3 ; 3.2.6.1.4

14 CFR 91.115

#### Utilisation des feux des aéronefs

1. Si des feux rouges anticollision, ou tous autres feux, sont installés sur un aéronef pour indiquer que le moteur est en marche, le pilote doit les allumer avant de lancer les moteurs et ils doivent le rester tout le temps que les moteurs sont en marche.
2. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef entre le coucher et le lever du soleil, sauf si :
3. Les feux de navigation de l’aéronef sont allumés ; et
4. Ses feux anticollision sont allumés, s'ils sont installés.
5. Nul n'est autorisé à stationner ou à déplacer un aéronef entre le coucher et le lever du soleil sur une aire de manœuvre d'un aérodrome ou à proximité dangereuse de celle-ci, sauf :
6. S'il est bien éclairé ;
7. Ses feux de navigation sont allumés ; ou
8. S'il se trouve sur une aire marquée par des feux d'obstacle ; ou
9. S'il a des feux indiquant si le moteur est en marche.
10. Nul n'est autorisé à ancrer un aéronef, sauf :
11. Si ses feux de mouillage sont allumés ; ou
12. S'il se trouve à un endroit où les feux de mouillage ne sont pas requis pour les navires.
13. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef sur l'eau entre le coucher et le lever du soleil, sauf :
14. Les feux de l’aéronef requis par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (édition la plus récente) sont allumés ; ou
15. L’aéronef comporte des feux dont les caractéristiques et la position sont aussi similaires que possible à ceux qui sont requis par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer, s'il n'est pas pratique d'en avoir exactement comme cela est requis.
16. Un pilote est autorisé à éteindre ou à réduire l'intensité de tout feu clignotant installé pour répondre aux impératifs de la présente sous-section :
17. S'ils affectent ou risquent probablement d'affecter l'exécution satisfaisante de tâches ; ou
18. S'ils soumettent ou risquent de soumettre un observateur à un éblouissement dangereux.

OACI, Annexe 2 : 3.2.3.1 ; 3.2.3.2 ; 3.2.3.3 ; 3.2.3.4 ; 3.2.3.5

14 CFR 91.209

#### Vol fictif aux instruments

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef dans des conditions fictives de vol aux instruments, sauf si :
2. Cet aéronef a des commandes doubles entièrement fonctionnelles ;
3. L'autre siège aux commandes est occupé par un pilote de sécurité titulaire d'au moins un brevet de pilote privé pour la catégorie et la classe appropriées à l'aéronef exploité ; et
4. Le pilote de sécurité voit de façon adéquate vers l'avant et de chaque côté de l'aéronef, ou un observateur compétent se trouvant à bord complète la vision du pilote de sécurité.
5. Nul n'est autorisé à effectuer un vol dans des conditions fictives de vol aux instrument lors d'opérations de transport aérien commercial.

OACI, Annexe 2 : 3.2.4(a) et (b)

14 CFR 91.109(b)

#### Simulation de situations anormales en vol

1. Nul n'est autorisé à simuler une situation anormale ou d'urgence lors d'opérations de transport aérien commercial.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.5

JAR-OPS : 1

#### Largage, pulvérisation, remorquage

1. Sauf dans des conditions prescrites par la Régie, aucun pilote n'est autorisé à faire ce qui suit :
2. Larguer, saupoudrer ou pulvériser d'un aéronef ;
3. Remorquer un aéronef ou autre objet ; ou
4. Permettre des descentes en parachute.

OACI, Annexe 2 : 3.1.4 ; 3.1.5 ; 3.1.6

14 CFR 91.15 ; 91.309 ; 91.307(b) ; 91.311

#### Vol acrobatique

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef en vol acrobatique :
2. Au-dessus toute ville, tout bourg ou tout lieu de peuplement ;
3. Au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air ;
4. Dans les limites latérales des surfaces actives de l'espace aérien de Classe B, C, D ou E désigné pour un aérodrome ;
5. En-dessous d'une altitude de 450 m au-dessus de la surface ;
6. Lorsque la visibilité en vol est inférieure à 5 km ; et
7. Sauf en cas de conformité avec toute autre condition prescrite par la Régie.
8. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef avec des manœuvres excédant une inclinaison latérale de 60 degrés ou une inclinaison longitudinale de 30 degrés par rapport à l'assiette de vol en palier sauf si tous les occupants de l'aéronef portent des parachutes pliés par un arrimeur de parachutes qualifié et titulaire d'une licence conforme à la Partie 2 de la présente réglementation, dans les 12 derniers mois civils.

OACI, Annexe 2 : 3.1.7

14 CFR 91.303 ; 91.307(c)

#### Zones de vol d'essai

1. Nul n'est autorisé à effectuer un vol d'essai à bord d'un aéronef, sauf au-dessus d'eau libre ou de zones peu peuplées où la circulation aérienne est faible.

14 CFR 91.305

#### Zones interdites et restreintes

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef dans une zone interdite ou restreinte, sur laquelle les informations ont été dûment publiées, sauf conformément aux conditions et restrictions ou sur autorisation de l'État où les zones ont été établies au-dessus de son territoire.

OACI, Annexe 2 : 3.1.11.

14 CFR 91.133

#### Exploitation dans un espace aérien comportant des spécifications de performances minimales de navigation ou un minimum de séparation verticale réduit

1. Nul n’est autorisé à exploiter un aéronef dans un espace aérien où un accord régional de navigation aérienne, des MNPS ou un RVSM ont été prescrits, sauf conformément :
2. Aux conditions des procédures et restrictions requises pour ledit espace aérien ; et
3. À une autorisation écrite délivrée par la Régie.
4. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil immatriculé dans [ÉTAT] dans l'espace aérien de l'Atlantique Nord désigné en tant qu'espace aérien NAT HLA ou RVSM sans autorisation écrite de la Régie.

Note 1 : Le bulletin NAT Doc 007 de l’OACI, V.2018-2, Manuel des opérations et de l’espace aérien Atlantique Nord, a redésigné l’espace aérien Atlantique Nord MNPS sous la dénomination NAT HLA. Pour les autres espaces aériens, les accords régionaux de navigation aérienne de l’OACI peuvent être consultés.

Note 2 : Le Doc 9574 de l'OACI, Manuel sur la mise en œuvre du minimum de séparation verticale de 300 m entre les niveaux de vol FL 290 et le FL 410 inclus, donne des instructions supplémentaires.

Note 3 : La Partie 7 de la présente réglementation contient les impératifs concernant l'équipement de navigation en espace aérien MNPS et RVSM.

OACI, Annexe 6, Partie I : 7.2.3 ; 7.2.4 ; 7.2.5 ; 7.2.6 ; 7.2.7 ; 7.2.8 ; 7.2.9 ; 7.2.10 ; 7.2.11 ; 7.2.12

14 CFR 91.703 ; 91.706

JAR-OPS : 1.241 ; 1.243

#### Exploitation sur ou à proximité d'un aérodrome contrôlé ou non contrôlé

1. Lors de l'approche pour atterrir sur un aérodrome, tout pilote :
2. D'un avion, doit effectuer tous les virages vers la gauche, ou la droite, si cela est indiqué de façon appropriée par les autorités ayant juridiction sur cet aérodrome ; et
3. D'un hélicoptère, doit éviter le passage des avions.
4. Lors du départ d'un aérodrome, tout pilote d'un avion doit respecter les circuits établis par les autorités ayant juridiction sur cet aérodrome.
5. Tout pilote d'un aéronef doit atterrir et décoller dans le vent, sauf si la sécurité, les configurations des pistes ou des considérations relatives à la circulation déterminent qu'une direction différente est préférable.
6. Tout pilote exploitant un aéronef sur ou à proximité d'un aérodrome doit :
7. Observer le reste de la circulation pour éviter une collision ; et
8. Se conformer au circuit formé par d'autres aéronefs exploités ou l'éviter.
9. Tout pilote d'un aéronef se rendant à, provenant de ou passant par un aérodrome dont la tour de contrôle fonctionne doit aussi se conformer aux impératifs du paragraphe 8.8.2.8 de la présente partie.
10. La gestion de la circulation des aérodromes contrôlés et non contrôlés peut être complétée ou dirigée par l’utilisation de signaux universels d’aviation comme les feux et marques visuelles prescrits à la NMO 8.8.2.11.

OACI, Annexe 2 : 3.2.5

14 CFR 91.126(a) et (b)

#### Altitudes du circuit d'un aérodrome ─ Turboréacteur, aéronef à turbine ou gros porteur

1. Lors de l'arrivée à un aérodrome, le PIC d'un turboréacteur, d'un aéronef à turbine ou d'un gros porteur doit entrer dans le circuit à au moins 450 m AGL jusqu'à ce qu'une autre descente soit requise pour l'atterrissage.
2. Lors du départ d'un aérodrome, le PIC d'un turboréacteur, d'un aéronef à turbine ou d'un gros porteur doit monter à 450 m AGL aussi rapidement que cela s'avère pratique.

14 CFR 91.129(e)(1) et (g)(1)–(2)

#### Conformité avec les trajectoires de descente visuelles et électroniques

1. Le commandant de bord d'un avion qui s'approche pour atterrir sur une piste desservie par un indicateur visuel de pente d'approche doit maintenir une altitude à ou au-dessus de la trajectoire de descente jusqu'à ce qu'une altitude plus basse soit requise pour un atterrissage en toute sécurité.
2. Le pilote d'un turboréacteur, d'un aéronef à turbine ou d'un gros porteur qui s'approche pour atterrir sur une piste desservie par un ILS doit voler à ou au-dessus de la trajectoire de descente à partir du point de croisement avec la balise intermédiaire.

14 CFR 91.129(e)(2) et (3)

#### Restriction ou suspension des opérations ─ Transport commercial aérien

1. Si un commandant de bord ou le titulaire d'un AOC connaît des conditions, dont l'état de l'aérodrome et de la piste, qui constituent un danger pour l'exploitation, cette personne doit restreindre ou suspendre toutes les opérations de transport aérien commercial à ces aérodromes ou vers ces pistes aussi longtemps que nécessaire jusqu'à ce que ces conditions aient été corrigées.

14 CFR 121.551 ; 121.553

#### Poursuite d'un vol lorsque l'accès à l'aérodrome de destination est temporairement restreint ─ Transport commercial aérien

1. Nul commandant de bord n'est autorisé à poursuivre un vol vers quelque aérodrome que ce soit qui est prévu pour l'atterrissage lorsque les opérations de transport aérien commercial y sont restreintes ou suspendues, sauf si ─
2. De l'avis du commandant de bord, on peut raisonnablement s'attendre à ce que les conditions dangereuses pour un atterrissage en toute sécurité soient corrigées au moment de l'ETA ; ou
3. Il n’y a pas de procédure plus sûre.

OACI, Annexe 2 : 2.3.1

14 CFR 121.627

#### Interception d'aéronefs civils

1. Lors d'une interception par un aéronef militaire ou gouvernemental, tout commandant de bord doit se conformer aux normes internationales pour l'interprétation des communications et des signaux visuels et y répondre tel que prescrit à la NMO 8.8.1.28.
2. Nul pilote n'est autorisé à effectuer un vol international tant que les procédures et signaux ayant trait à l'interception d'un aéronef prescrits à la NMO 8.8.1.28 ne sont pas disponibles dans le poste de pilotage.

OACI, Annexe 2 : 3.8.1 ; 3.8.2

#### Procédures de réduction du bruit

1. Tout titulaire d'un AOC doit exploiter ses aéronefs conformément aux procédures de réduction du bruit approuvées par la Régie.
2. Sauf autrement ordonné par la Régie, les procédures de réduction du bruit spécifiées par le titulaire d'un AOC pour quelque type d'avion que ce soit doivent être les mêmes pour tous les aérodromes.

N. B. : À certains aérodromes, il est possible qu'une seule procédure ne suffise pas à respecter les impératifs.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.4.9.1R ; 4.4.9.2R ; 5.2.7(d)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.4.8R ; 3.2.7(d)

#### Exploitation avec un seul pilote ─ Avion

1. Un avion ne doit pas être exploité en IFR ou de nuit avec un seul pilote, sauf sur approbation de l'État de l'exploitant.
2. Un avion ne doit pas être exploité en IFR ou de nuit avec un seul pilote, sauf si :
3. Le manuel de vol de l’aéronef ne requiert pas un équipage de conduite de plus d'une personne ;
4. L’avion est à hélice et à turbine et est conforme au paragraphe 8.7.2.2(e)(1) de la présente partie ;
5. La configuration est d’un maximum de neuf sièges passagers ou l’avion est à hélice et à turbine et est conforme au paragraphe 8.7.2.2(e)(2) et le maximum approuvé de sièges passagers est de plus de neuf ;
6. La masse maximale certifiée au décollage n’excède pas 5 700 kg ;
7. L'avion est équipé de la façon décrite aux paragraphes 7.2.1.4(c), (d) et (e) de la présente réglementation ;
8. Le PIC répond aux impératifs d'expérience, de formation, de vérification et de récence décrits au paragraphe 8.10.1.41 de la présente partie.
9. Nonobstant les paragraphes 8.8.1.30(b)(2) et (3) de la présente sous-section, l’avion doit être exploité conformément au paragraphe 8.7.2.2(a) de la présente partie.
10. Toute dérogation pour les opérations avec un seul pilote et plus de neuf passagers doit être autorisée par la Régie dans les spécifications d'exploitation, comme requis par le paragraphe 8.7.2.2(e)(2) de la présente partie.
11. Si ces vols sont effectués hors de [ÉTAT], [ÉTAT] doit avoir des arrangements avec les États où lesdits vols se dérouleront.

OACI, Annexe 6, Partie I : 6.23 ; 9.4.5 ; 4.9.1 ; 4.9.2

#### Exploitation d'avion monomoteur

1. Sauf tel que prévu aux paragraphes 8.8.1.31(b) et (c) de la présente sous-section, les avions monomoteurs ne doivent être exploités que dans des conditions météorologiques et d'éclairage et sur des routes et les déroutements de celles-ci, qui permettent l'exécution d'un atterrissage forcé en toute sécurité en cas de panne du moteur.
2. Lors de l'approbation d'exploitation d'avions monomoteurs à turbine, de nuit et/ou en IMC, l'État de l'exploitant doit s'assurer que le certificat de navigabilité de l'avion est approprié et que le niveau général de sécurité prévu dans les dispositions des Parties 5 et 8 de la présente réglementation est assuré par ce qui suit :
3. La fiabilité du moteur à turbine ;
4. Les procédures de maintenance, les pratiques d'exploitation et les procédures de régulation des vols de l'exploitant, la formation de l'équipage ; et
5. L'équipement et les impératifs supplémentaires prévus conformément au paragraphe 8.7.2.3 de la présente partie et à la NMO 8.7.2.3.
6. Tous les avions monomoteurs à turbine exploités de nuit et/ou en IMC, doivent avoir un dispositif de surveillance des tendances de dégradation et les avions dont le certificat individuel de navigabilité a été délivré pour la première fois à compter du 1er janvier 2005 doivent avoir un dispositif automatique de surveillance des tendances de dégradation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 5.1.2 ; 5.4.1 ; 5.4.2 ; 6.22 ; 6.22.1R ; 6.22.2R

#### Procédures d'exploitation pour la vitesse de montée et de descente des avions

1. Sauf autrement spécifié par une instruction de l’ATC, pour éviter les bulletins de résolution inutiles de l’ACAS II d'un aéronef qui est à des altitudes ou des FL adjacents ou s'en approche, chaque exploitant doit spécifier les procédures par lesquelles un avion qui monte ou descend à une altitude ou à un FL affecté, particulièrement en autopilote, peut le faire à un taux de montée ou de descente de moins de 8 m/s ou à 450 m/minute (en fonction des instruments disponibles pendant les 300 dernières mètres) jusqu'au niveau affecté lorsque le pilote est informé qu'un autre aéronef se trouve à l'altitude ou du FL adjacent ou s'en approche.

N. B. : Des ressources relatives au développement de ces procédures figurent dans le Doc 8168 de l’OACI, Procédures pour les services de la navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS), Volume I, Partie III, Section 3, Chapitre 3.

#### Aéronefs télépilotés

1. Nul n'est autorisé à exploiter un ATP d’une façon qui pourrait présenter un danger pour des personnes, des biens ou d’autres aéronefs.
2. RÈGLES D’EXPLOITATION. Une personne exploitant un ATP doit se conformer aux règles générales d’exploitation figurant ci-après.
3. Une personne exploitant un ATP immatriculé dans [ÉTAT] ou titulaire d’un certificat d’exploitant de [ÉTAT] et son SATP :
   * + 1. Ne peut pas opérer dans [ÉTAT] sans l’autorisation appropriée de la Régie ;
       2. Ne peut pas se livrer à la navigation aérienne internationale sans l’autorisation appropriée de l’État dans lequel l'ATP décolle ;
       3. Ne peut pas opérer sur le territoire d’un autre État sans autorisation spéciale délivrée par chaque État dans lequel le vol doit avoir lieu, qui doit être obtenue avant le décollage si l’on peut raisonnablement s’attendre, lors de la planification des opérations, que l’aéronef peut entrer dans l’espace aérien concerné ;

N. B. : Cette autorisation peut être sous forme d’accords conclus entre les États concernés.

* + - 1. Ne peut pas opérer en haute mer sans coordination préalable avec le service ATS approprié, qui doit être obtenue avant le décollage si l’on peut raisonnablement s’attendre, lors de la planification des opérations, que l’aéronef peut entrer dans l’espace aérien concerné ;
      2. Doit être exploité conformément aux conditions spécifiées par l’État d'immatriculation, celui de l’exploitant s’il est différent, et le ou les États dans lesquels le vol doit avoir lieu ; et
      3. Doit s’assurer que le SATP réponde aux impératifs de performance et de transport d’équipement pour l’espace aérien spécifique dans lequel le vol doit avoir lieu.

1. Une fois l’autorisation reçue de la Régie, l’exploitant :
   * + 1. Doit soumettre un plan de vol avant d’exploiter un ATP ;
       2. Doit notifier immédiatement la Régie et l’ATC en cas d’annulation de vol ; et
       3. Doit, en cas de changement apporté au vol proposé, soumettre ces changements à la Régie aux fins de considération.
2. CERTIFICATS ET LICENCES. Nul n'est autorisé à exploiter un ATP immatriculé dans [ÉTAT] ou à détenir un certificat d’exploitant de [ÉTAT] sauf si l'ATP, le SATP et le RP ont obtenu les approbations appropriées de la Régie, comme indiqué ci-après.
3. Un SATP est approuvé, en prenant en compte l’interdépendance des composants, conformément à la Partie 5 de la présente réglementation, dont :
   * + 1. Un certificat de navigabilité pour l'ATP ; et
       2. Les composants du SATP spécifiés dans le certificat de type de conception et entretenus conformément à la réglementation de [ÉTAT].
4. Un exploitant doit avoir un certificat d'exploitant SATP délivré conformément à la réglementation de [ÉTAT].
5. Les RP doivent détenir une licence ou faire valider leur licence conformément à la Partie 2 de la présente réglementation.

Note 1 : L’appendice G de la résolution A37-15 de l’Assemblée de l’OACI stipule qu’en attendant l’entrée en vigueur de normes internationales concernant des catégories, classes ou types d’aéronefs, les certificats délivrés ou validés, conformément aux réglementations nationales, par l’État contractant dans lequel l’aéronef est immatriculé sont reconnus par les autres États contractants aux fin de vol sur leurs territoires, ce qui comprend les atterrissages et décollages.

Note 2 : Les normes de certification et d’homologation n’ont toujours pas été élaborées par l’OACI. Ainsi, entretemps, toute nécessité de certification et d’homologation ne doit pas être automatiquement jugée comme étant conforme aux SARP des Annexes de l’OACI concernées, dont les Annexes 1, 6 et 8, jusqu’à ce que les SARP des SATP apparentés aient été élaborées.

Note 3 : Nonobstant la Résolution A37-15 de l’Assemblée de l’OACI, l’Article 8 de la Convention de Chicago assure chaque État contractant de la souveraineté absolue sur l’autorisation d’exploitation d'ATP sur son territoire.

1. DEMANDE D’AUTORISATION.
2. La demande d’autorisation à laquelle il est fait référence au paragraphe 8.8.1.33(b) de la présente sous-section, doit être soumise en fournissant les informations requises par le formulaire de demande figurant à la NMO 8.8.1.33 ; et
3. Une demande d’autorisation d’exploitation d'ATP dans [ÉTAT] doit être faite en suivant les impératifs du paragraphe 10.2.1.3 de la présente réglementation et en fournissant les informations requises par le formulaire figurant à la NMO 10.2.1.3.

OACI, Annexe 2 : 3.1.9 ; Appendice 4 : 1.1 ; 1.2 ; 1.3 ; 1.4 ; 1.5 ; 1.6 ; 1.7 ; 2.1 ; 2.2 ; 2.3 ; 3.1 ; 3.2 ; 3.3 ; 3.4 ; 3.5 ; 3.6

#### Ballons libres sans pilote

1. Nul n'est autorisé à exploiter un ballon libre sans pilote d’une façon qui pourrait présenter un danger pour des personnes, des biens ou d’autres aéronefs.
2. CLASSIFICATION. Les ballons libres sans pilote sont classés comme suit :
3. LÉGER. Un ballon libre sans pilote qui transporte une charge d’un ou de plusieurs colis, dont la masse combinée est inférieure à 4 kg, sauf s’il est qualifié de ballon lourd ci-après ;
4. MOYEN. Un ballon libre sans pilote qui transporte une charge de deux colis ou plus, dont la masse combinée est de 4 kg ou plus, mais de moins de 6 kg, sauf s’il est qualifié de ballon lourd ; ou
5. LOURD. Un ballon libre sans pilote qui transporte une charge qui :
   * + 1. A une masse combinée de 6 kg ou plus ; ou
       2. A un colis de 3 kg ou plus ; ou
       3. A un colis de 2 kg ou plus, avec une masse surfacique de plus de 13 g par centimètre carré ; ou
       4. Utilise une corde ou un autre moyen de suspension qui requiert une force impulsive de 230 N ou plus pour séparer la charge suspendue du ballon.

Note 1 : La masse surfacique à laquelle il est fait référence au paragraphe 8.8.1.34(b)(3)(iii) de la présente sous-section est déterminée en divisant la masse totale en grammes de la charge par la surface en centimètres carrés de sa plus petite surface.

Note 2 : La force impulsive de 230 N à laquelle il est fait référence aux paragraphes 8.8.1.34(b)(3)(iv) et (d)(9) de la présente sous-section est une unité de mesure de force de rupture équivalente à plus de 50 livres.

1. RÈGLES D’EXPLOITATION. Nul n'est autorisé à exploiter un ballon libre sans pilote :
2. Sauf si ledit ballon a obtenu l’autorisation appropriée de [ÉTAT] ;
3. Sur le territoire d’un autre État sans autorisation appropriée de l’autre État concerné avant le lancement du ballon ;
4. Sauf conformément aux conditions spécifiées par l’État d'immatriculation et celui ou ceux qui doivent être survolés ;
5. De telle façon que l’impact du ballon ou de toute partie de celui-ci, y compris sa charge par rapport à la surface de la terre, constitue un danger pour les personnes ou les biens qui ne sont pas associés à l’opération ; et
6. En haute mer sans coordination préalable avec les services ATS appropriés.
7. LIMITES D’EXPLOITATION ET IMPÉRATIFS RELATIFS À L’ÉQUIPEMENT. Nul n'est autorisé à exploiter un ballon libre sans pilote :
8. Sans l’autorisation des services ATS appropriés.
9. À ou à travers tout niveau inférieur à 18 000 m d’altitude-pression où :
   * + 1. Il y a des nuages ou des phénomènes d’obscurcissement sur une couverture de plus de 4 octas ; ou
       2. La visibilité horizontale est inférieure à 8 km ;
10. En le lâchant d’une façon telle qu’il volera à moins de 300 m au-dessus de zones congestionnées de villes, villages ou peuplements ou rassemblements en plein air de personnes qui ne sont pas associées à l’opération ;
11. Sauf s’il est équipé d’au moins deux dispositifs ou systèmes d’interruption de vol, automatiques ou fonctionnant par télécommande, fonctionnant indépendamment l’un de l’autre ;
12. Qui est en polyéthylène à pression nulle, sauf s’il est équipé d’au moins deux méthodes, systèmes, dispositifs ou combinaison de ceux-ci, fonctionnant indépendamment l’un de l’autre, pour interrompre le vol de l’enveloppe du ballon ;
13. Sauf si l’enveloppe du ballon est équipée d’un ou de plusieurs dispositifs de réflexion radar ou de matériau de réflexion radar produisant un écho pour un radar de surface fonctionnant dans la gamme de fréquence de 200 à 2 700 MHz et/ou le ballon est équipé d’autres dispositifs permettant un suivi continu par l’exploitant, au-delà de la portée d’un radar au sol ;
14. Dans une zone où de l'équipement SSR au sol est utilisé, sauf s’il est équipé d’un transpondeur SSR, avec des capacités de notification d’altitude-pression, fonctionnant en continu avec un code affecté ou qui peut être mis en marche par la station de poursuite lorsque cela s’avère nécessaire ;
15. Dans une zone où de l'équipement ADS-B est utilisé, sauf s’il est équipé d’un émetteur ADS-B, avec des capacités de notification d’altitude-pression, fonctionnant en continu ou qui peut être mis en marche par la station de poursuite lorsque cela s’avère nécessaire ;
16. Avec une antenne remorquée exigeant une force de plus de 230 N pour la rompre à quelque point que ce soit, sauf si elle a des fanions ou des flammes qui lui sont attachés à un maximum de 15 m d’intervalle ;
17. En-dessous de 18 000 m d’altitude-pression entre le coucher et le lever du soleil ou autre période entre le coucher et le lever du soleil (corrigée en fonction de l’altitude d’exploitation) pouvant être prescrite par le service ATS approprié, sauf si le ballon et ce qui y est attaché et la charge, qu’il y ait ou non séparation pendant les opérations, sont éclairés ; et
18. Qui est équipé d’un moyen de suspension (autre qu’un parachute ouvert aux couleurs fortement voyantes) de plus de 15 m de longueur entre le lever et le coucher du soleil en dessous de 18 000 m d’altitude-pression, sauf si le moyen de suspension a des bandes de couleur alternées fortement voyantes ou des fanions de couleur attachés.
19. INTERRUPTION. L’exploitant d’un ballon libre sans pilote doit mettre en marche le dispositif d’interruption de vol approprié :
20. Lorsque l’on apprend que les conditions météorologiques sont inférieures à celles qui sont prescrites pour l’opération ;
21. Si un mauvais fonctionnement ou toute autre raison rend la poursuite de l’opération dangereuse pour la circulation aérienne ou des personnes ou des biens à la surface ; ou
22. Avant une entrée non autorisée dans l’espace aérien du territoire d’un autre État.
23. NOTIFICATION AVANT LE VOL.
24. Nul n'est autorisé à exploiter un ballon sans pilote moyen ou lourd sauf si cette personne a transmis à l’unité appropriée des services ATS les notifications suivantes :
    * + 1. La notification avant le vol prévue au paragraphe 8.8.1.34(f)(2) de la présente sous-section, au moins 7 jours avant le vol ; et
        2. Tout changement dans les informations avant le lancement au plus tard :
           1. 6 heures avant l’heure estimée du lancement ; ou
           2. Dans le cas d’études portant sur des perturbations solaires ou cosmiques impliquant un élément de temps critique, 30 minutes avant l’heure estimée du lancement.
25. La notification avant le vol doit contenir ce qui suit :
    * + 1. Le numéro d’identification ou nom de code du projet du vol en ballon ;
        2. La classification et la description du ballon ;
        3. Le code SSR, l’adresse de l’aéronef ou la fréquence NDB selon le cas ;
        4. Le nom et le numéro de téléphone de l'exploitant ;
        5. Lieu de lancement ;
        6. L’heure estimée du lancement (ou celle du début et de fin de lancements multiples) ;
        7. Le nombre de ballons devant être lancés et l’intervalle prévu entre les lancements (dans le cas de lancements multiples) ;
        8. La direction prévue de la montée ;
        9. Le ou les niveaux de croisière (altitude-pression) ;
        10. Le temps estimé de passage à une altitude-pression de 18 000 m ou pour atteindre l’altitude croisière si elle est à 18 000 m ou en dessous, ainsi que l’emplacement estimé ou, si l’opération consiste en des lancements continus, l’heure à inclure est celle, estimée, à laquelle le premier et le dernier de la série arriveront au niveau approprié ;
        11. La date et l’heure estimées de la fin du vol et l’emplacement prévu de l’aire d’impact ou de recouvrement :
            1. Dans le cas de ballons effectuant des vols de longue durée, tels que la date et l’heure de la fin du vol et l’emplacement de l’impact ne peuvent pas être prévus avec précision, l’expression « longue durée » doit être utilisée ;
            2. S’il doit y avoir plus d’un emplacement d’impact ou de recouvrement, chacun doit être indiqué avec l’heure estimée appropriée de l’impact ; ou
            3. S’il doit y avoir une série d’impacts continus, l’heure à inclure est celle estimée du premier et du dernier de la série.
26. NOTIFICATION DE LANCEMENT. L’exploitant d’un ballon libre sans pilote moyen ou lourd doit, immédiatement après le lancement, notifier le service ATS approprié de ce qui suit :
27. Numéro d’identification du vol du ballon ;
28. Lieu de lancement ;
29. Heure du lancement ;
30. Heure estimée à laquelle l’altitude-pression de 18 000 m sera franchie ou l’heure estimée à laquelle l’altitude de croisière sera atteinte si elle est à 18 000 m ou en dessous et l’emplacement estimé ; et
31. Tout changement aux informations précédemment notifiées avant le vol.
32. NOTIFICATION D’ANNULATION. L’exploitant doit notifier immédiatement l'unité des services ATS de l’annulation du lancement d’un ballon libre sans pilote moyen ou lourd pour lequel un plan de vol a été soumis.
33. ENREGISTREMENT DES POSITIONS ET RAPPORTS.
34. L’exploitant d’un ballon libre lourd sans pilote doit en suivre la trajectoire de vol et transmettre au service ATS des rapports sur la position du ballon, comme suit :
    * + 1. Pour les opérations à 18 000 m ou en dessous ─ toutes les 2 heures ;
        2. Pour les opérations au-dessus de 18 000 m ─ toutes les 24 heures ; ou
        3. Immédiatement en cas de perte du suivi du ballon, en donnant :
           1. La dernière position connue du ballon ; et
           2. La reprise du suivi du ballon.
35. Une heure avant le début de la descente prévue d'un ballon libre lourd sans pilote, l’exploitant dudit ballon transmet à l’unité des services ATS les informations suivantes concernant ledit ballon :
    * + 1. La position géographique actuelle ;
        2. Le niveau actuel (altitude-pression) ;
        3. L’heure prévue de dépassement de l’altitude-pression de 18 000 m, le cas échéant ; et
        4. L'heure et l’emplacement prévus de l’impact avec le sol.
36. L'exploitant d’un ballon libre moyen ou lourd sans pilote doit notifier le service ATS approprié de la fin de l’opération.

*OACI, Annexe 2 : 3.1.10 ; Appendice 5 : 1 ; 2.1 ; 2.2 ; 2.3 ; 2.4 ; 2.5 ; 2.6 ; 3.1 ; 3.2 ; 3.3 ; 3.4 ; 3.5 ; 3.6 ; 3.7 ; 4 ; 5.1.1 ; 5.1.2 ; 5.1.3 ; 5.2 ; 5.3 ; 6.1 ; 6.2 ; 6.3 ; 6.4 ; 6.5*

### Contrôle de la circulation aérienne

#### Autorisations du contrôle de la circulation aérienne

1. Tout commandant de bord doit obtenir une autorisation ATC avant d'effectuer un vol contrôlé ou une partie de vol en tant que vol contrôlé.
2. Tout PIC doit demander une autorisation ATC, y compris une réautorisation potentielle en vol, en soumettant un plan de vol à une installation ATC.
3. Chaque fois qu'un PIC a demandé une autorisation en raison d'une priorité, ledit PIC doit soumettre un rapport expliquant la nécessité de cette priorité s'il est demandé par l'installation ATC appropriée.
4. Nulle personne exploitant un aéronef sur un aérodrome contrôlé n'est autorisée à rouler sur l'aire de manœuvre ou toute piste sans une autorisation de la tour de contrôle de l'aérodrome.

OACI, Annexe 2 : 3.6.1.1 ; 3.6.1.2 ; 3.6.1.3 ; 3.6.1.4

14 CFR 91.173

#### Respect des autorisations existantes du contrôle de la circulation aérienne

1. Lorsqu'une autorisation ATC a été obtenue, nul PIC n'est autorisé à s'en écarter outre les marges de tolérance définies dans le paragraphe 8.8.2.5 de la présente partie, sauf en cas d'urgence, et sauf s'il obtient une autorisation amendée.

Note 1 : Un plan de vol peut ne couvrir qu'une partie du vol, selon les besoins, pour décrire celle-ci ou les manœuvres sujettes à l'ATC. Une autorisation peut ne couvrir qu'une partie d'un plan de vol en vigueur, comme indiqué par la limitation de l'autorisation ou par référence à des manœuvres spécifiques, comme la circulation à la surface, l'atterrissage ou le décollage.

Note 2 : L'alinéa 8.8.2.2(a) de la présente sous-section n'interdit pas à un pilote d'annuler une autorisation IFR lorsqu'il opère dans des conditions VMC ou d'annuler une autorisation de vol contrôlé lorsqu'il se trouve dans un espace aérien qui ne requiert pas un vol contrôlé.

1. Lorsqu'il opère dans un espace aérien requérant un vol contrôlé, nul commandant de bord n'est autorisé à le faire contrairement aux instructions de l'ATC, sauf en cas d'urgence.
2. Tout PIC qui s'écarte d'une autorisation ou d'instructions ATC en raison d'une urgence doit en notifier l'ATC dès que possible.

OACI, Annexe 2 : 3.6.2.1 ; 3.6.2.1.2 ; 3.6.2.1.3 ; 3.6.2.2

#### Communications

1. Toute personne exploitant un aéronef en vol contrôlé doit suivre continuellement la communication vocale air-sol via le canal de communication approprié et établir les communications bidirectionnelles requises avec l'installation ATC appropriée.
2. Tout personne exploitant un aéronef en vol contrôlé doit, sauf lors de l'atterrissage sur un aérodrome contrôlé, notifier l'installation ATC appropriée dès qu'elle ne fait plus l'objet du service ATC.

Note 1 : Des procédures plus spécifiques peuvent être prescrites par le service ATC approprié en ce qui concerne les aéronefs faisant partie de la circulation sur un aérodrome contrôlé.

Note 2 : Des dispositifs automatiques de signalisation peuvent être utilisés pour répondre à l'impératif concernant le maintien d'une communication vocale air-sol continue, si cela est autorisé par la Régie.

OACI, Annexe 2 : 3.6.4 ; 3.6.5.1 ; 3.6.5.2 ; 4.9

14 CFR 91.123

#### Route à suivre

1. Sauf autrement autorisé ou ordonné par l'installation ATC appropriée, le commandant de bord d'un vol contrôlé doit, pour autant que cela soit faisable :
2. Lorsqu'il se trouve sur une route ATC établie, voler le long de la ligne centrale définie de cette route ; et
3. Lorsqu'il se trouve sur une autre route, voler directement entre les installations de navigation et/ou les points qui définissent cette route.
4. Le commandant de bord d'un vol contrôlé sur une route ATC définie par référence à des VOR doit passer, pour le guidage principal de navigation, de l'installation qui se trouve derrière l'aéronef à celle qui se trouve devant, au point de transition ou aussi près de celui-ci que cela est faisable, si ce point est établi.

N. B. : Ces impératifs n'interdisent pas les manœuvres de l'aéronef qui ont pour but de rester bien à 'écart de la circulation ou en conditions VFR pour dégager la trajectoire de vol prévue aussi bien avant que pendant la montée ou la descente.

OACI, Annexe 2 : 3.6.2.1.1 ; 3.6.2.1.2 ; 3.6.2.1.3

14 CFR 91.181

#### Déviations du plan de vol en vigueur

1. Un PIC doit faire ce qui suit au cas où un vol contrôlé s'écarte de son plan de vol en vigueur :
2. DÉVIATION DE LA ROUTE. Si l'aéronef dévie de sa route, le commandant de bord doit ajuster le cap pour y revenir aussi tôt que cela s'avère pratique.
3. DÉVIATION DU NOMBRE DE MACH/DE LA VITESSE ANÉMOMÉTRIQUE INDIQUÉE ATTRIBUÉE PAR L’ATC. L’unité ATS appropriée doit en être informée immédiatement.
4. DÉVIATION DU NOMBRE DE MACH/DE LA VITESSE ANÉMOMÉTRIQUE RÉELLE. Tout PIC doit informer l'installation ATC appropriée si le nombre de Mach moyen/la vitesse anémométrique réelle moyenne au niveau de croisière entre les points de compte rendu, varie par rapport à celle qui figure dans le plan de vol ou si l'on s'attend à ce qu'elle varie de plus ou moins Mach 0,02 ou 19 km/h de vitesse anémométrique réelle ou plus, par rapport au plan de vol en vigueur.
5. CHANGEMENTS DANS LES ESTIMATIONS DE TEMPS. Chaque PIC doit notifier l'installation ATC appropriée et donner une estimation du temps révisé dès que possible si l'estimation de temps pour un point de compte rendu, la limite de la région d'information de vol ou l'aérodrome de destination, quel que soit le premier, change de plus de 2 minutes par rapport à ce qui a été notifié à l'ATC, ou les autres périodes de temps prescrites par le service ATC approprié ou sur la base des accords régionaux de navigation aérienne, sauf dans les cas où l’ADS-C est activée et utilisable dans l’espace aérien, tel que prévu.
6. Lorsque des services ADS-C sont fournis et l’ADS-C est activée, l'unité ATC doit être informée automatiquement par liaison de données chaque fois qu'un changement se produit, au-delà des valeurs seuil stipulées dans le contrat d'événement ADS.

OACI, Annexe 2 : 3.6.2.2 ; 3.6.2.2.1

#### Autorisation du contrôle de la circulation aérienne — Demandes de changements

1. Les demandes de changements à apporter au plan de vol en vigueur doivent comprendre les informations suivantes :
2. CHANGEMENT D'ALTITUDE DE CROISIÈRE. L'identification de l'aéronef ; les nouvelles altitude de croisière et nombre de Mach/vitesse anémométrique réelle demandés à cette altitude ; et les estimations de temps révisées, si cela s'applique, aux points de compte rendu suivants ou aux limites suivantes de la région d'information de vol.
3. CHANGEMENT DU NOMBRE DE MACH/DE LA VITESSE ANÉMOMÉTRIQUE RÉELLE. L'identification de l'aéronef ; nombre de Mach/vitesse anémométrique réelle demandés.
4. CHANGEMENT DE ROUTE.
   * + 1. DESTINATION INCHANGÉE. L'identification de l'aéronef ; les règles de vol ; la description de la nouvelle route dont les données de plan de vol apparentées commençant avec la position à partir de laquelle le changement de route demandé doit débuter ; les estimations de temps révisées ; et toute autre information pertinente.
       2. CHANGEMENT DE DESTINATION. L'identification de l'aéronef ; les règles de vol ; la description de la nouvelle route vers le nouvel aérodrome de destination, dont les données de plan de vol apparentées commençant avec la position à partir de laquelle le changement de route demandé doit débuter ; les estimations de temps révisées, le ou les aérodromes de dégagement ; et toute autre information pertinente.

OACI, Annexe 2 : 2.6.2.3(a), (b), et (c)(1)–(2) ; 3.6.2.3

#### Comptes rendus de position

1. Tout pilote d'un vol contrôlé doit rendre compte, dès que possible, à l'installation ATC appropriée, de l'heure et de l'altitude auxquelles chaque point de compte rendu désigné et obligatoire est franchi, ainsi que de toute autre information requise, sauf si le service ATC approprié accorde une dérogation à cet impératif.
2. Tout pilote d'un vol contrôlé doit soumettre des comptes rendus de position par rapport aux points ou intervalles supplémentaires lorsque l'installation ATC appropriée le demande.
3. Lorsque les informations relatives à la position sont transmises par communications de liaison de données au service ATS approprié, chaque pilote d'un vol contrôlé ne doit soumettre les comptes rendus qu'en phonie lorsque l'installation ATC appropriée le demande.

OACI, Annexe 2 : 3.6.3.1 ; 3.6.3.1.1 ; 4.9

14 CFR 91.183(a)–(c)

#### Exploitation sur ou à proximité d'un aérodrome contrôlé

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef vers, de, par ou sur un aérodrome dont la tour de contrôle fonctionne sauf si ces communications bidirectionnelles sont maintenues entre l'aéronef et la tour de contrôle.
2. Au moment de l'arrivée, chaque PIC doit établir les communications requises par le paragraphe 8.8.2.8(a) de la présente sous-section avant 7,4 km (4 milles nautiques) de l'aérodrome lorsque le vol a lieu jusqu'à 760 m compris au-dessus de la surface.
3. Au moment du départ, chaque commandant de bord doit établir des communications avec la tour de contrôle avant de manœuvrer au sol.
4. AUTORISATION DE DÉCOLLAGE, D’ATTERRISSAGE, DE CIRCULATION. Nul n'est autorisé, sur tout aérodrome dont la tour de contrôle fonctionne, à exploiter un aéronef sur une piste ou une voie de circulation, ou à décoller et à atterrir sans avoir reçu une autorisation appropriée de l'ATC.

N. B. : Une autorisation de « circulation vers » la piste de décollage ne constitue pas une autorisation de franchir cette piste ou d'y circuler. Elle autorise le commandant de bord à franchir d'autres pistes lors de la circulation vers la piste affectée. Une autorisation de « circulation vers » tout autre point de l'aérodrome constitue une autorisation de franchissement de toutes les pistes qui croisent la voie de circulation vers le point affecté.

1. DÉFAILLANCE DES COMMUNICATIONS. En cas de panne de la radio ou de perte des communications bidirectionnelles, le commandant de bord est autorisé à poursuivre le vol VFR et à atterrir si :
2. Les conditions météorologiques sont égales à ou supérieures aux minimums de base pour vol VFR ; et
3. La tour ATC donne l'autorisation d'atterrir conformément aux signaux lumineux universels et à l'accusé de réception par le commandant de bord, tel que prévu aux NMO 8.8.2.11(e) et (f) pour les feux et l’accusé de réception.

N. B. : Lors des opérations IFR, les procédures relatives aux pannes de communications bidirectionnelles prévues au paragraphe 8.8.4.19 de la présente partie s'appliqueront.

OACI, Annexe 2 : 3.6.5.1 ; 3.6.5.2 ; Appendice 1 : 4.1.1 ; 4.1.2

14 CFR 91.127 ; 91.129 ; 91.130

#### Ingérence illégale

1. Un commandant de bord doit, quand et si cela est possible, notifier l'installation ATC appropriée lorsqu'un aéronef est sujet à une ingérence illégale, dont :
2. Toute circonstance significative associée à l'ingérence illégale ; et
3. Tout écart du plan de vol en vigueur rendu nécessaire par les circonstances.
4. Lorsqu'un aéronef est sujet à une ingérence illégale, le PIC doit essayer de se poser dès que cela s’avère pratique, sur :
5. L'aérodrome le plus proche qui convienne ; ou
6. Un aérodrome spécifiquement affecté par les autorités appropriées, sauf indication contraire en raison des circonstances à bord.

OACI, Annexe 2 : 3.7.1 ; 3.7.2

#### Tops horaires

1. Pour les vols, chaque PIC doit utiliser l’UTC, exprimé en heures et minutes, et, si nécessaire, en secondes, de la journée de 24 heures débutant à minuit.
2. Chaque commandant de bord doit obtenir un top horaire avant d'effectuer un vol contrôlé et aux autres moments pouvant s'avérer nécessaires durant le vol.
3. Lorsque le temps est utilisé pour les communications par liaison de données, il doit être précis à la seconde près de l'UTC.

N. B. : Les tops horaires du paragraphe 8.8.2.10(b) de la présente sous-section proviennent normalement de l’unité ATS, sauf si d'autres arrangements ont été passés par l'exploitant ou le service ATC approprié.

OACI, Annexe 2 : 3.5.1 ; 3.5.2 ; 3.5.3

#### Signaux universels pour l'aviation

1. Lors de l’observation ou de la réception de l’un quelconque des signaux universels d’aviation désignés prescrits par les NMO 8.8.2.11 et 8.8.1.28, toute personne exploitant un aéronef doit prendre les mesures pouvant être requises par l'interprétation du signal.
2. Les signaux universels d'aviation n'ont que la signification indiquée dans la NMO.
3. Toute personne utilisant des signaux universels lors du mouvement d'un aéronef doit les utiliser exclusivement aux fins indiquées.
4. Nul n'est autorisé à utiliser des signaux qui pourraient prêter à confusion avec les signaux universels d'aviation.

OACI, Annexe 2 : 3.4.1 ; 3.4.2 ; 3.4.3

14 CFR 91.125

#### Signaleur

1. Nulle personne n’est autorisée à guider un aéronef si elle n’a pas été formée, qualifiée et approuvée par la Régie pour faire fonction de signaleur.
2. Le signaleur porte une veste d’identification fluorescente particulière, permettant à l’équipage de conduite de l’identifier comme étant la personne responsable des opérations de guidage.
3. Le signaleur utilise l’équipement de guidage tel que prescrit par le paragraphe 8.8.1.1(c) de la présente partie.

OACI, Annexe 2 : 3.4.4 ; 3.4.5 ; 3.4.6

### Règles de vol à vue

#### Conditions météorologiques de vol à vue

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef en VFR lorsque la visibilité en vol est inférieure ou égale à une distance des nuages qui est inférieure à celle qui est prescrite ou à l'altitude et à la classe de l'espace aérien correspondantes du tableau suivant.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Espace aérien et minimums VMC\* | | | |
| Classe de l'espace aérien | A\*\*\*B C D E | F G |  |
|  |  | Au-dessus de 900 m AMSL ou de 300 m au-dessus du terrain, quel que soit le plus élevé | À et en dessous de 900 m AMSL ou de 300 m au-dessus du terrain, quel que soit le plus élevé |
| **Distance des nuages** | 1 500 m horizontalement  300 m verticalement | | Dégagé des nuages et avec la surface en vue |
| **Visibilité en vol** | 8 km à et au-dessus de 3 050 m AMSL  5 km à et au-dessous de 3 050 m AMSL | | 5 km \*\* |
| \* Lorsque la hauteur de l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m AMSL, le FL 100 doit être utilisé en lieu et place de l’altitude de 3 050 m. | | | |
| \*\* Lorsque cela est prescrit par le service ATC approprié, des visibilités inférieures à 1 500 m peuvent être permises pour les vols :  1. À des vitesses qui, dans la visibilité prédominante, donnent une occasion adéquate d'observer la circulation ou tout obstacle à temps pour éviter une collision ; ou  2. Dans les circonstances dans lesquelles la probabilité de rencontrer d'autres aéronefs serait normalement faible (comme dans les zones où le volume de circulation est faible et pour le travail aérien à basse altitude).  Les hélicoptères peuvent être autorisés à voler avec moins de 1 500 m de visibilité en vol, s'ils sont exploités à une vitesse qui donne une occasion adéquate d'observer la circulation ou tout obstacle à temps pour éviter une collision. | | | |
| \*\*\* Les minima VMC pour l'espace aérien de Classe A sont donnés pour guider les pilotes et n'impliquent pas l'acceptation des vols VFR dans l'espace aérien de Classe A. | | | |

OACI, Annexe 2 : 3.9 ; 4.1

14 CFR 91.155 (a)

#### Conditions météorologiques minimales pour décollage et atterrissage aux règles de vol à vue

1. Nul n'est autorisé à faire décoller ou atterrir un aéronef en VFR d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle ou à pénétrer dans la zone de circulation ou le circuit aérien de l'aérodrome, sauf si :
2. Le plafond indiqué est d'au moins 450 m ; et
3. La visibilité au sol indiquée est d’au moins 5 km ; ou
4. Sauf lorsqu'une autorisation est obtenue auprès de l’ATC.
5. Nul n'est autorisé à faire décoller ou atterrir un aéronef ou à pénétrer dans le circuit à partir d'un aérodrome situé hors d'une zone de contrôle en VFR, sauf si les conditions VMC sont égales ou supérieures à celles qui figurent au paragraphe 8.8.3.1 de la présente partie.
6. La seule exception aux conditions météorologiques minimales requises par la présente sous-section est durant un vol VFR spécial.

OACI, Annexe 2 : 3.9 ; 4.2

14 CFR 91.155(b)–(d)

#### Vols spéciaux aux règles de vol à vue

1. Nul n'est autorisé à effectuer un vol VFR spécial pour faire entrer dans le circuit, atterrir ou décoller un aéronef en VFR spécial à partir d'un aérodrome situé dans un espace aérien de Classe B, C, D ou E, sauf :
2. S'il y est autorisé par l'ATC ;
3. Si l'aéronef reste à l'écart des nuages ; et
4. La visibilité en vol est d'au moins 1,5 km (1 mille terrestre).
5. Nul n'est autorisé à effectuer un vol VFR spécial à bord d'un aéronef entre le coucher et le lever du soleil, sauf si :
6. La commandant de bord est à jour et qualifié pour les opérations IFR ; et
7. L'aéronef est qualifié pour les vols IFR.

OACI, Annexe 2 : 3.6.1.1 ; 4.3 ; 4.8

14 CFR 91.157

#### Altitudes de croisière en vol aux règles de vol à vue

1. Toute personne exploitant un aéronef en vol de croisière en palier en VFR à des altitudes de plus de 900 m au-dessus de la terre ou de l'eau doit maintenir un FL adapté à la route, tel que spécifié aux tableaux des altitudes de croisière prescrits par la NMO 8.8.3.4.
2. Le paragraphe 8.8.3.4(a) de la présente sous-section ne s'applique pas sur autorisation de l'ATC, en circuit d'attente ou lors de manœuvres dans les virages.

OACI, Annexe 2 : 4.1 ; 4.7 ; Appendice 3

14 CFR 91.159

#### Autorisations du contrôle de la circulation aérienne pour les vols aux règles de vol à vue

1. Tout pilote d'un vol VFR doit obtenir des autorisations de l'ATC et les respecter, tout en écoutant la communication vocale air-sol avant et pendant les opérations :
2. Dans les espaces aériens de Classe B, C et D ;
3. Dans le cadre de la circulation d'aérodrome sur ceux qui sont contrôlés ; et
4. En VFR spécial.

OACI, Annexe 2 : 4.8

14 CFR 91.126

#### Vols aux règles de vol à vue requérant l’autorisation du contrôle de la circulation aérienne

1. Sauf sur autorisation du service ATC approprié, nul pilote n'est autorisé à exploiter un vol VFR :
2. Au-dessus du FL 200 ; ou
3. À des vitesse transsoniques ou supersoniques.
4. L'autorisation de l'ATC pour les vols VFR peut ne pas être accordée dans les régions où une VSM de 300 m s'applique au-dessus du FL 290.
5. Nul n'est autorisé à effectuer un vol VFR entre le coucher et le lever du soleil, sauf si :
6. Cela est autorisé par le service ATC approprié ; et
7. Il est effectué en conformité avec toute condition prescrite par la Régie.

OACI, Annexe 2 : 4.3 ; 4.4 ; 4.5 ; 4.6(a) et (b)

#### Détérioration des conditions météorologiques en dessous des conditions météorologiques de vol à vue

1. Tout pilote d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé doit, lorsqu'il constate qu'il n'est pas pratique ou possible de le poursuivre en VMC conformément au plan de vol ATC :
2. Demander une autorisation amendée permettant à l'aéronef de se rendre en VMC vers sa destination ou un aérodrome de dégagement, ou de quitter l'espace aérien dans lequel une autorisation ATC est requise ;
3. S'il n'est pas possible d'obtenir une autorisation, continuer à voler en VMC et notifier l'installation ATC appropriée de ce qui est fait soit pour quitter l'espace aérien concerné, soit pour atterrir sur l'aérodrome le plus proche qui convienne ;
4. Dans une zone de contrôle, demander l'autorisation d'opérer en tant que vol VFR spécial ; ou
5. Demander l'autorisation d'opérer en IFR s'il est actuellement qualifié pour les opérations IFR.

OACI, Annexe 2 : 3.6.2.4

#### Passage des règles de vol à vue aux règles de vol aux instruments

1. Tout pilote opérant en VFR et désirant passer en IFR doit :
2. Si un plan de vol a été soumis, communiquer les changements nécessaires à apporter à son plan de vol actuel ; ou
3. Soumettre un plan de vol à l'installation ATC appropriée et obtenir une autorisation avant de passer en IFR dans un espace aérien contrôlé.

OACI, Annexe 2 : 4.10(a) et (b)

#### Défaillance des communications bidirectionnelles par radio dans un vol aux règles de vol à vue

1. DÉFAILLANCE DES COMMUNICATIONS — GÉNÉRALITÉS
2. En cas de défaillance des communications, le pilote doit tenter de les rétablir avec le service ATC approprié en utilisant tous les autres moyens disponibles ; et
3. En outre, le pilote doit, lorsqu’il fait partie de la circulation d’un aérodrome contrôlé, surveiller toute instruction pouvant être donnée par signaux visuels.
4. En cas de défaillance des communications en VMC sous contrôle ATC, ou si des conditions VMC se présentent après la défaillance, tout pilote doit :
5. Poursuivre le vol en VMC ;
6. Se poser à l'aérodrome le plus proche qui convienne ; et
7. Signaler l'arrivée au service ATC approprié par le moyen le plus rapide possible.

OACI, Annexe 2 : 3.6.5.2 ; 3.6.5.2.1

### Règles de vol aux instruments

#### Procédures de vol aux instruments

1. Tous les aéronefs exploités conformément aux procédures de vol aux instruments doivent respecter les IFR et les IAP de l'aérodrome approuvées par l'État où l'opération se déroulera.

N. B. : Les informations destinées aux pilotes portant sur les paramètres de procédures de vol et les procédures d’exploitation figurent au Doc 8168 de l’OACI, Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS), Volume I. Les critères de construction de procédures de vol visuelles et aux instruments figurent dans le Doc 8168 de l’OACI, (PANS-OPS), Volume II. Les critères et procédures de franchissement d’obstacles utilisés dans certains États peuvent être différents de PAN-OPS et il est important de connaître ces différences pour des raisons de sécurité.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.4.8.1, 4.4.8.2

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.4.8.1 ; 2.2.4.8.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.4.7.1, 2.4.7.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.17.1 ; 2.17.2

#### Règles de vol aux instruments dans l’espace aérien contrôlé

1. Nul n'est autorisé à exploiter en IFR un aéronef dans un espace aérien contrôlé sauf si cette personne a :
2. Soumis un plan de vol IFR ; et
3. Obtenu une autorisation appropriée de l'ATC.

OACI, Annexe 2 : 3.3 ; 3.3.1.1 ; 3.3.1.2 ; 3.3.1.3 ; 3.3.1.4 ; 3.6.1.1

14 CFR 91.173

#### Règles de vol aux instruments pour les vols hors de l’espace aérien contrôlé

1. Tout PIC d'un vol IFR effectué hors d'un espace aérien contrôlé, mais dans ou vers des zones, ou le long de routes, désignées par le service ATC approprié doit maintenir une écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié et établir des communications bidirectionnelles, selon les besoins, avec l'installation ATC assurant le service d'information de vol.
2. Tout PIC d'un vol IFR effectué hors d'un espace aérien contrôlé pour lequel le service ATC approprié exige qu'il soumette un plan de vol, maintienne une écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié et établisse des communications bidirectionnelles, selon les besoins, avec l'installation ATC assurant le service d'information de vol, doit rendre compte de sa position de la façon spécifiée pour les vols contrôlés.

OACI, Annexe 2 : 5.3.2 ; 5.3.3

#### Minimums de décollage aux règles de vol aux instruments pour le transport commercial aérien

1. Sauf autrement autorisé par la Régie, nul pilote exploitant un aéronef pour le transport commercial aérien ne peut accepter une autorisation de décollage d'un aérodrome civil en IFR, sauf si les conditions météorologiques sont à ou supérieures à ce qui suit :
2. Pour les aéronefs, autres que les hélicoptères, ayant deux moteurs ou moins ─ une visibilité de 1 500 m
3. Pour les aéronefs ayant plus de deux moteurs ─ une visibilité de 800 m
4. Pour les hélicoptères — une visibilité de 800 m

14 CFR 135.225(f)–(h)

#### Altitudes minimales pour les opérations aux règles de vol aux instruments

1. Exploitation d'aéronefs à des altitudes minimales. Sauf lorsque cela s'avère nécessaire pour l'atterrissage ou le décollage, nul n'est autorisé à exploiter un aéronef en IFR en-dessous de ce qui suit :
2. Les altitudes minimales qui s'appliquent, prescrites par les autorités ayant juridiction sur l'espace aérien survolé ; ou
3. Si les autorités ne prescrivent pas d'altitude minimale qui s'applique :
   * + 1. Au-dessus des terrains élevés ou des zones montagneuses, à un niveau d'au moins 600 m au-dessus de l'obstacle le plus élevé se trouvant à un maximum de 8 km de la position estimée de l'aéronef ; et
       2. Ailleurs de ce qui est spécifié au paragraphe (i), à un niveau d'au moins 300 m au-dessus de l'obstacle le plus élevé se trouvant à un maximum de 8 km de la position estimée de l'aéronef.
4. Si une MEA et une MOCA sont prescrites pour une route particulière ou un segment de route donné, une personne peut faire voler un aéronef en dessous de la MEA jusqu'à la MOCA, mais pas en dessous, à moins de 40,7 km (22 milles nautiques) du VOR concerné.
5. Montée pour le franchissement d'obstacles :
6. S'il ne peut pas communiquer avec l'ATC, chaque pilote doit monter à une altitude IFR minimale plus élevée immédiatement après avoir dépassé le point au-delà duquel cette altitude minimale s'applique.
7. En cas d'obstacles au sol, chaque pilote doit monter jusqu'à un point au-delà duquel cette altitude minimale plus élevée s'applique, à ou au-dessus de l'altitude minimale de passage qui s'applique.

OACI, Annexe 2 : 5.1.2

14 CFR 91.177

#### Altitudes minimales pour l'utilisation d'un pilote automatique

1. En vol, nul n'est autorisé à utiliser un pilote automatique à une altitude inférieure à 152 m au-dessus du terrain.

N. B. : Si la perte maximale d'altitude spécifiée dans le manuel de vol de l’aéronef en cas de défaillance en croisière, multipliée par deux, est supérieure à 152 m, elle devient l'altitude minimale régissant l'utilisation du pilote automatique.

1. Pour les approches aux instruments, nul n'est autorisé à utiliser un pilote automatique à une altitude au-dessus du terrain inférieure à 15 m en-dessous de la MDA ou de la DH.

N. B. : Si la perte maximale d'altitude spécifiée dans le manuel de vol de l’aéronef en cas de défaillance en approche, multipliée par deux, est supérieure à 15 m, elle devient l'altitude minimale régissant l'utilisation du pilote automatique.

1. Pour les approches de CAT III, la Régie peut approuver l'utilisation d'un système de contrôle de guidage de vol avec des capacités de poser automatique.

14 CFR 121.579 ; 125.329 ; 135.93

#### Altitude de croisière ou vol en palier aux règles de vol aux instruments dans un espace aérien contrôlé

1. Toute personne exploitant un aéronef en IFR en vol de croisière en palier dans un espace aérien contrôlé doit maintenir l'altitude ou le FL affecté par l'ATC à cet aéronef.
2. Toute personne exploitant un aéronef en vol de croisière en palier en IFR ou si elle est autorisée à utiliser les techniques de monté en régime de croisière entre deux niveaux doit maintenir un FL approprié à la route, tel que spécifié aux tableaux des niveaux de croisière de la NMO 8.8.3.4 ou en fonction d’un tableau modifié des niveaux de croisière lorsque cela est prescrit conformément à la NMO 8.8.3.4 pour un vol au-dessus de FL 410.
3. Le paragraphe (c) ci-dessus ne s'applique pas lorsque l'ATC l'autorise autrement ou sur spécification du service ATC approprié dans les AIP.

N. B. : Les impératifs portant sur les altitudes de croisière en VFR figurent au paragraphe 8.8.3.4 de la présente partie.

OACI, Annexe 2 : Appendice 3

14 CFR 91.179 (a)

#### Altitude de croisière ou vol en palier aux règles de vol aux instruments dans un espace aérien non contrôlé

1. Toute personne exploitant un aéronef en vol de croisière en palier en IFR hors de l’espace aérien contrôlé doit maintenir un FL approprié à la route, tel que spécifié aux tableaux des niveaux de croisière prescrits par la NMO 8.8.3.4 ou en fonction d’un tableau modifié des niveaux de croisière lorsque cela est prescrit conformément à la NMO 8.8.3.4 pour un vol au-dessus de FL 410.
2. Une personne ne peut s'écarter des altitudes de croisière spécifiées au paragraphe (a) que :
3. Sur autorisation de l'ATC pour les vols à 900 m MSL ou moins ; ou
4. Sur autorisation différente de l'ATC.

OACI, Annexe 2 : 5.3.1

14 CFR 91.179(b)

#### Communications radio pour les vols aux règles de vol aux instruments

1. Tout commandant de bord d'un aéronef volant en IFR dans un espace aérien contrôlé doit faire en sorte qu'il y ait une écoute continuelle de la fréquence radio appropriée et rendre compte dès que possible par radio :
2. De l'heure et de l'altitude de franchissement de chaque point de compte rendu désigné ou des points spécifiés par l'ATC, sauf que lorsque l'aéronef est sous contrôle radar, il ne faut rendre compte que du franchissement des points spécifiquement demandés par l'ATC.
3. De toutes conditions météorologiques imprévues ; et
4. De toute autre information ayant trait à la sécurité du vol, comme les conditions météorologiques dangereuses ou les indications anormales de la station de radio.

OACI, Annexe 2 : 3.6.3.1 ; 3.6.5.2.2 ; 5.2.1

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.4.2 ; 4.4.3

OACI, Annexe 6, Partie II : 5.1 ; 5.1.1 ; 5.1.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.4.2 ; 2.4.3 ; Annexe 6, Partie III, Section III : 2.12 ; 2.13R

14 CFR 91.183

#### Exploitation aux règles de vol aux instruments dans un espace aérien contrôlé ─ Rapports relatifs aux défaillances

1. Le commandant de bord de tout aéronef volant en IFR dans un espace aérien contrôlé doit rendre compte dès que possible à l'ATC de toute défaillance de l'équipement de navigation, d'approche ou de communication se produisant en vol.
2. Dans chaque rapport spécifié au paragraphe (a), il doit inclure :
3. Identification de l'aéronef ;
4. L'équipement affecté ;
5. Le niveau auquel l'aptitude du pilote à fonctionner en IFR dans le système ATC est entravé ; et
6. La nature et l'étendue de l'assistance désiré de l'ATC.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.5.1 ; 4.5.3 ; 4.5.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.4.3

14 CFR 91.187

#### Poursuite d'un vol aux règles de vol aux instruments vers une destination

1. Nul pilote n'est autorisé à poursuivre un vol IFR vers un aérodrome ou un héliport où l'atterrissage doit avoir lieu, sauf si les informations météorologiques disponibles les plus récentes indiquent que les conditions à cet aérodrome, ou au moins à un aérodrome de dégagement à destination seront, au moment prévu pour l'arrivée, aux minimums spécifiés pour l'approche aux instruments, ou supérieures à celles-ci.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.5.2, 4.4.1.1

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.4 ; 2.2.4.1 ; 2.2.4.2 ; 2.2.4.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.4.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.6.3.1

14 CFR 135.219

#### Procédures d'approche aux instruments et minimums pour atterrissage aux règles de vol aux instruments

1. Nul n'est autorisé à effectuer une approche aux instruments à un aérodrome, sauf conformément aux minimums météorologiques IFR et aux IAP établies pour cet aérodrome par la Régie.
2. Nul titulaire d'un AOC n'est autorisé à effectuer une approche aux instruments à un aérodrome, sauf tel que stipulé dans ses spécifications d'exploitation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.7.1

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.4.8 ; 2.2.4.8.1 ; 2.2.4.8.2

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.8.1 ; 2.2.8.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2 ; 2.2.1 ; 2.7.1

14 CFR 121.567

#### Commencer une approche aux instruments

1. Nul pilote n’est autorisé à poursuivre une approche en dessous de 300 m au-dessus de l’élévation de l’aérodrome ou à commencer le FAS, sauf si :
2. Une source approuvée par la Régie publie un bulletin météorologique pour cet aérodrome ;
3. Le bulletin météorologique le plus récent pour cet aérodrome indique que la visibilité ou la RVR de contrôle est égale à ou supérieure aux minimums prescrits pour cette procédure ; et
4. Les informations sur l’état de la surface de la piste fournies et les informations sur les performances de l’avion indiquent qu’un atterrissage sans danger est possible.
5. Si un pilote commence le FAS d'une IAP et reçoit ensuite un bulletin météorologique indiquant que les conditions sont en dessous du minimum, il peut poursuivre l'approche jusqu'à la DH ou la MDA.

Note 1 : Aux fins de la présente sous-section, le FAS débute au dernier repère d'approche ou à l'installation d'approche figurant dans l’IAP. Lorsqu'un dernier repère d'approche n'est pas prescrit pour une procédure faisant appel à un virage conventionnel, le FAS débute au point où le virage conventionnel est terminé et l'aéronef se dirige vers l'aérodrome sur une trajectoire d'approche finale dans les limites de la distance prescrite par la procédure.

Note 2 : Les critères relatifs au FAS figurent dans le Doc 8168 de l’OACI, PANS-OPS, Volume II.

Note 3 : La RVR de contrôle signifie les valeurs indiquées par un lieu de compte rendu RVR ou plus (poser, intermédiaire et fin) servant à déterminer si les minima d'exploitation sont respectés ou non. Lorsque la RVR est utilisée, celle de contrôle est celle du poser, sauf autrement spécifié par les critères de l’État.

Note 4 : Les procédures employées par les aérodromes pour évaluer et communiquer l’état de la surface des pistes figurent dans le Doc 9981 de l’OACI, PANS — Aérodromes, et les procédures pour l’utilisation de ces informations à bord des aéronefs figurent dans le Doc 10064 de l’OACI, Manuel sur les performances des avions.

Note 5 : Les directives relatives à l’élaboration des informations sur les performances des avions figurent dans le Doc 10064 de l'OACI, Manuel sur les performances des aéronefs.

OACI, Annexe 3 : 2.1.3

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.4.1.2, 4.4.1.3, 4.4.11

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2. 4.1.2 ; 2.2.4.1.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.4.1.2, 2.4.1.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.6.3.2, 2.6.3.3

14 CFR 135.225(a)–(c)

JAR-OPS : 1.400 ; 1.405

#### Approches aux instruments vers des aérodromes civils

1. Toute personne exploitant un aéronef civil doit utiliser une IAP normale prescrite par les autorités ayant juridiction sur l'aérodrome, sauf autrement autorisé par la Régie.
2. DH OU MDA AUTORISÉE. Aux fins de la présente section, lorsque la procédure d'approche utilisée prévoit et requiert l'utilisation d'une DH ou d'une MDA, celle qui est autorisée est la plus haute de ce qui suit :
3. La DH ou la MDA prescrite par la procédure d'approche
4. La DH ou la MDA prescrite par le PIC
5. La DH ou la MDA pour laquelle l'aéronef est équipé

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.4.8.1, 4.4.8.2

OACI, Annexe 6, Partie II : 4.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.4.1, 2.4.2, 2.4.1.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.6.3.1 ; 2.6.3.2 ; 2.6.3.3

14 CFR 91.175(a)(b)

#### Vol en dessous de la hauteur de décision ou de l’altitude minimale de descente

1. Lorsqu'une DH ou une MDA s'applique, nul pilote n'est autorisé à exploiter un aéronef civil à tout aérodrome ou héliport, en-dessous de la MDA autorisée ou à poursuivre une approche en dessous de la DH autorisée, sauf si :
2. L'aéronef est dans une position continuelle à partir de laquelle une descente pour un atterrissage sur la piste prévue peut être effectuée à un taux de descente normal en faisant appel à des manœuvres normales.
3. Pour les opérations de transport aérien commercial, un taux de descente permettra le poser dans la zone de poser de la piste prévue pour l'atterrissage ;
4. La visibilité indiquée n'est pas inférieure à celle qui est prescrite dans l'approche normale aux instruments utilisée ou si la RVR de contrôle est supérieure au minimum spécifié ; et
5. Au moins une des références visuelles suivantes de la piste prévue est distinctement visible et identifiable par le pilote :
   * + 1. Le dispositif lumineux d'approche, sauf que le pilote n'est pas autorisé à descendre en dessous de 30 m au-dessus de l'élévation de la zone de poser en utilisant les feux d'approche en tant que référence, sauf si les barres rouges de fin ou les barres rouges de côté sont aussi distinctement visibles et identifiables.
       2. Le seuil ;
       3. Les marques du seuil ;
       4. Les feux du seuil ;
       5. Les feux de fin de piste ;
       6. L'indicateur visuel de la pente d'approche ;
       7. La zone de poser ou les marques de la zone de poser ;
       8. Les feux de la zone de poser ;
       9. La piste ou les balises de piste ; ou
       10. Les feux de la piste.

Note 1 : La RVR de contrôle signifie les valeurs indiquées par un lieu de compte rendu RVR ou plus (poser, intermédiaire et fin) servant à déterminer si les minima d'exploitation sont respectés ou non. Lorsque la RVR est utilisée, celle de contrôle est celle du poser, sauf autrement spécifié par les critères de [ÉTAT].

Note 2 : Les références visuelles ci-dessus ne s'appliquent pas aux opérations de CAT II et III. Les références visuelles requises pour les opérations de CAT II et III figurent dans les spécifications d'exploitation approuvées du titulaire de l'AOC ou une autorisation spéciale prescrite par la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.8.3 ; 4.2.8.4 ; 4.4.1.2 ; 4.2.8.5R ; Note RVR

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.1 ; 2.2.2 ; 2.2.2.1 ; 2.2.2.2 ; 2.2.2.2.1 ; 2.2.2.2.2 ; 2.2.2.2.3 ; 2.2.2.2.4 ; Note RVR

14 CFR 91.175(c)

#### Atterrissage dans des conditions météorologiques de vol aux instruments

1. Nul pilote exploitant un aéronef civil n'est autorisé à le poser lorsque la visibilité en vol est inférieure à celle qui est prescrite par l’IAP normale qui est utilisée.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.4.1.2 ; 4.4.1.3 ; 4.4.8.2

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.4.2 ; 4.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.4.7 ; 2.4.7.1 ; 2.4.7.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2 ; 2.2.1 ; 2.2.1.1

14 CFR 91.175(d)

#### Exécution d'une procédure d'approche interrompue

1. Tout pilote exploitant un aéronef civil doit immédiatement exécuter une procédure appropriée d'approche interrompue lorsque l'une ou l'autre condition suivante existe :
2. Chaque fois que le critère de références visuelle n'est pas atteint dans les situations suivantes :
   * + 1. Lorsque l'aéronef vole en-dessous de la MDA ; ou
       2. Lors de l'arrivée au point d'approche interrompue, y compris une DH lorsqu'elle est spécifiée et son utilisation requise, et à tout moment après, jusqu'au poser.
3. Chaque fois qu'une partie identifiable de l'aérodrome n'est pas distinctement visible pour le pilote lors d'une approche indirecte à ou au-dessus de la MDA, sauf si l'incapacité à voir une partie identifiable de l'aérodrome est le résultat d'une inclinaison latérale normale de l'aéronef lors de l'approche indirecte.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.4.1.3

14 CFR 91.175(e)

#### Passage des règles de vol aux instruments aux règles de vol à vue

1. Un pilote qui choisit de passer d'un vol IFR à un vol VFR doit en notifier l'installation ATC appropriée, particulièrement si le vol IFR est annulé, et communiquer ensuite les changements à apporter à son plan de vol en cours.
2. Lorsqu'un pilote volant en IFR rencontre des VMC, il n'est pas autorisé à annuler le vol IFR, sauf s'il est anticipé et prévu que le vol se poursuivra pendant un temps raisonnable en VMC sans interruption.

OACI, Annexe 2 : 5.1.3.1, 5.1.3.2

#### Défaillance des communications bidirectionnelles par radio dans un vol aux règles de vol aux instruments

1. DÉFAILLANCE DES COMMUNICATIONS. GÉNÉRALITÉS :
2. En cas de défaillance des communications, le pilote doit tenter de les rétablir avec le service ATC approprié en utilisant tous les autres moyens disponibles.
3. En outre, le pilote doit, lorsqu’il fait partie de la circulation d’un aérodrome contrôlé, surveiller toute instruction pouvant être donnée par signaux visuels.
4. En cas de défaillance radio en VMC sous contrôle ATC, ou si des conditions VMC se présentent après la défaillance, tout pilote doit :
5. Poursuivre le vol en VMC ;
6. Se poser à l'aérodrome le plus proche qui convienne ; et
7. Signaler l'arrivée au service ATC approprié par le moyen le plus rapide possible.
8. En cas de défaillance des communications bidirectionnelles par radio dans des conditions IMC, ou si le pilote du vol IFR juge qu’il n’est pas bon de poursuivre le vol en VMC, le commandant de bord doit :
9. Sauf autrement prescrit en fonction d’un accord régional de navigation aérienne, dans l’espace aérien où un radar n’est pas utilisé pour l’ATC, maintenir la vitesse et l’altitude les plus récemment affectées ou une altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant 20 minutes après que l’aéronef n’a pas rendu compte de sa position à un point obligatoire et ensuite ajuster l’altitude et la vitesse conformément au plan de vol soumis ;
10. Dans un espace aérien où un radar est utilisé pour l’ATC, maintenir la vitesse et l’altitude les plus récemment affectées ou une altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant 7 minutes suivant :
    * + 1. Le moment où le niveau ou l’altitude de vol minimale les plus récemment affectés sont atteints ; ou
        2. Le moment où le transpondeur est sur le Code 7600 ; ou
        3. Après que l’aéronef n’a pas rendu compte de sa position à un point obligatoire, quel que soit le plus tard, et ensuite ajuster l’altitude et la vitesse conformément au plan de vol soumis.
11. Lors d’un guidage par radar ou sur instruction de l’ATC de poursuivre en RNAV sans limite spécifiée, reprendre la trajectoire de vol en cours au plus tard au point important suivant en tenant compte de l’altitude minimale de vol qui s’applique ;
12. Poursuivre la trajectoire de vol en cours vers l’aide à la navigation ou le point de navigation désigné desservant l’aérodrome de destination et, sur requête, s’assurer de la conformité avec le paragraphe (5) ci-après, et rester au-dessus de cette aide ou de ce point jusqu’au début de la descente ;
13. Commencer la descente à partir de l’aide à la navigation ou du point de navigation spécifié au paragraphe (4) au moment de l’heure d’approche attendue reçue et reconnue en dernier, ou aussi près de ce moment que possible ; ou, si cette heure d’approche attendue n’a pas été reçue et reconnue, au moment de l’ETA prévue dans le plan de vol, ou aussi près que possible de ce moment ;
14. Effectuer l’IAP normale spécifiée pour l’aide à la navigation ou le point de navigation désigné ; et
15. Atterrir, si possible, dans les 30 minutes de l’ETA spécifiée au paragraphe (5) ou à la dernière heure d’approche attendue reconnue, quelle que soit la plus tardive.
16. OACI, Annexe 2 : 3.6.5.2 ; 3.6.5.2.1 ; 3.6.5.2.2

#### Hauteur de franchissement du seuil pour les approches aux instruments en 3D

1. Un exploitant doit établir des procédures opérationnelles visant à assurer qu'un avion utilisé pour des approches aux instruments en 3D franchisse le seuil avec une marge de sécurité alors que l'avion est dans la configuration et à l'altitude d'atterrissage.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.9

## Passagers et traitement des passagers

### Toutes les opérations de transport de passagers

#### Conduite inacceptable

1. Aucune personne à bord n'est autorisée à gêner un membre de l'équipage dans l'exercice de ses fonctions.
2. Chaque passager doit attacher sa ceinture de sécurité et la maintenir bouclée tant que la consigne lumineuse « Attacher les ceintures » est allumée.
3. Nulle personne à bord d'un aéronef ne peut agir ou omettre d'agir avec imprudence ou de façon négligente pouvant mettre en danger l'aéronef ou les personnes et les biens qui se trouvent à bord.
4. Nul n'est autorisé à se cacher ou à placer clandestinement du fret à bord d'un aéronef.
5. Nul n'est autorisé à fumer lorsque la consigne lumineuse de ne pas fumer est allumée.
6. Il est interdit de fumer dans les toilettes d'un avion.
7. Il est interdit d'altérer, de mettre hors d'état ou de détruite tout détecteur de fumée installé dans les toilettes de tout avion.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.12.4

14 CFR 91.517(e) ; 121.580 ; 135.127(e)

JAR-OPS : 1.105 (b)

#### Chargement ou déchargement de carburant avec des passagers à bord

1. Nul PIC n'est autorisé à permettre l'avitaillement d'un avion en carburant lorsque des passagers embarquent, sont à bord ou débarquent, sauf si :
2. Du personnel qualifié, prêt à organiser et à diriger une évacuation s'occupe de l'avion ; et
3. Des communications bidirectionnelles sont maintenues entre le personnel qualifié dans l'avion et l'équipe au sol qui supervise l'avitaillement.
4. HÉLICOPTÈRES. Nul PIC n’est autorisé à permettre le chargement ou le déchargement de carburant ou le réapprovisionnement en oxygène d'un hélicoptère lorsque des passagers embarquent ou débarquent, ou lorsqu’un avitaillement d’essence d’aviation, de carburant volatil ou d'un mélange de ces derniers est en cours, sauf si :
5. Du personnel qualifié, prêt à organiser et à diriger une évacuation s'occupe de l'hélicoptère ; et
6. Des communications bidirectionnelles sont maintenues entre le personnel qualifié dans l'hélicoptère et l'équipe au sol qui supervise l'avitaillement.
7. HÉLICOPTÈRES : Un PIC peut autoriser l’avitaillement d'un hélicoptère avec des passagers à bord, que le rotor soit en mouvement ou à l’arrêt, si :
8. Du personnel qualifié, prêt à organiser et à diriger une évacuation s'occupe de l’hélicoptère, et a informé les passagers des mesures à prendre en cas d'incident ;
9. Des communications bidirectionnelles sont maintenues entre le personnel qualifié dans l'hélicoptère et l'équipe au sol qui supervise l'avitaillement ; et
10. Lors d'une procédure d’arrêt du moteur en urgence, l’équipage de conduite s’assure que tout personnel ou passager se trouvant en dehors de l’hélicoptère est suffisamment éloigné de la zone du rotor.

Note 1 : Lorsque des radios doivent être utilisées à cette fin, il est nécessaire de faire preuve de précaution en raison du potentiel de courant vagabond ou de voltage induit par les radios.

Note 2 : Des dispositions concernant l’avitaillement des aéronefs figurent à l’Annexe 14, Volume I de l’OACI, et des directives sur les pratiques d’avitaillement sans danger figurent dans le Doc 9137 de l’OACI, Manuel des services d’aéroport, Parties 1 et 8.

Note 3 : Des précautions supplémentaires sont requises lors de l’avitaillement avec des carburants autres que le kérosène d’aviation ou lorsqu’il requiert un mélange entre kérosène d’aviation et autres carburants de turbine d’aviation, ou lorsqu’une ligne ouverte est utilisée.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.8.1 ; 4.3.8.2 ; Appendice 2 : 2.1.8

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.3.7, 3.4.3.8

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.7

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.18.1R ; 2.18.2R ; 2.19.1R ; 2.19.2R ; 2.3.7.1 ; 2.3.7.2 ; 2.3.7.5

JAR-OPS : 1.305 et Appendice 1

#### Sièges passagers, ceintures de sécurité et harnais de sécurité

1. Le commandant de bord doit s'assurer que chaque personne à bord occupe un siège ou une couchette approuvé avec sa propre ceinture de sécurité individuelle ou son harnais de sécurité (s'il est installé) correctement bouclé lors du décollage et de l'atterrissage.
2. Chaque passager doit avoir sa ceinture de sécurité bouclée chaque fois que le commandant de bord détermine que cela s'avère nécessaire pour la sécurité.
3. Une ceinture de sécurité fournie à l'occupant d'un siège ne peut pas être utilisée lors du décollage et de l'atterrissage par plus d'une personne âgée de deux ans ou plus.

N. B. : Lorsque des membres de l'équipage de cabine sont requis pour une opération de transport aérien commercial, le commandant de bord est autorisé à déléguer cette responsabilité, mais il doit s'assurer que l'exposé approprié a été effectué avant le décollage.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.12.1(a) ; 4.2.12.4 ; 6.2.2(c)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.11.1 (a)

14 CFR 121.311(a)–(d) ; 125.211 ; 135.128

JAR-OPS 1 : 1.320 (b)

#### Information des passagers

1. Le commandant de bord doit s'assurer que les membres de l'équipage et les passagers sont informés, par un exposé oral ou tout autre moyen, de l'emplacement et de l'utilisation de ce qui suit, si cela est approprié :
2. Ceintures de sécurité ;
3. Issues de secours ;
4. Gilets de sauvetage ;
5. Équipement de distribution d'oxygène si un recours à l’oxygène est anticipé ; et
6. Tout autre équipement d'urgence fourni à usage individuel, dont les cartons de consigne en cas d'urgence.
7. Le PIC doit s’assurer que toutes les personnes à bord :
8. savent où se trouve et comment utiliser généralement l'équipement principal de secours transporté à bord pour usage collectif.
9. reçoivent un briefing sur tous les sujets concernés par les opérations qui se déroulent dans le cadre d'un vol de transport aérien commercial et figurent dans l’OM pertinent, tel qu’approuvé par la Régie.
10. Pour les hélicoptères — reçoivent un briefing sur les mesures à prendre en cas d’incident lors de l’avitaillement ou du réapprovisionnement en oxygène d'un hélicoptère avec des passagers à bord.

N. B. : Lorsque des membres de l'équipage de cabine sont requis pour une opération de transport aérien commercial, le commandant de bord est autorisé à déléguer cette responsabilité, mais il doit s'assurer que l'exposé approprié a été effectué avant le décollage.

1. Lors du décollage et de l'atterrissage et lorsque cette précaution est jugée nécessaire à tout moment à cause de turbulences ou de toute situation d'urgence survenant durant le vol, les membres de l'équipage de cabine doivent s'assurer que tous les passagers se trouvant à bord de l'aéronef ont bouclé leurs ceintures de sécurité de façon à être en sécurité dans leurs sièges.
2. Pour les opérations par hélicoptère en mer, le PIC doit s’assurer que chaque occupant de l’aéronef porte ce qui suit :
3. Un gilet de sauvetage ou une combinaison intégrée de survie lorsque l’opération a lieu au-delà de la distance de vol en autorotation de la terre ;
4. Une combinaison de survie lorsque la température de la mer est inférieure à 10˚C ou le temps estimé de l’arrivée des secours excède le temps de survie calculé.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.12.1 ; 4.2.12.2 ; 4.2.12.4

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.2.3.1 ; 3.4.2.9.1 ; 3.4.2.9.2 ; 3.4.2.9.3 ; 3.4.2.9.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.11.1 ; 2.2.11.2 ; 2.2.11.3 ; 2.2.11.4 ; 4.5.2.2.1 ; 4.5.3.2R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.1 ; 2.3.2

14 CFR 121.571 ; 125.327 ; 135.127

#### Consignes à suivre en cas d'urgence en vol

1. En cas d'urgence en vol, le commandant de bord doit s'assurer que toutes les personnes qui se trouvent à bord reçoivent les consignes à suivre, qui peuvent être appropriées aux circonstances.
2. Lorsque des membres de l'équipage de cabine sont requis pour une opération de transport aérien commercial, le commandant de bord est autorisé à déléguer cette responsabilité, mais il doit s'assurer que l'exposé approprié a été effectué.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.12.3

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.2.3.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.10.3, 2.2.11

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.11 ; 2.12

#### Oxygène pour les passagers ─ Approvisionnement minimum et utilisation

1. Le commandant de bord doit s'assurer que les passagers disposent d'oxygène et de respirateurs en quantité suffisante pour tous les vols à des altitudes telles qu'un manque d'oxygène pourrait les affecter dangereusement.
2. Le commandant de bord doit s'assurer que l'approvisionnement minimum en oxygène prescrit par la Régie se trouve à bord de l'aéronef.

N. B. : Les impératifs portant sur le stockage de l'oxygène et les appareils de distribution figurent à la Partie 7.

1. Le PIC doit exiger que tous les passagers utilisent continuellement de l'oxygène à des altitudes-pression de cabine de plus de 4 000 m.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.9 ; 4.3.9.1 : 4.4.6R

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.3.8

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.8.1 ; 2.3.8.2 ; 2.4.5 ; Annexe 6, Partie III, Section III : 2.9.1 ; 2.9.2 ; 2.10

14 CFR 91.211, 121.327(c) ; 121.329(c) ; 121.331(c) ; 121.333(e), 135.89

#### Alcoolisme ou stupéfiants

1. Nul n'est autorisé à permettre l'embarquement ou tout service à toute personne qui semble intoxiquée ou dont les manières ou le comportement physique démontrent qu'elle est sous l'influence de stupéfiants (sauf dans le cas d'un patient dont les soins médicaux sont appropriés).

14 CFR 91.17(b), 121.575 (c) ; 135.121

JAR-OPS 1 : 1.115

### Opérations de transport commercial aérien de passagers

#### Respect des instructions par les passagers

1. Tout passager se trouvant à bord d'un vol de transport commercial aérien doit se conformer aux instructions données par un membre de l'équipage conformément à la présente section.

14 CFR 91.517(e) ; 121.311(e) ; 121.571(a)(1)(i) et (iii) ; 121.577(e) ; 121.585(c) ;121.589(e) ;135.129(c)

#### Refus de transport

1. Le titulaire d'un AOC est autorisé à refuser de transporter un passager parce qu'il :
2. Refuse de se conformer aux instructions concernant les restrictions prescrites par la Régie, relatives aux sièges se trouvant aux sorties ; ou
3. A un handicap dont les besoins physiques ne peuvent être satisfaits que par un siège situé près des sorties.

14 CFR 121.586 ; 135.129(m)

#### Transport de personnes ne se conformant pas à ces impératifs de transport de passagers

1. Les impératifs du paragraphe (b) portant sur le transport de passagers ne s'appliquent pas pour :
2. Un membre d'équipage non requis pour le vol ;
3. Un représentant de la Régie dans l'exercice de ses fonctions ;
4. Une personne requise pour la sûreté ou la sécurité du fret ou d'animaux ; ou
5. Toute personne autorisée par les procédures de l’OM du titulaire d'un AOC, telles qu'elles sont approuvées par la Régie.
6. Nulle personne n'est autorisée à être transportée sans se conformer aux impératifs portant sur le transport de passagers, sauf :
7. S'il y a un siège approuvé avec une ceinture de sécurité approuvée pour cette personne ;
8. Si ce siège se trouve à un endroit où l'occupant ne peut pas gêner les membres de l'équipage dans l'exercice de leurs fonctions ;
9. S'il y a accès libre du siège au poste de pilotage ou à une sortie normale ou à une issue de secours ;
10. S'il y a un moyen permettant de notifier cette personne lorsqu'il est interdit de fumer et que le ceintures de sécurité doivent être bouclées ; et
11. Si un membre de l'équipage a fait un exposé oral à cette personne sur l'utilisation de l'équipement d'urgence et des issues de secours.

14 CFR 121.583, 125.331 ; 135.85

#### Membres de l'équipage de cabine à leur poste de travail

1. Lors de la circulation au sol, les membres de l'équipage de cabine doivent rester à leur poste de travail avec les ceintures les harnais de sécurité bouclés, sauf pour se livrer aux tâches ayant trait à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants.
2. Lors du décollage et de l'atterrissage, les membres de l'équipage de cabine doivent se trouver aussi près que cela s'avère pratique des sorties requises au niveau du plancher et répartis uniformément dans tout l'aéronef pour assurer la sortie la plus efficace des passagers en cas d'évacuation d’urgence.
3. Lorsque des passagers se trouvent à bord d'un aéronef en stationnement, les membres de l'équipage de cabine (ou toute autre personne qualifiée aux procédures d’évacuation d'urgence de l'aéronef) seront placés comme suit :
4. Si une seule personne qualifiée est requise, elle doit être placée conformément aux procédures de l’OM du titulaire de l'AOC.
5. S'il faut plus d'une personne qualifiée, elles doivent être réparties dans toute la cabine pour aider au mieux l'évacuation en cas d'urgence.

OACI, Annexe 6, Partie I : 12.1 ; 12.2, 12.3 ; 6.16.1 ; 6.16.2R ; 6.16.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 10.1 ; 10.2

14 CFR 121.397

#### Capacités d'évacuation

1. Le PIC, le SCCM ou toute autre personne affectée par le titulaire de l'AOC, doit s'assurer que lorsque les passagers sont à bord de l'aéronef avant la circulation au sol, au moins une sortie au niveau du plancher permet de faire sortir les passagers par des moyens normaux ou d'urgence.

OACI, Annexe 6, Partie I : 12.1 ; 12.2, 12.3 ; Appendice 2 : 2.2.11 ; 2.2.12

14 CFR 121.570(b)

JAR-OPS : 1.315

#### Armement des issues de secours automatiques

1. Nul n'est autorisé à faire circuler au sol, décoller ou atterrir un avion transportant des passagers, tant que chaque moyen d'aide à une évacuation d'urgence à déploiement automatique installé à bord de l'aéronef n'est pas prêt pour une évacuation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 12.1 ; 12.2, 12.3 ; Appendice 2 : 2.2.11 ; 2.2.12

14 CFR 121.570 (a)

#### Accessibilité des issues et de l'équipement de secours

1. Nul n'est autorisé à permettre que des bagages à main ou d'autres articles bloquent l'accès aux issues de secours lorsque l'aéronef circule ou sol, pendant le décollage ou l'atterrissage, ou lorsque les passagers sont à bord au sol.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.1(e) ; 4.8 ; Supplément E : 5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.1(e)

14 CFR 121.589(c) ; 135.87(b)(4)

#### Arrêts où les passagers demeurent à bord

1. Aux arrêts où les passagers demeurent à bord de l'aéronef, le PIC, le CP, ou les deux, doivent s'assurer :
2. Que tous les moteurs sont éteints ;
3. Qu'au moins une sortie au niveau du plancher reste ouverte pour permettre le débarquement de passagers ; et
4. Qu'il y a au moins une personne immédiatement disponible, qualifiée pour l'évacuation d’urgence de l'aéronef et désignée aux passagers à bord comme étant responsable de leur sécurité.
5. Lors de l'avitaillement avec des passagers à bord, le commandant de bord ou un représentant désigné par la compagnie doit s'assurer que les procédures figurant dans l’OM du titulaire de l'AOC sont suivies.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.8.1 ; 4.3.8.2 ; Appendice 2 : 2.1.8

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.7 ; Appendice 7 : 2.1.7

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.19.1R ; 2.19.2R

14 CFR 121.393

#### Embarquement et débarquement des passagers ─ AOC

1. Nul ne doit permettre l'embarquement ou le débarquement de passagers d'un aéronef à hélice si tous les moteurs ne sont pas éteints, sauf s'il utilise une passerelle pour l'embarquement et le débarquement des passagers.

#### Transport de personnes à mobilité réduite

1. Nul n'est autorisé à laisser une personne à mobilité réduite occuper un siège où sa présence pourrait :
2. Gêner l'équipage dans l'exercice de ses fonctions ;
3. Bloquer l'accès à l'équipement d'urgence ; ou
4. Entraver l'évacuation d’urgence de l'aéronef.

OACI, Annexe 6, Partie I : Appendice 2 : 2.2.11 ; 2.2.12

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.2.1 ; Appendice : 2.2.10 ; 2.2.11 ; 4.1.3(d)

14 CFR 121.571(a)(3) ;121.585 ; 135.129

JAR-OPS : 1.260

#### Sièges situés près des sorties

1. Nul titulaire d'un AOC ne doit permettre à un passager de s'asseoir près d'une issue de secours si le commandant de bord ou le chef de cabine détermine qu'il sera probablement incapable de comprendre et de faire ce qu'il faut pour ouvrir une issue et sortir rapidement.
2. Nul membre de l'équipage de cabine n'est autorisé à faire asseoir une personne dans un siège situé près d'une sortie s'il est probable qu'elle serait incapable de se livrer à une ou plusieurs fonctions suivantes qui s'appliquent :
3. La personne ne possède pas la mobilité, la force ou la dextérité suffisantes des deux bras et des mains ainsi que des deux jambes :
   * + 1. Pour atteindre, vers le haut, de côté et vers le bas l'emplacement de l'issue de secours et les mécanismes de déclenchement des toboggans ;
       2. Pour saisir et pousser, tirer, faire tourner ou autrement manipuler ces mécanismes ;
       3. Pour pousser, pousser avec force, tirer ou autrement ouvrir les issues de secours ;
       4. Pour souler et enlever, déposer sur des sièges proches ou faire passer par-dessus les dossiers de sièges vers la rangée suivante, des objets des dimensions et de la masse des portes de sortie sur l'aile ;
       5. Pour enlever des obstructions de dimensions et de masse similaires aux portes de sortie sur l'aile ;
       6. Pour atteindre rapidement l'issue de secours ;
       7. Pour rester en équilibre tout en enlevant des obstructions ;
       8. Pour sortir rapidement ;
       9. Pour stabiliser un toboggan après son déploiement ; ou
       10. Pour aider les autres à quitter un toboggan.
4. La personne a moins de 15 ans ou est dans l'incapacité d'effectuer une ou plusieurs fonctions applicables indiquées ci-dessus sans l'assistance d'un compagnon adulte, ou d'un parent.
5. La personne ne peut pas lire et comprendre les instructions requises par la présente section et ayant trait à une évacuation d’urgence, fournies par le titulaire d'un AOC sous forme imprimée ou graphique, ou ne peut pas comprendre les ordres donnés oralement par l'équipage.
6. La personne ne possède pas les capacités visuelles requises pour effectuer une ou plusieurs fonctions ci-dessus sans aide visuelle autre que des verres de contact ou des lunettes.
7. Les capacités auditives de la personne ne sont pas suffisantes pour qu'elle entende et comprenne les instructions criées par les membres de l'équipage de cabine sans autre assistance que celle d'un appareil auditif.
8. La personne ne peut pas partager adéquatement des informations orales avec d'autres passagers.
9. La personne est dans un état ou a des responsabilités, comme s'occuper de jeunes enfants, qui pourraient l'empêcher de se livrer à une ou plusieurs fonctions indiquées ci-dessus, ou un état qui pourrait la blesser si elle se livrait à une ou plusieurs fonctions indiquées ci-dessus.
10. C'est aux membres de l'équipage de cabine ou à d'autres personnes désignées dans l’OM du titulaire de l'AOC de déterminer si une personne peut être autorisée à occuper un siège près d'une sortie.
11. Au cas où un membre de l'équipage de cabine détermine qu'un passager affecté à un siège situé près d'une sortie serait dans l'incapacité d'effectuer les fonctions requises aux issues de secours ou si un passager demande à ne pas être assis près d'une sortie, il doit rapidement le transférer à un siège qui n'est pas aux sorties.
12. Au cas où tous les sièges qui ne sont pas aux sorties, et s'il s'avère nécessaire de satisfaire un passager transféré d'un siège aux sorties, le membre de l'équipage de cabine doit demander à un passager qui consent à se livrer aux fonctions d'évacuation, et est capable de le faire, de prendre un siège à une sortie.
13. Pour autant que faire se peut, chaque préposé aux billets du titulaire d'un AOC doit, avant l'embarquement, affecter les sièges conformément aux critères de sélection des passagers et aux fonctions à effectuer aux issues de secours.
14. Chaque préposé aux billets du titulaire d'un AOC doit mettre à la disposition du public, pour qu'il puisse les consulter, à toutes les portes d'embarquement et aux comptoirs des billets à chaque aérodrome où le titulaire de l'AOC effectue des opérations de transport de passagers, les procédures écrites établies en ce qui concerne les sièges situés près des sorties.
15. Tout membre de l'équipage de cabine doit demander, dans son exposé fait aux passagers, qu'un passager s'identifie pour qu'il puisse être assis ailleurs s'il :
16. Ne satisfait pas aux critères de sélection ;
17. Est dans un état qui n'est pas évident, qui l'empêcherait de se livrer aux fonctions d'évacuation ;
18. Peut subir un préjudice corporel s'il se livrait à une ou plusieurs de ces fonctions ; ou
19. Ne désire pas effectuer les fonctions requises aux issues de secours.
20. Chaque membre de l'équipage de cabine doit inclure dans son exposé fait aux passagers une référence aux cartes d'information des passagers et aux fonctions à accomplir à une issue de secours.
21. Chaque passager doit se conformer aux instructions données par un membre de l'équipage de cabine ou un autre employé autorisé par le titulaire de l'AOC pour la mise en œuvre des restrictions relatives aux sièges se trouvant près des issues de secours.
22. Nul commandant de bord n'est autorisé à permettre une évolution au sol ou un refoulement si au moins un membre d'équipage requis n'a pas vérifié que toutes les issues de secours et voies d'évacuation ne sont pas obstruées et qu'aucun siège situé près d'une sortie n'est occupé par une personne qui est, de l'avis du membre de l'équipage, probablement dans l'incapacité d'effectuer les fonctions d'évacuation qui s'appliquent.
23. Les procédures requises par cette norme n'entreront pas en vigueur avant l'approbation finale de la Régie. Celle-ci sera basée sur les seuls aspects relatifs à la sécurité des procédures du titulaire de l'AOC. Afin de se conformer à cette norme, les titulaires d'AOC doivent :
24. Établir des procédures portant sur les impératifs de cette norme ; et
25. Soumettre leurs procédures à la Régie pour examen préliminaire et approbation.

OACI, Annexe 6, Partie I : Appendice 2 : 2.2.11 ; 2.2.12

14 CFR 121.585 ; 135.129

#### Interdiction du port d'armes

1. Nul n'est autorisé, à bord d'un aéronef exploité pour le transport commercial aérien, à porter sur lui une arme létale ou dangereuse, qu'elle soit dissimulée mou non. Le titulaire d'un AOC peut autoriser une personne à porter une arme conformément à son programme de sécurité approuvé :
2. Si l'arme n'est pas chargée ; et
3. L'arme et les munitions sont rangées en toute sécurité à un endroit auquel nul n'a accès pendant le vol.
4. Les officiels ou employés de l'État ou les membres d'équipage autorisés à porter des armes à bord de l'aéronef pour des vols nationaux doivent le faire conformément au programme de sécurité approuvé du titulaire de l'AOC. Le commandant de bord doit être notifié du nombre de personnes armées et de l'emplacement de leurs sièges.
5. Les personnes identifiées à l'article (b) ci-dessus ne sont pas autorisées à porter des armes à bord d'un vol international, sauf accord préalable entre [ÉTAT] et tous les États où l'opération se déroulera ou qui seront survolés.

OACI, Annexe 6, Partie I : 13.3

OACI, Annexe 17 : 4.6.2 ; 4.6.4 ; 4.6.5 ; 4.6.6

14 CFR 135.119

#### Oxygène à usage médical pour les passagers

1. Le titulaire d'un AOC n'est autorisé à permettre à un passager de transporter et d'utiliser de l'équipement de stockage, de production ou de distribution d'oxygène à usage médical que comme prescrit par la Régie.
2. Nul n'est autorisé à fumer et aucun membre de l'équipage n'est autorisé à laisser toute personne fumer à moins de 3 m de l'équipement de stockage et de distribution d'oxygène à usage médical transporté par un passager.
3. Nul membre de l'équipage n'est autorisé à brancher ou à débrancher l'équipement de distribution d'oxygène sur ou d'une bouteille à oxygène pendant que quelque autre passager que ce soit se trouve à bord de l'aéronef.

OACI, Annexe 6, Partie I : 6.2.2(d)(2)

14 CFR 121.574 ; 125.219 ; 135.91

#### Bagages à main

1. Nul n'est autorisé à permettre l'embarquement de bagages à main s'ils ne sont pas rangés de façon adéquate et en toute sécurité conformément aux procédures approuvées de l’OM du titulaire de l'AOC.
2. Nul n'est autorisé à permettre la fermeture des portes d'entrée des passagers en préparation à une évolution au sol ou à un refoulement si au moins un membre de l'équipage requis n'a pas vérifié que chaque bagage est correctement rangé dans les porte-bagages dotés de dispositifs de retenue approuvés ou de portes, ou dans des endroits approuvés.
3. Nul n'est autorisé à permettre que des bagages à main soient rangés à un endroit qui serait surchargé au-delà de ses limites de masse de compartiment.

N. B. : Les lieux de rangement doivent pouvoir retenir les articles lors d'un impact à l'écrasement suffisamment grave pour produire les forces inertielles spécifiées dans les conditions d'atterrissage d'urgence pour lesquelles le certificat de type de l'aéronef a été délivré.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.8

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.7

14 CFR 91.523 ; 121.589 ; 135.87

JAR-OPS : 1.270 et Appendice 1

#### Transport de fret dans les compartiments passagers

1. Nul n'est autorisé à permettre de transport de fret dans le compartiment passagers d'un aéronef, sauf tel que prescrit ci-après par la Régie.
2. Le fret peut être transporté où que ce soit dans le compartiment passagers s'il l'est dans un conteneur approuvé, qui répond aux impératifs suivants :
3. Le conteneur doit résister aux facteurs de charge et aux conditions d'atterrissage d'urgence qui s'appliquent aux sièges des passagers de l'avion dans lequel il est installé, multipliés par un facteur de 1,15, en utilisant la masse combinée du conteneur et la masse maximale du fret qui peut y être transporté.
4. La masse maximale approuvée pour le conteneur du fret à transporter et toute instruction nécessaire pour assurer une répartition correcte de la masse dans le conteneur doivent figurer bien en vue sur le conteneur.
5. Le conteneur ne doit pas imposer sur le plancher ou toute autre structure de l'avion une charge qui excède les limites de charge de cette structure.
6. Le conteneur doit être attaché sur les rails de fixation des sièges ou sur la structure du plancher de l'avion de façon à résister aux facteurs de charge et aux conditions d'atterrissage d'urgence qui s'appliquent aux sièges des passagers pour l'avion dans lequel le conteneur est installé, multipliés par un facteur de 1,15 ou le facteur de fixation des sièges spécifié pour l'avion, quel que soit le plus important, en utilisant la masse combinée du conteneur et la masse maximale du fret qui peut y être transporté.
7. Le conteneur ne doit pas être installé dans une position qui restreigne l'accès ou l'utilisation de toute issue de secours requise ou du couloir du compartiment passagers.
8. Le conteneur doit être entièrement fermé et fait d'un matériau qui est au moins ininflammable.
9. Des dispositifs de protection doivent être fournis dans le conteneur pour empêcher le fret de se déplacer lors d'un atterrissage d'urgence.
10. Le conteneur ne peut pas être placé de façon telle qu'il empêche n'importe quel passager de voir les consignes lumineuses « Attacher les ceintures » ou « Interdit de fumer » ou tout autre panneau requis aux sorties, sauf si un autre panneau ou autre moyen approuvé de notification correcte des passagers est fourni.
11. Le fret, y compris les bagages à main, ne doit pas être placé dans les toilettes.
12. Le fret, y compris les bagages à main, ne doit pas être placé contre les cloisons ou les séparateurs des compartiments passagers qui ne peuvent pas empêcher les articles d'aller vers l'avant, de côté ou vers le haut, sauf si un panneau y est affiché, spécifiant la masse la plus importante qui peut y être placée, à condition :
13. Qu'il soit bien maintenu en place par une ceinture de sécurité ou autre moyen de fixation suffisamment solide pour éliminer la possibilité d'un glissement dans toutes les conditions de vol et au sol normalement anticipées.
14. Qu'il soit emballé ou recouvert pour éviter toute blessure possible aux occupants.
15. Qu'il n'impose pas, sur les sièges ou la structure du plancher, toute charge excédant les limites établies pour ces composants.
16. Qu'il ne soit pas placé de façon à obstruer l'accès à de toute issue de secours ou sortie requise ou son utilisation, ou l'utilisation du couloir allant du poste de pilotage au compartiment passagers, ou de façon à empêcher tout passager de voir la consigne lumineuse ou le panneau « Attacher les ceintures » et « Interdit de fumer » ou tout panneau requis pour les sorties, sauf si un autre panneau ou autre moyen approuvé de notification correcte des passagers est fourni.
17. Le fret, y compris les bagages à main, peut être transporté où que ce soit dans le compartiment passagers d'un petit aéronef s'il l'est dans un porte-bagages, un conteneur ou compartiment installé dans ou sur l'aéronef, maintenu en place par des moyens approuvés ou transporté conformément à chaque condition suivante :
18. Pour le fret, qu'il soit correctement maintenu en place par une ceinture de sécurité ou autre moyen de fixation suffisamment solide pour éliminer la possibilité d'un glissement dans toutes les conditions de vol et au sol normalement anticipées ou pour les bagages à main, qu'ils soient maintenus en place de façon à prévenir son déplacement lors de turbulences.
19. Qu'il soit emballé ou recouvert pour éviter toute blessure possible aux occupants.
20. Qu'il n'impose pas, sur les sièges ou la structure du plancher, toute charge excédant les limites établies pour ces composants.
21. Qu'il ne soit pas placé de façon à obstruer l'accès à de toute issue de secours ou sortie requise ou son utilisation, ou l'utilisation du couloir allant du poste de pilotage au compartiment passagers, ou de façon à empêcher tout passager de voir la consigne lumineuse ou le panneau « Attacher les ceintures » et « Interdit de fumer » ou tout panneau requis pour les sorties, sauf si un autre panneau ou autre moyen approuvé de notification correcte des passagers est fourni.
22. Qu'il ne soit pas directement au-dessus des personnes occupant des sièges.
23. Qu'il soit rangé conformément à ces restrictions lors du décollage et de l'atterrissage.
24. Pour le transport de fret seulement, qu'il soit chargé de façon à ce qu'au moins une issue de secours ou une sortie normale doit disponible pour permettre à tous les occupants de l'aéronef de sortir sans entrave de l'avion en cas d'urgence.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.1(d) et (e) ; 4.8 ; Supplément E : 5(g)–(j)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.7

14 CFR 91.525 ; 121.285(b)(1)–(8) ; 121.285(c)(1)–(5) ; 121.185(d)(1)–(7) ; 135.87

JAR-OPS : 1.270 ; 3.270

#### Panneaux d'information des passagers

1. Le commandant de bord doit allumer les panneaux d'information des passagers requis lors de tout mouvement en surface, pour chaque décollage et atterrissage et lorsque cela est autrement considéré comme nécessaire.

OACI, Annexe 6, Partie I : 6.2.2(d)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.2.2(d)

14 CFR 121.317(a)–(c) ; 125.217 ; 135.127(a) ; 91.517

#### Annonces faites aux passagers

1. Nul n'est autorisé à commencer un décollage si les passagers n'ont pas été informés au préalable de ce qui suit, conformément aux procédures de l’OM du titulaire de l'AOC :
2. Limitations et interdiction de fumer ;
3. Emplacement et utilisation des issues de secours ;
4. Utilisation des ceintures de sécurité ;
5. Emplacement et utilisation des moyens de flottaison de secours ;
6. Emplacement et fonctionnement des extincteurs ;
7. Position des dossiers des sièges ;
8. Pour les vols au-dessus de 3 050 m MSL, utilisation normale et en cas d'urgence de l'oxygène ; et
9. Le carton de consignes passagers.

Tout autre équipement pouvant être requis par la Régie.

1. Immédiatement avant ou après avoir éteint la consigne lumineuse « Attacher les ceintures », le PIC ou le CP doit s'assurer que tous les passagers ont reçu la consigne de conserver leur ceinture de sécurité attachée lorsqu'ils sont assis, même lorsque la consigne lumineuse est éteinte.
2. Avant chaque décollage, le PIC ou le CP doit s'assurer que chaque personne à mobilité réduite soit personnellement informée de ce qui suit :
3. Comment se rendre à la sortie la plus appropriée ; et
4. Quand commencer à se rendre vers la sortie en cas d'urgence.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.12.1 ; 4.2.12.2 ; 4.2.12.4 ; 6.2.2(d) ; Appendice 2 : 2.2.11 ; 2.2.12 ; Supplément E : 5(m)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.10 ; 2.2.11 ; 2.2.12

14 CFR 121.571 ; 125.327 ; 135.117 ; 91.519

#### Annonces faites aux passagers ─ Vols long-courrier au-dessus de l'eau

1. Nul n'est autorisé à commencer un vol long-courrier au-dessus de l'eau si tous les passagers n'ont pas été informés oralement de l'emplacement et du fonctionnement des gilets de sauvetage, des radeaux de sauvetage et autres moyens de flottaison, ce qui comprend une démonstration de la façon de mettre et de gonfler un gilet de sauvetage.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.12.1(c)(e) ; 6.2.2(d)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.11

14 CFR 121.573 ; 91.519

#### Ceintures de sécurité des passagers

1. Chaque passager occupant un siège ou une couchette doit attacher sa ceinture de sécurité et la maintenir attachée tant que la consigne lumineuse « Attacher les ceintures de sécurité » est allumée ou, à bord d'aéronef n'ayant pas une telle consigne lumineuse, chaque fois que le commandant de bord l'ordonne.
2. Aucune ceinture de sécurité pour passagers ne peut être utilisée par plus d'un occupant lors du décollage et de l'atterrissage.
3. À chaque siège non occupé, la ceinture et les bretelles de sécurité, s'il y en a, doivent être placées de façon à ne pas gêner les membres de l'équipage dans leur travail ou la sortie rapide des occupants en cas d'urgence.

Note 1 : Une personne de moins de 2 ans peut être tenue par un adulte occupant un siège ou une couchette.

Note 2 : Une couchette, comme une chaise longue ou un sofa à plusieurs places, peut être occupée par deux personnes à condition qu'elle soit équipée d'une ceinture de sécurité appropriée pour chaque personne et seulement en vol.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.12.1(a) ; 4.2.12.4 ; 6.2.2(c)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.10 ; 2.2.11 ; 2.2.12

14 CFR 121.317(f) ; 135.128(a) ; 91.517

#### Dossiers des sièges passagers

1. Nul PIC ou CP n'est autorisé à faire décoller ou atterrir un aéronef si chaque dossier de siège passager n'est pas relevé.

N. B. : Des exceptions ne peuvent être accordées que conformément aux procédures figurant dans l’OM du titulaire de l'AOC, à condition que le dossier n'entrave pas l'accès de tout passager au couloir ou à toute issue de secours.

14 CFR 121.311(e)

JAR-OPS : 1.325

#### Rangement de la nourriture, des boissons et du service passagers

1. Nul PIC, CP ou SCCM n'est autorisé à permettre le mouvement d'un aéronef au sol, son décollage ou son atterrissage :
2. Si de la nourriture, des boissons ou de la vaisselle fournis par le titulaire de l'AOC se trouvent à n'importe quel siège passager ; et
3. Si chaque plateau de nourriture et de boisson et de dossier de siège n'est pas relevé.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.8

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.7

14 CFR 121.577, 125.333, 135.122, 91.535

JAR-OPS : 1.325

#### Arrimage des articles lourds dans le compartiment passagers

1. Nul n'est autorisé à permettre le décollage ou l'atterrissage d'un aéronef tant que chaque article lourd se trouvant dans la cabine passagers n'est pas correctement arrimé pour l'empêcher de devenir un danger lors du mouvement au sol, du décollage et de l'atterrissage et dans des conditions météorologiques turbulentes.
2. Nul n'est autorisé à permettre la circulation au sol, le décollage ou l'atterrissage d'un aéronef tant que chaque chariot de service n'est pas arrimé à l'endroit où il est rangé.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.1(d) ; 4.8

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.7

14 CFR 121.576, 577 ; 91.523 ; 91.535

JAR-OPS : 1.325

## Qualifications de membre d’équipage et d’agent technique d’exploitation ─ Transport commercial aérien

#### Limitation des privilèges des pilotes ayant atteint leur 60e anniversaire et restriction des privilèges des pilotes ayant atteint leur 65e anniversaire

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de commandant de bord requis d'un aéronef à un seul pilote avec 10 passagers ou se livrant à des opérations de transport aérien commercial, et aucun titulaire d'un AOC n'est autorisé à l'utiliser, si cette personne a atteint son 60e anniversaire.
2. Pour les aéronefs se livrant à des opérations de transport aérien commercial requérant plus d'un pilote en tant que membre de l'équipage de conduite, le titulaire de l'AOC est autorisé à utiliser un pilote ayant jusqu'à 65 ans, à condition que l'autre en ait moins de 60.
3. Pour les aéronefs se livrant à des opérations de transport aérien commercial long-courrier requérant plus d'un pilote en tant que membre de l'équipage de conduite, le titulaire de l'AOC est autorisé à utiliser un pilote ayant jusqu'à 65 ans, à condition que l'autre en ait moins de 60.
4. Les inspecteurs ayant 65 ans ou qui ne sont pas titulaires d'un certificat médical approprié peuvent continuer à exercer leurs fonctions de vérification, mais ne sont pas autorisés à faire fonction ou à occuper le poste de pilote requis de l'équipage de conduite à bord d'un avion se livrant à des opérations internationales de transport commercial aérien si l'autre pilote n'a pas moins de 60 ans.

N. B. : Annexe 1 de l'OACI, changement entré en vigueur le 23 novembre 2006.

OACI, Annexe 1 : 2.1.10

14 CFR 121.383(c)

#### Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol

1. Chaque FSTD utilisé pour la qualification d'un membre de l'équipage de conduite doit :
2. Être spécifiquement approuvé par la Régie pour :
   * + 1. Le titulaire de l'AOC ;
       2. Le type d'aéronef, y compris les variantes de type, pour lesquelles la formation ou l'inspection est effectuée ; et
       3. La manœuvre, procédure ou fonction de membre d'équipage particulière qui est effectuée.
3. Maintenir la performance, la fonctionnalité et les autres caractéristiques requises pour l'approbation.
4. Être modifié pour être conforme à toute modification apportée à l'aéronef simulé si ces modifications entraînent des changements de performance, fonctions ou autres caractéristiques requises pour l'approbation.
5. Passer une vérification de fonctionnement pour le vol avant d'être utilisé.
6. Avoir un carnet quotidien des anomalies rempli par l'instructeur ou l’inspecteur approprié à la fin de chaque vol de formation ou de vérification.
7. Le simulateur d'entraînement au vol doit posséder la même technologie des instruments de vol de base (indicateur d'assiette, vitesse anémométrique, altimètre et référence de cap) que ceux de l'aéronef utilisé par l'exploitant.
8. Les exploitants ayant des affichages électroniques/en verre utilisent des simulateurs ayant des affichages électroniques/en verre.
9. Les exploitants ayant des instruments standard utilisent des simulateurs ayant des instruments standard.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.2 ; 9.3.1 ; 9.3.2

OACI, Annexe Partie III, Section II : 7.3.1 ; 7.3.2

OACI, Doc 9376 : 4.12 ; Supplément J

14 CFR 121.407(a)(1)–(5) ; 125.297

#### Approbation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'obtention de crédits de formation et de vérification des compétences

1. Nul titulaire d'un AOC n'est autorisé à utiliser un FSTD pour la formation ou la vérification des compétences si ce dernier n'a pas été spécifiquement approuvé par écrit par la Régie pour le titulaire de l'AOC.
2. Nul titulaire d'un AOC n'est autorisé à utiliser un simulateur d'entraînement au vol pour la formation, l'expérience récente et la vérification des compétences autres que ce qui est spécifié dans l'approbation de la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1 ; 9.3.2(a), 9.4.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3.1 ; 7.3.2(a), 7.4.3.1

14 CFR 121.409

FAA AC 120-40B (tel qu’amendé), Qualification sur simulateur de vol

#### Impératifs portant sur la licence de commandant de bord

1. Nul pilote n'est autorisé à faire fonction de PIC d'un aéronef certifié pour être exploité avec plus d'un pilote pour les opérations de transport aérien commercial s'il n'est pas titulaire d'une ATPL avec les qualifications de catégorie, de classe et de type pour cet aéronef.
2. Nul pilote n'est autorisé à faire fonction de commandant de bord d'un aéronef certifié pour être exploité avec plus d'un pilote pour les opérations de transport aérien commercial s'il n'est pas titulaire d'une CPL ou d'une ATPL avec les qualifications de catégorie, de classe et de type pour cet aéronef.
3. Si des privilèges aux instruments doivent être exercés, le commandant de bord doit être qualifié aux instruments.

OACI, Annexe 1 : 2.4.2.1 ; 2.5.2 ; 2.6.2.1 ; 2.8.2.1 ; 2.9.2 ; 2.10.2

14 CFR 121.436 ; 135.243

#### Impératifs portant sur la licence pour copilote et pilote de réserve en croisière

1. Nul pilote n'est autorisé à faire fonction de CP d'un aéronef se livrant au transport aérien commercial s'il n'est pas titulaire d'une CPL/qualification aux instruments ou ATPL, chacune avec les qualifications de catégorie, de classe et de type pour cet aéronef, selon le cas.
2. Nul pilote n'est autorisé à faire fonction de pilote de relève en croisière se livrant au transport aérien commercial s'il n'est pas titulaire d'une ATPL avec qualifications de catégorie et, selon le cas, de classe et de type et n'a pas reçu tout la formation requise pour faire fonction de commandant de bord, à l'exception de l'expérience initiale en matière d'exploitation.

OACI, Annexe 1 : 2.4.2.1 ; 2.5.2 ; 2.6.2.1 ; 2.8.2.1 ; 2.9.2 ; 2.10.2

14 CFR 135.245

#### Impératifs portant sur la licence de mécanicien navigant

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de FE s'il n'est pas titulaire d'une licence de FE avec la qualification de classe appropriée.

OACI, Annexe 1 : 3.3.2.1, 3.3.2.2

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.1.3

14 CFR 121.387

JAR-OPS : 1.940(a)(6)

#### Un pilote qualifié pour exercer les fonctions de mécanicien navigant

1. Le titulaire de l'AOC doit s'assurer que pour tous les vols requérant un FE, il y ait au moins un autre membre de l'équipage de conduite qualifié pour exercer les fonctions de FE au cas où celui-ci deviendrait incapable de faire son travail.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.1.3

14 CFR 121.385(d)

#### Personnes qualifiées pour donner une autorisation de vol

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de FOO en autorisant une opération de transport aérien commercial de passagers prévue, sauf si cette personne :
2. Est titulaire d’une licence de FOO ou d'une ATPL ; et
3. Est actuellement qualifiée auprès du titulaire de l'AOC pour cette opération et le type d'aéronef utilisé.

OACI, Annexe 1 : 4.6.2

OACI, Annexe 6, Partie I : 10.1 ; 10.2 ; 10.3 ; 10.4R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 8.1 ; 8.2 ; 8.3 ; 8.4R

14 CFR 121.415 ; 121.533 ; 121.535

#### Familiarisation avec les procédures de la compagnie

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de membre de l'équipage ou FOO/agent de régulation des vols, et nul titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, si cette personne n'a pas suivi le cours de familiarisation aux procédures de la compagnie approuvé par la Régie, comprenant un examen complet de la réglementation en vigueur et des procédures de l’OM pertinentes au membre de l'équipage ou aux devoirs et responsabilités de l'agent technique d'exploitation.
2. Le titulaire de l'AOC doit donner au moins 40 heures de cours programmé sur la formation aux procédures de familiarisation de la compagnie, sauf si la Régie détermine qu'une réduction est appropriée.
3. Les domaines des sujets à couvrir sont prescrits par la NMO 8.10.1.9.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.3 ; 9.2 ; 9.3 ; 10.3(b) ; 10.4R ; 12.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.2.1 ; 8.3(b) ; 8.3R

OACI, Doc 9376 : 2.2.4

14 CFR 121.415 (a)

#### Impératifs en matière de formation initiale et périodique au sol sur les marchandises dangereuses

1. Les exploitants qui ne se livrent pas au transport de marchandises dangereuses doivent établir, maintenir et faire approuver par la Régie des programmes de formation initiale et périodique du personnel, comme le requièrent les Instructions techniques, sur les sujets prescrits par la NMO 8.1.1.1.
2. Les entités suivantes qui se livrent au transport de marchandises dangereuses doivent établir, maintenir et faire approuver par la Régie des programmes de formation initiale et périodique du personnel, comme le requièrent les Instructions techniques, sur les sujets prescrits par la NMO 8.1.1.1.
3. Transporteurs de marchandises dangereuses, dont les personnes responsables de l’emballage, et les personnes ou organismes qui travaillent sous la responsabilité du transporteur ;
4. Exploitants ;
5. Agences de services d’escale chargées, au nom de l’exploitant, d’accepter, de manipuler, de charger, de décharger, de transférer ou de traiter de toute autre manière du fret ou du courrier ;
6. Agences de services d’escale situées à un aérodrome chargées, au nom de l’exploitant, de prendre en charge des passagers ;
7. Agences non situées à un aérodrome chargées, au nom de l’exploitant, d’enregistrer des passagers ;
8. Transitaires ;
9. Agences participant au filtrage de sécurité des passagers et de l’équipage ainsi que de leurs bagages et/ou du fret ou du courrier ; et
10. Opérateurs postaux désignés.
11. La formation périodique doit être effectuée avec succès tous les 24 mois.
12. Les programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses requis pour les exploitants par le paragraphe (b)(2) ci-dessus doivent être approuvés par la Régie.

N. B. : Les programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses requis pour les exploitants autres que ceux visés au paragraphe (b)(2) doivent être soumis au service national approprié pour examen et approuvés par ce dernier.

OACI, Annexe 6, Partie I : 2.1.35 ; 4.2.1.3 ; 9.3.1(d) – (f) ; 12.4(e) ; 14.2 ; 14.3.1

OACI, Annexe 18 : 10.1

OACI, Doc 9284, Partie 1 : 4.1.1

OACI, Doc 9376 : 4.14

14 CFR 121.433(b) ; 121.1001(a)(2) et (3) ; 121.1003 ; 121.1005

JAR-OPS : 1.1220

JAR-OPS 3 : 3.1220

#### Impératifs relatifs à la formation initiale ou périodique à la sécurité

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de personne d'exploitation et aucun titulaire d'AOC ne peut employer une telle personne si elle n'a pas suivi le cours initial sur la sécurité approuvé par la Régie.
2. Nul n'est autorisé à faire fonction de personnel d'exploitation, et aucun titulaire d'AOC ne peut employer une personne en cette qualité, si cette personne n'a pas suivi le cours de formation périodique sur la sécurité approuvé par la Régie dans les 12 derniers mois civils.
3. L’exploitant doit établir et maintenir un programme de formation à la sécurité approuvé, qui garantit que les membres de l’équipage agissent de la manière la plus appropriée qui soit afin de minimiser les conséquences des actes d’ingérence illicite. Ce programme doit comprendre au minimum les éléments suivants :
4. La détermination de la gravité de tout événement ;
5. La communication et la coordination avec les membres d'équipage ;
6. Les interventions appropriées de défense ;
7. L'utilisation des moyens de protection non létaux affectés aux membres de l'équipage, dont l'usage est autorisé par l’État de l'exploitant ;
8. Comprendre le comportement des terroristes de façon à faciliter l'aptitude des membres de l'équipage à faire face au comportement d'un pirate aérien et aux réactions des passagers ;
9. Des exercices de formation en situation réelle concernant diverses menaces ;
10. Les procédures relatives au poste de l’équipage de conduite pour protéger l’avion ; et
11. Les procédures de fouille d'aéronef et les directives sur les emplacements de bombes à moindre risque, si cela est pratique ;
12. L’exploitant doit également établir et maintenir un programme de formation pour familiariser les employés appropriés avec les mesures et techniques préventives liées aux passagers, aux bagages, au fret, au courrier, à l’équipement, aux stocks et aux fournitures censés être transportés à bord d'un avion, afin que lesdits employés puissent contribuer à la prévention d’actes de sabotage ou d’autres formes d'ingérence illicite.

OACI, Annexe 6, Partie I : 13.4.1 ; 13.4.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 11.2

OACI, Annexe 17 : 13.4.1 ; 13.4.2

OACI, Doc 9376 : 4.13

OACI, Doc 9811 : Chapitre 3 [accès restreint]

#### Formation initiale à la gestion des ressources en équipe

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de FOO ou de membre d’équipage, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, si cette personne n'a pas suivi le cours initial CRM approuvé par la Régie.
2. Les sujets du cours sont prescrits par la NMO 8.10.1.12.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1 ; 10.4R ; 12.4(d)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3.1

OACI, Doc 9376 : 4.17.2 ; 4.17.3 ; 4.17.4 ; Supplément K

14 CFR 121.404 ; 121.421(a)(1)(iii)

FAA AC 120-51E (tel qu’amendé)

JAR-OPS : 1.943

#### Exercices initiaux d'entraînement à l'équipement d'urgence

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de membre d'équipage et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité si cette personne n'a pas suivi le cours initial et effectué des exercices d'entraînement sur l'équipement d'urgence pour le poste de membre d'équipage approuvé par la Régie pour l'équipement d'urgence disponible à bord de l'aéronef devant être exploité.
2. Les impératifs du cours sont prescrits par la NMO 8.10.1.13.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.2 ; 9.3 ; 12.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.2 ; 7.3

OACI, Doc 9376 : 4.8

14 CFR 121.417(c)(d)

#### Formation initiale au sol

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de membre d'équipage ou de FOO, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, si cette personne n'a pas suivi la formation initiale au sol approuvée par la Régie pour le type d'aéronef.
2. La formation initiale au sol pour les membres de l'équipage de conduite doit comprendre les parties pertinentes de l’OM ayant trait à la performance spécifique de l'aéronef, à la masse et au centrage, aux politiques d'exploitation, aux systèmes, aux limitations et aux procédures normales, anormales et d'urgence pour le type d'aéronef devant être utilisé. Les impératifs spécifiques à ce cours pour les membres de l'équipage de conduite sont prescrits par la NMO 8.10.1.14(B).

N. B. : Le titulaire de l'AOC peut avoir des cursus de formation initiale au sol de durées diverses et mettant l'accent sur des sujets divers, tenant compte des niveaux d'expérience des membres de l'équipage de conduite, approuvés par la Régie.

1. Pour les membres de l'équipage de cabine, la formation initiale au sol doit comprendre les parties pertinentes de l’OM ayant trait à la configuration spécifique de l'aéronef, à l'équipement, aux procédures normales et d'urgence pour les types d'aéronefs de la flotte. Les impératifs spécifiques à ce cours pour les membres de l'équipage de cabine sont prescrits par la NMO 8.10.1.14(C).
2. Pour les FOO, la formation initiale au sol doit comprendre les parties pertinentes de l’OM ayant trait aux procédures de préparation au vol spécifiques à l'aéronef, à la performance, à la masse et au centrage, aux systèmes et aux limitations des types d'aéronefs de la flotte. Les impératifs spécifiques à ce cours pour les FOO sont prescrits par la NMO 8.10.1.14(D).

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.3 ; 9.3.1 ; 10.2 ; 12.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3.1 ; 8.2(c) ; 8.4R ; 10.3

OACI, Doc 9376 : 4.2.2 et Supplément B ; 4.15 ; 4.16

14 CFR 121.419 ; 121.415(a) ; 121.421 ; 121.422 ; 121.463

#### Formation initiale au vol

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de membre d'équipage de conduite et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité si cette personne n'a pas suivi le cours initial de formation au vol approuvé par la Régie pour le type d'aéronef.
2. Elle doit se concentrer sur les évolutions et l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef conformément au manuel du titulaire de l'AOC et les procédures normales, anormales et d'urgence.
3. Le titulaire de l'AOC peut avoir des cursus séparés de formation initiale au vol tenant compte des niveaux d'expérience des membres de l'équipage de conduite, approuvés par la Régie.
4. Les impératifs spécifiques du cursus de formation sont prescrits par la NMO 8.10.1.15(a)(d) pour les pilotes, par la NMO 8.10.1.15(b)(d) pour les FE et par la NMO 8.10.1.15(c) pour les navigateurs.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3.1

OACI, Doc 9376 : 4.2, Supplément D, paragraphe 4.9, Supplément H, paragraphe 4.10 et Supplément I

14 CFR 121.424 ; 121.425 ; 121.433(a)

#### Formation initiale à l'exploitation spécialisée

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de membre d'équipage de conduite et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité si cette personne n'a pas suivi le cours initial de formation à l'exploitation spécialisée approuvé par la Régie.
2. L'exploitation spécialisée pour laquelle des cursus de formation initiale doivent être élaborés comprend :
3. Les opérations dont les minima sont bas, dont les LVTO et les opérations de CAT II et III ;
4. Les opérations long-courrier ;
5. La navigation spécialisée ;
6. La qualification siège de droite du commandant de bord ;
7. Le RVSM ; et
8. La RNP.
9. Les impératifs spécifiques du cursus de l’exploitation spécialisée sont prescrits par la NMO 8.10.1.16.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.3 ; 9.3.1(b)(d)(f)

OACI, Doc 9376 : 4.5 et Supplément L

#### Différences entre les aéronefs

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de FOO ou de membre d'équipage, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, pour un aéronef d'un type pour lequel un cours sur les différences est compris dans le programme de formation approuvé du titulaire de l'AOC si cette personne n'a pas suivi ce cours de façon satisfaisante en ce qui concerne aussi bien le poste de membre d'équipage que la variante particulière de cet aéronef.
2. Une liste générale des sujets à couvrir lors de la formation aux différences entre aéronefs est prescrite par la NMO 8.10.1.17.

Note 1 : Le Doc 9376 de l'OACI, Rédaction d'un manuel d’exploitation, contient des directives sur l'élaboration de programmes de formation de l'équipage de conduite.

Note 2 : Le Doc 9379 de l'OACI, Manuel de procédures pour l’instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel, contient des directives d'ordre général sur la qualification par différence, le vol en flotte mixte et les crédits croisés.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1 ; 10.3 ; 12.4

OACI, Annexe Partie III, Section III : 7.3.1

14 CFR 121.415(d) ; 121.418 ; 121.433(b)

JAR-OPS 1 : 1.950

#### Réservé

#### Introduction à un équipement nouveau ou à des procédures nouvelles

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de membre d'équipage, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, lorsque ceci requiert une expertise dans l'utilisation d'un équipement nouveau ou de procédures nouvelles pour lesquels un cursus est compris dans le programme de formation approuvé du titulaire de l'AOC si cette personne n'a pas suivi ce cours de façon satisfaisante en ce qui concerne aussi bien le poste de membre d'équipage que la variante particulière de cet aéronef.

Note 1 : Le Doc 9376 de l'OACI, Rédaction d'un manuel d’exploitation, contient des directives sur l'élaboration de programmes de formation de l'équipage de conduite.

Note 2 : Le Doc 9379 de l'OACI, Manuel de procédures pour l’instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel, contient des directives d'ordre général sur la qualification par différence, le vol en flotte mixte et les crédits croisés.

OACI, Annexe 1, Partie I : 4.2.1.3 ; 9.3.1 ; 10.3 ; 12.4

OACI, Annexe Partie III, Section III : 7.3.1

#### Aptitude professionnelle des pilotes ─ Vérifications de l’aptitude professionnelle aéronautique et aux instruments

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de pilote d'un équipage de conduite, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité si cette personne, depuis le début du 12e mois civil avant ce service, n'a pas passé la vérification de l'aptitude professionnelle de pilote d’aéronef prescrite par la Régie pour la marque et le modèle d'aéronef pour lequel son service est requis.
2. Nul n'est autorisé à faire fonction de pilote en IFR, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité si, depuis le début du 6e mois civil avant ce service, ce pilote n'a pas passé la vérification de l'aptitude professionnelle aux instruments prescrite par la Régie.
3. Un pilote peut satisfaire simultanément aux impératifs des paragraphes (a) et (b) pour un type spécifique d'aéronef.
4. Les manœuvres des vérifications de l'aptitude professionnelle de pilote et aux instruments effectuées au titre de la présente partie sont prescrites par la NMO 8.10.1.20 et à la Partie 2 de la présente réglementation sous le test de compétence approprié.

Note 1 : Les FSTD approuvés par l’État de l'exploitant peuvent être utilisés pour les parties des vérifications pour lesquelles ils sont spécifiquement approuvés.

Note 2 : Voir le Doc 9625 de l’OACI, Manuel des critères de qualification des simulateurs d’entraînement au vol.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.4.4.1, 9.4.4.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.4.2.5, 7.4.3.1

OACI, Doc 9376 : 4.3 ; 4.4 ; Supplément D

14 CFR 61.58(c) ; 121.441 ; 125.287

JAR-OPS : 1.965 (b)

#### Rétablissement de l’expérience récente ─ Équipage de conduite

1. PILOTES.
2. Un pilote membre de l'équipage de conduite requis qui, dans les 90 jours précédents n'a pas effectué au moins trois décollages et atterrissages à bord de l'aéronef dans lequel cette personne doit servir, doit non seulement répondre à tous les impératifs de formation et de vérification des compétences qui s'appliquent, mais aussi, sous la supervision d'un inspecteur, rétablir son expérience récente comme suit :
   * + 1. Effectuer au moins trois décollages et atterrissages à bord de l'aéronef dans lequel cette personne doit servir ou dans un simulateur qualifié.
       2. Effectuer au moins un décollage avec défaillance simulée du groupe motopropulseur le plus critique, un atterrissage à partir de l'ILS minimum autorisé par le titulaire de l'AOC et un atterrissage avec arrêt complet.
3. Lors de l'utilisation d'un simulateur pour répondre à l'un quelconque des impératifs d'entraînement au décollage et à l'atterrissage requis pour rétablir l'expérience récente, chaque poste de membre d'équipage de conduite requis doit être occupé par une personne qualifiée de façon appropriée et le simulateur doit être utilisé comme s'il s'agissait d'un environnement normal de vol, sans l'utilisation des caractéristiques de repositionnement du simulateur.
4. Un inspecteur qui observe les décollages et atterrissages d'un pilote membre d'un équipage de conduite doit certifier que la personne observée est compétente et qualifiée pour des opérations de vol et peut requérir toute manœuvre supplémentaire jugée nécessaire pour son attestation de certification.
5. MÉCANICIEN NAVIGANT. Un FE qui, lors des 6 mois précédents, n'a pas effectué 50 heures de vol en tant que tel à bord d'un aéronef de la classe appropriée avec le titulaire d'un AOC doit rétablir son expérience récente en passant une vérification de l’aptitude professionnelle spécifiée au paragraphe 8.10.1.23 de la présente partie.
6. NAVIGATEUR. Un FN qui, lors des 6 mois précédents, n'a pas effectué 50 heures de vol en tant que tel à bord d'un aéronef de la classe appropriée avec le titulaire d'un AOC doit rétablir son expérience récente en passant une vérification de l’aptitude professionnelle spécifiée au paragraphe 8.10.1.23 de la présente partie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.4.1.1 ; 9.4.1.2 ; 10.2 ; 10.3 ; 10.5R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.4.1.1, 7.4.1.2

14 CFR 121.439(b) ; 121.425(a)(2) ; 121.426 ; 121.453

JAR-OPS : 1.970

#### Appariement de pilotes dont l'expérience est limitée

1. Si un CP a moins de 100 heures de vol à bord du type d'aéronef exploité pour le transport commercial aérien et le PIC n'est pas un inspecteur qualifié de façon appropriée, c'est le PIC qui effectue tous les décollages et atterrissages dans les situations désignées comme étant critiques par la Régie à la NMO 8.10.1.22.
2. Nul commandant de bord ou copilote n'est autorisé à se livrer à des opérations à bord d'un aéronef de type pour le transport commercial aérien, sauf si l'un ou l'autre compte au moins 75 heures de vol de ligne soit en tant que commandant de bord, soit en tant que copilote.
3. La Régie peut, sur demande du titulaire de l'AOC, autoriser une dérogation pour la réduction du nombre d'heures figurant au paragraphe (b) en amendant de façon appropriée les spécifications d'exploitation dans l'une quelconque des circonstances mentionnées à la NMO 8.10.1.22.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3.1

14 CFR 121.438

JAR-OPS : 1.940(a)(4)

#### Vérification de l’aptitude professionnelle pour mécanicien navigant et navigateur de bord

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de FE ou de FN d'un avion, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité si, dans les 12 mois précédents, cette personne n'a pas passé une vérification de l'aptitude professionnelle conformément aux impératifs prescrits par la Régie pour le test des compétences figurant à la Partie 2 de la présente réglementation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3.1

OACI, Doc 9376 : 4. 9

14 CFR 121.425(a)(2) ; 121.426 ; 121.453

#### Vérifications des compétences ─ Membres de l’équipage de cabine

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de membre de l'équipage de cabine et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité si, depuis le début du 12e mois civil avant ce service, cette personne n'a pas passé la vérification des compétences prescrite par la Régie dans la NMO 8.10.1.24, en effectuant les tâches d’urgence et autres appropriées pour l'affectation de cette personne.

OACI, Annexe 6, Partie I : 12.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 10.3

OACI, Doc 9376 : 4.15 ; 4.8.2 ; Supplément G

14 CFR 121.421 ; 121.427(a) et (b)(3) ; 121.433(b) ; 125.289

JAR-OPS : 1.1015

#### Vérifications des compétences ─ Agents techniques d'exploitation

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de FOO et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité si, depuis le début du 12e mois civil avant ce service, cette personne n'a pas passé la vérification des compétences prescrite par la Régie dans la NMO 8.10.1.25, en effectuant la préparation au vol et les tâches suivantes appropriées pour l'affectation de cette personne.

OACI, Annexe 6, Partie I : 10.2 ; 10.3(b) ; 10.5R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 8.2(b)R ; 8.2(c)R

14 CFR 121.422(b) ; 121.427

#### Vol de ligne supervisé ─ Pilotes

1. Tout pilote se qualifiant initialement en tant que PIC doit effectuer au moins 10 vols en assumant les devoirs de PIC sous la supervision d'un inspecteur.
2. Tout pilote passant à un nouvel aéronef en tant que commandant de bord doit effectuer au moins 5 vols en assumant les devoirs de commandant de bord sous la supervision d'un inspecteur.
3. Tout pilote se qualifiant pour des devoirs autres que ceux de commandant de bord doit effectuer au moins 5 vols en assumant ces devoirs sous la supervision d'un inspecteur.
4. Lorsqu'un PIC cherchant à se qualifier acquiert son expérience en vol, un inspecteur faisant aussi fonction de PIC doit occuper un poste de pilotage.
5. Dans le cas d'un PIC en transition, l'inspecteur faisant fonction de PIC peut occuper le siège d'observateur si le pilote a effectué au moins deux décollages et atterrissages à bord d'un aéronef de type utilisé et prouvé de façon satisfaisante à l’inspecteur qu'il est qualifié pour se livrer aux tâches de PIC pour ce type d'aéronef.

OACI, Doc 9376 : 4.11

14 CFR 121.434(c)(1)(i)–(ii) et (2)

JAR-OPS : 1.955(b)(4) et (5) ; 3.945(a)(5) ; 3.955

#### Vol de ligne supervisé ─ Mécaniciens navigants

1. Toute personne cherchant à se qualifier en tant que FE pour chaque classe d'aéronef ─ à piston, à turbopropulseur ou à turboréacteur ─ doit se livrer à ces fonctions pendant un minimum de cinq vols sous la supervision d'un inspecteur approuvé par la Régie.

OACI, Doc 9376 : 4.9

14 CFR 121.434(d)

#### Expérience supervisée de vol ─ Membres de l’équipage de cabine

1. Toute personne cherchant à se qualifier en tant que membre de l'équipage de cabine doit se livrer aux fonctions suivantes à bord de l'aéronef suivant sous la supervision d'un inspecteur avant de se qualifier en tant que membre d'équipage requis :
2. Aéronef à piston ou à turbopropulseur ─ pendant un minimum de deux vols devant inclure au moins 5 heures de vol ; ou
3. Aéronef à turboréacteur ─ pendant un minimum de deux vols.

OACI, Annexe 6, Partie I : 12.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 10.3

14 CFR 121.434(e)

JAR-OPS : 1.996(2) ; 3.1012

#### Observations de vol ─ Agents techniques d'exploitation

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de FOO, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité si, depuis le début du 12e mois civil précédant ce service, cette personne n'a pas observé, dans le poste de pilotage, la conduite de deux vols complets d'un total d'au moins 5 heures, sur des routes représentatives de celles auxquelles cette personne est affectée.

OACI, Annexe 6, Partie I : 10.3 (b)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 8.3R

14 CFR 121.463

#### Vérifications de vol (de navigation et de zone) ─ Qualification pilote

N. B. : Les expressions « vérification de vol » et « vérification de navigation et de zone » sont synonymes.

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de pilote, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité si, dans les 12 mois civils précédents, cette personne n'a pas réussi une vérification de vol dans le cadre de laquelle elle a exécuté ses devoirs de façon satisfaisante à bord d'un des types d'aéronef qu'elle doit piloter.
2. Nul n'est autorisé à faire fonction de PIC sur une zone désignée en tant que zone spéciale d'exploitation requérant un système ou des procédures de navigation spéciaux ou en EDTO si sa compétence concernant le système et les procédures n'a pas été prouvée au titulaire de l'AOC au cours des 12 derniers mois civils.
3. Chaque PIC doit faire la preuve de sa compétence opérationnelle en navigant sur la route et la zone à survoler et vers les aérodromes à utiliser, en tant que PIC sous la supervision d'un inspecteur et en exécutant continuellement les devoirs de PIC. Ceci comprend faire au moins la preuve de ses connaissances de ce qui suit :
4. Le terrain et les altitudes ne présentant pas de danger.
5. Les conditions météorologiques saisonnières.
6. Les procédures de recherche et sauvetage.
7. Les installations et procédures de navigation, dont toute procédure de LORAN, associées à la route sur laquelle le vol doit avoir lieu.
8. Les procédures s'appliquant à ce qui suit :
   * + 1. Les trajectoires de vol sur des zones très peuplées ou à circulation aérienne très dense ;
       2. Les obstacles ;
       3. L'aménagement physique ;
       4. Les feux et aides à l'approche ;
       5. Les procédures d’arrivée, de départ, d’attente et les IAP ; et
       6. Les minimums d'exploitation qui s'appliquent.
9. NOTAM.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.7.2 ; 9.4.3.1, 9.4.3.2, 9.4.3.5 ; 9.4.3.6

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.4.3.1, 7.4.3.2, 7.4.3.5

OACI, Doc 9376 : 4.6.1

14 CFR 121.440, 121.443

JAR-OPS : 1.975 ; 3.975

#### Réservé

#### Autorisation d'un commandant de bord pour les minimums bas

1. Tant qu'un PIC n'a pas effectué 15 vols dans l'exercice de cette fonction à bord du type d'aéronef (ce qui comprend 5 approches pour atterrissage en faisant appel aux procédures pour CAT I ou II), il n'est pas autorisé à planifier ou à amorcer une approche aux instruments si la DH ou la MDA est inférieure à 100 m et la visibilité de moins de 1,5 km.
2. Tant qu'un PIC n'a pas effectué 20 vols dans l'exercice de cette fonction à bord du type d'aéronef (ce qui comprend 5 approches pour atterrissage en faisant appel aux procédures pour Catégorie III), il n'est pas autorisé à planifier ou à amorcer une approche si la DH ou la MDA est inférieure à 30 m et la visibilité RVR de moins de 350 m.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.8.2 (b)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.7.2 (b)

14 CFR 121.652 ; 135.225(e)

#### Aérodromes et héliports à désignation spéciale ─ Qualification commandant de bord

1. La Régie peut déterminer que certains aérodromes, en raison de certaines choses comme le terrain environnant, des obstacles ou des procédures complexes d'approche ou de départ, sont des aérodromes requérant des qualifications spéciales et que certaines routes ou zones, ou les deux, requièrent des qualifications de type de navigation spéciales.
2. Nul n'est autorisé à faire fonction de PIC, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, à des aérodromes ou héliports désignés en tant que spéciaux, sauf si, dans les 12 derniers mois civils :
3. Le commandant de bord a été qualifié par le titulaire de l'AOC, par des illustrations acceptables pour la [Régie] pour cet aérodrome ; ou
4. Le commandant de bord ou le copilote affecté a effectué un décollage et un atterrissage sur cet aérodrome en tant que membre de l'équipage de conduite du titulaire de l'AOC.
5. Si la période de qualification de 12 mois requise par l'article (b) a expiré, le commandant de bord doit se requalifier conformément aux impératifs de l'article (b).
6. Les limitations relatives aux aérodromes ou héliports désignés en tant que spéciaux ne s'appliquent pas si l'opération a lieu :
7. De jour ;
8. Lorsque la visibilité est d'au moins 5 km ; et
9. Lorsque ce plafond à cet aéroport est d'au moins 300 m au-dessus de l'attitude d'approche initiale la plus basse prescrite pour une IAP.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.4.3.1, 9.4.3.2 ; 9.4.3.3 ; 9.4.3.5(b) ; 9.4.3.6

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.4.3.1 ; 7.4.3.3 ; 7.4.3.6

14 CFR 121.445

#### Formation périodique ─ Membres de l’équipage de conduite

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de membre d'équipage de conduite et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité si, dans les 12 mois précédents, cette personne n'a pas suivi le cours de formation périodique au sol et en vol approuvé par la Régie.
2. L'entraînement périodique au sol doit porter sur :
3. Les systèmes et limitation des aéronefs et les procédures normales, anormales et d'urgence ;
4. L'équipement et les exercices en cas d'urgence ;
5. CRM ;
6. La reconnaissance du transport de marchandises dangereuses ; et
7. La formation en matière de sécurité.
8. Le cours d'entraînement périodique en vol doit porter sur :
9. Les évolutions et l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef conformément au manuel du titulaire de l'AOC et les procédures normales, anormales et d'urgence.
10. Les manœuvres et procédures nécessaires pour éviter des dangers en vol ; et
11. Pour les pilotes autorisés, au moins un LVTO jusqu'au LVTO minimum le plus bas qui s'applique et deux approches aux minimums les plus bas approuvés par le titulaire de l'AOC, dont une doit être une approche interrompue.
12. Une vérification satisfaisante de l’aptitude professionnelle par le titulaire de l'AOC pour le type d'aéronef et l'opération à effectuer peut être utilisée au lieu la formation périodique en vol.
13. Les impératifs détaillés de la formation périodique pour les pilotes, FE et FN sont prescrits par la NMO 8.10.1.33.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1 ; 9.3.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3.1 ; 7.3.2(b)

14 CFR 121.427 ; 121.433(c) ; 121.433(b)

#### Formation périodique et rétablissement des qualifications ─ Équipage de cabine

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de membre de l'équipage de cabine, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité si, dans les 12 mois civils précédents, cette personne n'a pas suivi les cours de formation périodique au sol approuvés par la Régie, pertinents pour le ou les types et/ou variantes d'aéronef et les opérations auxquelles elle est affectée.
2. La formation périodique au sol doit porter sur :
3. La configuration, l'équipement et les procédures spécifiques à l'aéronef ;
4. L'équipement et les exercices portant sur l'équipement d'urgence et les premiers soins ;
5. CRM ;
6. La reconnaissance du transport de marchandises dangereuses ; et
7. La formation en matière de sécurité.
8. Les impératifs portant sur le programme de formation spécifique en situation normale et d'urgence pour les membres de l’équipage de cabine sont prescrits par la NMO 8.10.1.34.
9. Un membre d'équipage de cabine requis qui, en raison d'une période d'inactivité, n'a pas satisfait aux impératifs de formation périodique des paragraphes (a) à (c) doit passer par le programme initial de formation de l'AOC et réussir la vérification des compétences spécifiée au paragraphe 8.10.1.24 de la présente partie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 12.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 10.3

OACI, Doc 9376 : 4.15.1

14 CFR 121.433(b)

#### Formation périodique et rétablissement des qualifications ─ Agents techniques d'exploitation

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de FOO et aucun titulaire d'AOC ne peut employer une personne en cette qualité si, dans les 12 mois civils précédents, elle n'a pas suivi les cours de formation périodique au sol approuvés par la Régie, pertinents pour le ou les types et/ou variations d'aéronef et les postes auxquels elle est affectée.
2. Les impératifs spécifiques portant sur la formation périodique des FOO sont prescrits par la NMO 8.10.1.35. Un FOO qui, en raison d'une période d'inactivité, n'a pas satisfait aux impératifs de formation périodique des paragraphes (a) à (b) doit passer par le programme initial de formation de l'AOC et réussir la vérification des compétences spécifiée au paragraphe 8.10.1.25 de la présente partie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 10.3, 10.4 R ; 10.5R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 8.3 R, 8.4 R

OACI, Doc 9376 : 4.15.1

FAA AC 121-32A (tel qu’amendé)

#### Qualifications des instructeurs ─ Équipage de conduite, équipage de cabine, agent technique d'exploitation, marchandises dangereuses

1. ÉQUIPAGE DE CONDUITE. Nul titulaire d'un AOC ne peut utiliser une personne en tant qu'instructeur de vol, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste dans un programme de formation au pilotage établi, sauf si, en ce qui concerne le type d'aéronef concerné :
2. Elle est titulaire de licences de personnel navigant et des qualifications requises pour faire fonction de PIC, de FE ou de FN, selon le cas ;
3. Elle a suivi avec succès les phases appropriées de formation pour l'aéronef, dont la formation périodique et la formation aux différences, requises pour faire fonction de PIC, de FE ou de FN, selon le cas ;
4. Elle a passé avec succès les vérifications appropriées de l'aptitude professionnelle, des compétences et d'expérience récente requises pour faire fonction de PIC, de FE ou de FN, selon le cas ;
5. Elle a répondu de façon satisfaisante aux impératifs applicables concernant la formation initiale ou de transition et passé la vérification des compétences de vol observée par la Régie ; et
6. Elle est titulaire du certificat médical approprié pour ce service requis d'un membre d'équipage.
7. INSTRUCTEUR DE VOL ─ SIMULATEUR D'ENTRAÎNEMENT AU VOL. Nul n'est autorisé à faire fonction d'instructeur de vol sur un FSTD, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, sauf si, depuis le début du 12e mois civil avant ce service, cette personne a :
8. Effectué au moins cinq vols en tant que membre d'équipage requis pour le type d'aéronef concerné ; ou
9. Observé, dans le poste de pilotage, la conduite de deux vols complets à bord du type d'aéronef auquel cette personne est affectée.
10. ÉQUIPAGE DE CABINE. Nul titulaire d'un AOC ne peut utiliser une personne en tant qu'instructeur, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste dans un programme de formation d’équipage de cabine établi, sauf si, en ce qui concerne le type d'aéronef ou le poste concerné :
11. Elle détient la qualification requise pour servir en tant que membre d’équipage de cabine ;
12. Elle a suivi avec succès les phases appropriées de formation pour l'aéronef ou le poste concerné, dont la formation périodique et la formation aux différences, requises pour faire fonction de membre de l’équipage de cabine ;
13. Elle a passé avec succès les vérifications appropriées des compétences et d'expérience récente requises pour faire fonction de membre de l'équipage de cabine ;
14. Elle a répondu de façon satisfaisante aux impératifs applicables concernant la formation initiale ou de transition et réussi la vérification des compétences observée par la Régie.
15. AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION. Nul titulaire d'un AOC ne peut utiliser une personne en tant qu'instructeur, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste dans un programme de formation de FOO établi, sauf si, en ce qui concerne le type d'aéronef ou le poste concerné :
16. Elle détient la licence requise pour faire fonction de FOO ;
17. Elle a suivi avec succès les phases appropriées de formation pour l'aéronef ou le poste concerné, dont la formation périodique et la formation aux différences, requises pour faire fonction de FOO ;
18. Elle a passé avec succès les vérifications appropriées des compétences et d'expérience récente requises pour faire fonction de FOO ; et
19. Elle a répondu de façon satisfaisante aux impératifs applicables concernant la formation initiale ou de transition et réussi la vérification des compétences observée par la Régie.
20. MARCHANDISES DANGEREUSES. Nul titulaire d’AOC n'est autorisé à utiliser une personne en tant qu'instructeur de d'un programme de formation sur les marchandises dangereuses établi, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste, sauf si :
21. Elle dispose des compétences d’instruction adéquates, et
22. Elle a suivi avec succès un programme de formation relatif aux marchandises dangereuses, dans la catégorie dans laquelle elle entend enseigner.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1, 9.3.2 ; 9.4.4 ; 10.3 ; 10.4R ; 12.4

OACI, Doc 9284, Partie 1 : 4.3

14 CFR 121.412

#### Formation d'instructeur

1. Nul n'est autorisé à faire fonction d'instructeur d’équipage de conduite, d’équipage de cabine, de FOO ou sur les marchandises dangereuses, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, sauf si cette personne a suivi les cours approuvés par la Régie pour les fonctions qu'elle doit exercer.
2. Les impératifs spécifiques au programme de formation pour les instructeurs de l'équipage de conduite sont prescrits par la NMO 8.10.1.37.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1, 9.3.2 ; 9.4.4 ; 10.3 ; 10.4R ; 12.4

14 CFR 121.414

#### Personnel approuvé pour effectuer les vérifications

1. La Régie peut approuver le personnel suivant du titulaire d’AOC pour effectuer des vérifications lorsqu’il répond aux impératifs des responsabilités autorisées et peut être approuvé pour aéronef ou simulateur ou les deux, selon le cas, pour vérifier les compétences de l’équipage de conduite.
2. Inspecteur ;
3. Navigateur de bord inspecteur ;
4. Membre de l'équipage de cabine inspecteur ; et
5. FOO inspecteur ;
6. Les devoirs autorisés du personnel d’inspection sont :
7. D’effectuer des vérifications initiales et périodiques de l'aptitude professionnelle de l’équipage de conduite et des compétences de l’équipage de cabine et des FOO ;
8. De certifier comme étant satisfaisantes les connaissances théoriques et l'aptitude professionnelle de l’équipage de conduite et les connaissances et compétences de l’équipage de cabine et des FOO ; et
9. Pour tout le personnel d’inspection, superviser l’expérience d’exploitation.
10. Nul n'est autorisé à faire fonction d’inspecteur pour toute vérification au titre du programme de vérification et de normalisation des membres d'équipage du titulaire de l'AOC de la Partie 9 de la présente réglementation et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, sauf si cette personne :
11. A été identifiée par son nom et sa fonction et approuvée par écrit par la Régie ; et
12. A suivi avec succès le cursus du titulaire de l’AOC approuvé par la Régie pour les fonctions qu’il ou elle doit occuper.
13. Une fois approuvé, nul n'est autorisé à faire fonction de personnel inspecteur pour toute vérification de l’équipage de conduite, de celui de cabine et des FOO et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, si cette personne n'a pas fait la preuve, initialement et au moins deux fois par an, à un inspecteur de la Régie, de son aptitude à effectuer une vérification pour laquelle elle est approuvée.

14 CFR 121.411

#### Qualifications du personnel d’inspection

1. PERSONNEL D’INSPECTION DE L’ÉQUIPAGE DE CONDUITE.
2. Nul titulaire d'un AOC ne peut utiliser une personne en tant qu'inspecteur, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste dans un programme de formation établi de l’équipage de conduite, sauf si, en ce qui concerne le type d’aéronef concerné :
   * + 1. Elle est titulaire de licences de personnel navigant et des qualifications requises pour faire fonction de PIC, de FE ou de FN, selon le cas ;
       2. Elle a suivi avec succès les phases appropriées de formation pour l'aéronef, dont la formation périodique et la formation aux différences, requises pour faire fonction de PIC, de FE ou de FN, selon le cas ;
       3. Elle a passé avec succès les vérifications appropriées de l'aptitude professionnelle, des compétences et d'expérience récente requises pour faire fonction de PIC, de FE ou de FN, selon le cas ;
       4. Elle a répondu de façon satisfaisante aux impératifs applicables concernant la formation initiale ou de transition et passé la vérification des compétences en vol observée par la Régie pour le personnel d’inspection ;
       5. Elle est titulaire du certificat médical approprié si elle fait partie des membres d'équipage requis ; et
       6. Elle a obtenu l'approbation de la Régie pour se livrer aux tâches d’inspecteur concernées.
3. PERSONNEL D’INSPECTION ─ SIMULATEUR : IMPÉRATIFS SUPPLÉMENTAIRES. Nul n'est autorisé à faire fonction d'inspecteur sur un FSTD, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, sauf si, depuis le début du 12e mois civil avant ce service, cette personne a :
   * + 1. Effectué au moins cinq vols en tant que membre d'équipage requis pour le type d'aéronef concerné ; ou
       2. Observé, dans le poste de pilotage, la conduite de deux vols complets à bord du type d'aéronef auquel cette personne est affectée.
4. PERSONNEL D’INSPECTION DE L’ÉQUIPAGE DE CABINE.
5. Nul titulaire d'un AOC ne peut utiliser une personne en tant qu'inspecteur d’équipage de cabine, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste dans un programme de formation d’équipage de cabine établi, sauf si, en ce qui concerne le type d'aéronef ou le poste concerné, elle :
   * + 1. Détient les qualifications requises pour servir en tant que membre d’équipage de cabine ;
       2. A suivi avec succès les phases appropriées de formation pour l'aéronef ou le poste, dont la formation périodique et la formation aux différences, requises pour faire fonction de membre de l’équipage de cabine ;
       3. Elle a passé avec succès les vérifications appropriées des connaissances, des compétences et d'expérience récente requises pour faire fonction de membre de l'équipage de cabine ;
       4. Elle a répondu de façon satisfaisante aux impératifs applicables concernant la formation initiale ou de transition et passé la vérification des compétences observée par la Régie pour le personnel d’inspection ; et
       5. Elle a obtenu l'approbation de la Régie pour se livrer aux tâches d’équipage de cabine concernées.
6. PERSONNEL D’INSPECTION DES AGENTS TECHNIQUES D’EXPLOITATION.
7. Nul titulaire d'un AOC ne peut utiliser une personne en tant que FOO inspecteur, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste dans un programme de formation de FOO établi, sauf si, en ce qui concerne le type d'aéronef ou le poste concerné :
   * + 1. Elle détient la licence requise pour faire fonction de FOO ;
       2. Elle a suivi avec succès les phases appropriées de formation pour l'aéronef ou le poste concerné, dont la formation périodique et la formation aux différences, requises pour faire fonction de FOO ;
       3. Elle a passé avec succès les vérifications appropriées des compétences et d'expérience récente requises pour faire fonction de FOO ;
       4. Elle a répondu de façon satisfaisante aux impératifs applicables concernant la formation initiale ou de transition et passé la vérification des compétences observée par la Régie pour les tâches de FOO inspecteur concernées ; et
       5. Elle a obtenu l'approbation de la Régie pour se livrer aux tâches de FOO inspecteur concernées.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1, 9.3.2 ; 9.4.4 ; 10.3 ; 10.4 R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3, 7.4 ; 8.3 ; 8.4R ; 8.5R

14 CFR 121.411(b)(c)(f)(g)

#### Formation du personnel d’inspection

1. Nul n'est autorisé à faire fonction d'inspecteur, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, sauf si elle a suivi les cours approuvés par la Régie pour les fonctions qu'elle doit exercer.
2. Les impératifs spécifiques au programme de formation pour le personnel d’inspection sont prescrits par la NMO 8.10.1.40.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1, 9.3.2 ; 9.4.4 ; 10.3 ; 10.4 R

14 CFR 121.411 ; 121.413 ; 121.414

#### Exploitation avec un seul pilote aux règles de vol aux instruments ou de nuit ─ Qualifications, formation, vérification

1. Nul n'est autorisé à se livrer à des opérations de transport aérien commercial en IFR ou de nuit avec un seul pilote, conformément au paragraphe 8.8.1.30 de la présente partie, sauf si elles sont approuvées par la Régie et le pilote possède au moins 50 heures de vol à bord de la classe d'aéronef à bord duquel il doit servir et au moins 10 de ces 50 heures doivent être en tant que PIC.
2. Pour les opérations à un seul pilote en IFR :
3. Le pilote doit avoir au moins 25 heures de vol en IFR à bord du type et de la classe d'aéronef à bord duquel il doit servir.
4. Les 25 heures de vol en IFR mentionnées à l’alinéa (b)(1) peuvent faire partie des 50 heures de vol requises à bord de la classe d'aéronef.
5. Le pilote doit avoir effectué, en tant que seul pilote, dans les 90 jours précédant le vol, au moins cinq vols IFR comprenant trois approches aux instruments à bord de la classe d'aéronef à bord duquel il doit servir ; ou
6. Dans les 90 jours précédant le vol, le pilote doit avoir passé de façon satisfaisante une vérification des compétences aux instruments de seul pilote, comme prescrit par la Régie, dans la classe d'aéronef à bord duquel il doit servir.
7. Pour les opérations à un seul pilote effectuées de nuit :
8. Le pilote doit avoir effectué, en tant que seul pilote, dans les 90 jours précédant le vol, au moins trois décollages et atterrissages de nuit à bord du type et de la classe d'aéronef à bord duquel il doit servir ; et
9. Avoir suivi avec succès le programme de formation approuvé pour opération à un seul pilote prescrit par la Régie.
10. Nul pilote n'est autorisé à exploiter un avion en opération à un seul pilote pour le transport commercial aérien, et aucun titulaire d'AOC ne peut y affecter une personne, sauf si le pilote :
11. A passé les impératifs pertinents de formation de la section 8.10 de la présente partie qui s’appliquent aux membres de l’équipage de conduite se livrant au transport aérien commercial ;
12. A suivi avec succès le programme de formation approuvé pour les opérations à un seul pilote prescrit par la Régie ; et
13. A passé avec succès les impératifs d’inspection des opérations avec un seul pilote prescrits par la Régie, pour le type et la classe d’aéronef à bord duquel il doit servir.

N. B. : La formation supplémentaire pour les pilotes se livrant à des opérations de nuit à un seul pilote doit non seulement répondre aux impératifs de formation de la section 8.10 de la présente partie qui s'appliquent aux membres d'équipage de conduite, mais comprendre aussi les annonces faites aux passagers en ce qui concerne l'évacuation d'urgence, la gestion du pilotage automatique et l'utilisation de la documentation simplifiée en vol.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.9.1 ; 4.9.2 ; 9.4.5.1 ; 9.4.5.2R ; 9.4.5.3

#### Réservé

#### Suivi des activités de formation et de vérification

1. Afin de permettre la supervision adéquate des activités de formation et de vérification, le titulaire de l'AOC doit soumettre à la Régie, au moins 24 heures à l'avance, les dates et les heures et lieu de rapport pour :
2. Toute formation pour laquelle un cursus est approuvé dans le programme de formation du titulaire de l'AOC ; et
3. Les vérifications des connaissances, des compétences et en route.
4. Ne pas fournir les informations requises par le paragraphe (a) peut invalider la formation ou la vérification et la Régie peut requérir qu'elle soit répétée aux fins d'observation.

#### Arrêt d'une vérification des connaissances, des compétences et en route

1. Si, pour quelque raison que ce soit, il s'avère nécessaire d'arrêter une vérification, le titulaire de l'AOC n'est pas autorisé à utiliser le membre d'équipage ou le FOO pour les opérations de transport aérien commercial tant qu'une autre vérification n'a pas été faite de façon satisfaisante.

14 CFR 121.441

#### Enregistrement des qualifications de membre d’équipage et d’agent technique d'exploitation

1. Le titulaire de l'AOC doit enregistrer, dans ses dossiers tenus à jour pour chaque membre d'équipage et FOO, l'achèvement de chaque qualification requise par la présente partie.
2. Un membre de l’équipage ou FOO peut achever les cursus requis par la présente partie simultanément ou avec d'autres qui sont requis, mais l'achèvement de chacun d'entre eux doit être enregistré séparément.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.4.3.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.4.3.4

JAR-OPS : 1.985 ; 3.985

#### Réservé

#### Période d'éligibilité

1. Celle-ci est définie comme les trois mois civils comprenant, par rapport à toute date tampon spécifiée dans la présente sous-section, le mois précédent, le mois dû et le mois suivant.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.2(b) ; 9.4.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3.2(b) ; 7.4.4

14 CFR 121.401(b) ; 125.293 ; 135.301

JAR-OPS : 1.965(b)(2) ; 3.965(b)(2)

#### Réduction des impératifs

* 1. Toute demande de réduction ou de renonciation soumise par le titulaire de l'AOC doit l'être par écrit et donner les raisons pour lesquelles elle l'est.

1. Sur approbation de la Régie, une personne n’a pas besoin de terminer les heures programmées de formation au vol pour l’aéronef donné :
2. Sur recommandation de l’instructeur ; et
3. Sur approbation de la Régie, une personne n’a pas besoin de terminer les heures programmées de formation de membre de l’équipage de cabine ou de FOO :
4. Sur recommandation de l’instructeur ; et
5. Chaque fois que la Régie constate que 20 % des vérifications effectuées lors des 6 mois précédents sur une base d'entraînement donnée ont été un échec, cette méthode d'approbation ne sera pas utilisée par le titulaire de l'AOC sur cette base jusqu'à ce que la Régie trouve que l'efficacité du programme de formation s'y soit améliorée.

14 CFR 121.401(e) ; 121.405(d)

## Gestion de la fatigue

#### Applicabilité

1. La présente section s'applique à la gestion des risques liés à la fatigue des membres d'équipage et des FOO/agents de régulation des vols se livrant à des opérations de transport commercial aérien.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.10.2.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.8.1

#### Gérer les risques pour la sécurité liés à la fatigue

1. Afin de gérer les risques pour la sécurité liés à la fatigue, le titulaire d'un AOC doit établir :
2. Les limites de temps de vol, de période de service de vol et de période de service et les impératifs de période de repos qui font partie de la réglementation normative régissant la gestion de la fatigue à la partie 8.12 de la présente partie ; ou
3. Un FRMS conforme au paragraphe 8.11.1.2(e) de la présente sous-section ; ou
4. Un FRMS conforme au paragraphe 8.11.1.2(e) de la présente sous-section pour une partie de ses opérations et aux impératifs la section 8.12 de la présente réglementation pour le reste.
5. Lorsque l'exploitant adopte une réglementation normative de gestion de la fatigue pour tout ou une partie de ses opérations, la Régie peut approuver, dans des circonstances exceptionnelles, des variations de cette réglementation basées sur une évaluation des risques fournie par l'exploitant. Les variations approuvées doivent assurer un niveau de sécurité équivalent à ou meilleur que celui qui est obtenu par la réglementation normative de la gestion de la fatigue.
6. La Régie doit approuver le FRMS d'un exploitant avant qu'elle puisse remplacer toute réglementation normative de gestion de la fatigue. Un FRMS approuvé doit assurer un niveau de sécurité équivalent à ou meilleur que celui qui est obtenu par la réglementation normative de la gestion de la fatigue.
7. Les exploitants utilisant un FRMS doivent respecter les dispositions suivantes du processus d'approbation du FRMS permettant à la Régie de s'assurer que celui qui est approuvé répond aux impératifs du paragraphe 8.11.1.2(c) de la présente sous-section :
8. Établir des valeurs minimales pour les temps de vol et/ou la ou les périodes de service de vol et la ou les périodes de service et des valeurs minimales pour les périodes de repos, basées sur des principes te connaissances scientifiques, sujettes au processus de base d'assurance de la sécurité.

N. B. : Des directives sur l’élaboration et la mise en œuvre de réglementations relatives à la gestion de la fatigue figurent dans le Doc 9966 de l’OACI, Système de gestion des risques de fatigue — Manuel des réglementeurs.

1. Adhérer aux mandats de la Régie concernant la réduction des valeurs maximales et d'augmentation des valeurs minimales au cas où les données d'un exploitant indiquent que ces valeurs sont trop élevées ou trop basses, respectivement ; et
2. Justifier à la Régie toute augmentation des valeurs maximales ou toute réduction des valeurs minimales en se basant sur l'expérience FRMS cumulative et les données liées à la fatigue avant que ces changements soient approuvés par la Régie.
3. Les exploitants qui mettent en œuvre un FRMS pour gérer les risques de sécurité liés à la fatigue doivent au minimum :
4. Incorporer des principes et connaissances scientifiques au FRMS ;
5. Identifier continuellement les dangers liés à la fatigue et les risques qui en résultent ;
6. S'assurer que les mesures correctives nécessaires pour atténuer efficacement les risques associés aux dangers sont promptement mises en œuvre ;
7. Assurer un suivi continu et une évaluation régulière de l'atténuation des risques liés à la fatigue obtenue par des mesures ; et
8. Assurer l'amélioration continue du rendement général du FRMS.

N. B. : Des dispositions relatives à la protection des données et informations de sécurité et des sources connexes figurent dans l’Annexe 19 de l’OACI, Appendice 3.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.10.2 ; 4.10.3 ; 4.10.5 ; 4.1.6

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.8.2 ; 2.8.3 ; 2.8.4 ; 2.8.5

#### Périodes de service et de repos

1. Les périodes de service et de repos des équipages de conduite et de cabine sont prescrites par la NMO 8.11.1.3.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.10.2(a) ; 4.10.5(a)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.8.2(a) ; 2.8.3 ; 2.8.5(b)

14 CFR 121.461 ; 121.470 ; 121.480 ; 135.261

## Temps de vol, période de service de vol, périodes de service et période de repos pour la gestion de la fatigue

#### Applicabilité

1. La présente section s'applique aux limites de temps de repos, de service et de vol des membres d'équipage et des FOO/agents de régulation des vols se livrant à des opérations de transport commercial aérien.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.10.2.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.8.1

14 CFR 121.461 ; 121.470 ; 121.480 ; 135.261

#### Périodes de service et de repos ─ Tous les membres d’équipage et agents techniques d’exploitation

1. EN CE QUI CONCERNE LES PÉRIODES DE SERVICE.
2. Les personnes sont considérées comme étant de service si elles se livrent à quelque tâche que ce soit au nom du titulaire de l'AOC, que ce soit quelque chose de prévu ou de demandé ou de leur propre initiative.
3. Si le titulaire d'un AOC demande à un membre de l'équipage de conduite d'effectuer un vol à vide de plus de 4 heures, la moitié de ce temps est considérée comme une période de service, sauf si 10 heures de repos au sol lui ont été accordées avant d'être affecté au vol.
4. Nul titulaire d'AOC n'est autorisé à programmer :
   * + 1. Plus de 14 heures de service pour un membre d'équipage de conduite, sauf tel que prescrit par la Régie.
       2. Plus de 14 heures consécutives de service pour un membre d'équipage de cabine, sauf tel que prescrit par la Régie.
       3. Plus de 10 heures consécutives de service pour un FOO/régulateur de vol sur une période de 24 heures consécutives, sauf si au moins 8 heures de repos lui sont accordées à la fin des 10 heures de service ou avant, sauf dans les cas ou des circonstances ou des situations d'urgence, hors du contrôle du titulaire de l'AOC, l'imposent.
          1. Chaque titulaire d'un AOC doit établir une période quotidienne de service pour un FOO/régulateur de vol de façon à ce qu'elle débute à un moment qui lui permet de bien prendre connaissance des conditions météorologiques existantes et anticipées le long de la route avant l'envoi de tout aéronef.
          2. Il doit rester de service jusqu'à ce que chaque aéronef envoyé par lui ait fini son vol ou soit passé au-delà de sa juridiction, ou qu'il soit remplacé par un autre régulateur de vol qualifié.
5. EN CE QUI CONCERNE LES PÉRIODES DE REPOS.
6. La période minimale de repos est considérée comme étant de 8 heures consécutives.
7. Pour les membres de l'équipage de conduite, elle est de 9 heures consécutives, sauf autrement prescrit par la Régie.
8. Le titulaire de l'AOC est autorisé à choisir de réduire la période de repos d'un membre d'équipage dans les limites prescrites à la NMO 8.12.1.3.
9. Le titulaire de l'AOC doit suspendre le membre de l'équipage de conduite, le FOO/agent de régulation des vols ou le membre de l'équipage de cabine de tout service pendant 24 heures consécutives lors de toute période de 7 jours consécutifs.
10. Le temps passé au transport non local, requis par le titulaire de l'AOC pour mettre en place des membres d'équipage pour prendre des vols ou en revenir, n'est pas considéré comme faisant partie de la période de repos.
11. Le temps passé à bord d'un aéronef (sur insistance du détenteur de l'AOC) à partir et en direction du lieu de résidence d'un membre de l'équipage n'est pas considéré comme faisant partie de la période de repos.
12. Nul titulaire d'un AOC n'est autorisé à affecter quelque personne que ce soit, et nulle personne n'est autorisée à :
    * + 1. Effectuer des tâches de transport commercial aérien si cette personne n'a pas eu au moins la période de repos minimale prescrite par la Régie qui s'applique à ces tâches ; ou
        2. Accepter une affectation à toute tâche pour le titulaire de l'AOC pendant toute période de repos requise.

14 CFR 121.465 ; 121.467(b)(11)(12) ; 121.471(e)(f), 121.491 ; 121.519 ; 135.263(c) ; 135.265(c)

#### Service en vol ─ Équipage de conduite

1. La Régie prendra en compte tout le temps passé à bord d'un aéronef en tant que membre de l'équipage de conduite affecté ou de relève, qu'il soit en repos ou effectuant une tâche, comme étant de service en vol.
2. La Régie considérera qu'un membre de l'équipage de conduite est en service en vol continu si cette personne ne bénéficie pas d'une période de repos de 8 heures consécutives au sol.
3. Chaque titulaire d'AOC doit fournir un lieu de couchage adéquat, dont une couchette à bord de l'aéronef, chaque fois qu'un membre de l'équipage de conduite doit être en vol pendant plus de 12 heures sur 24 heures consécutives.

14 CFR 121.481 ; 121.505

#### Nombre maximum d'heures de vol ─ Équipage de conduite

1. Nul n'est autorisé à affecter quelque membre d'équipage de conduite que ce soit à un temps de vol de transport commercial aérien qui excèdera 8 heures pour toute période de 24 heures consécutives, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation.
2. Nul n'est autorisé à affecter quelque membre d'équipage de conduite que ce soit à plus de 7 vols de transport commercial aérien sur toute période de 18 heures consécutives, quel que soit le premier, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation en tant que membre d'équipage requis.
3. Nul n'est autorisé à affecter quelque membre d'équipage de conduite que ce soit pour un temps de vol de transport commercial aérien si le temps de vol total pour ce membre de l'équipage de conduite excède 30 heures pour toute période de 7 jours, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation.
4. Nul n'est autorisé à affecter quelque membre d'équipage de conduite que ce soit pour un temps de vol de transport commercial aérien si le temps de vol total pour ce membre de l'équipage de conduite excède 100 heures pour toute période de 30 jours, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation.
5. Nul n'est autorisé à affecter quelque membre d'équipage de conduite que ce soit pour un temps de vol de transport commercial aérien si le temps total de vol, le nombre total de vols ou le temps de service en vol pour membre de l'équipage de conduite excèdera les limites prescrites par la Régie, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation.
6. Nul n'est autorisé à affecter quelque membre d'équipage de conduite que ce soit pour un temps de vol de transport commercial aérien si le temps total de vol pour ce membre de l'équipage de conduite excèdera 1 000 heures pour toute période de 12 mois civils, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation.

14 CFR 121.471(a)(1), (3) ; 121:481(a) ; 121.503(d)

#### Conformité aux impératifs de programmation

1. La Régie considérera qu'une personne se conforme aux normes prescrites si elle excède les limites de temps/service de vol lorsque :
2. Le vol est programmé et prend fin normalement dans les limites prescrites ; mais
3. En raison de circonstances au-delà du contrôle du titulaire de l'AOC (comme des conditions météorologiques défavorables) ne sont pas attendues au moment du départ pour arriver à destination dans les délais prévus
4. La Régie considérera qu'une personne se conforme aux limites de service si elle excède celles qui s'appliquent lors de situations d'urgence ou défavorables hors du contrôle du titulaire de l'AOC.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.10, Appendice 7

OACI, Annexe 6, Partie III : Appendice 6

14 CFR 121.467(b)(14) ; 121.471(g) ; 135.263(d)

#### Plans spéciaux de service en vol

1. La Régie peut approuver un plan de service en vol spécial pour le titulaire d'un AOC.
2. Le titulaire d'un AOC peut choisir d'appliquer le temps de service en vol d'un membre de l'équipage de conduite et les impératifs de repos aux membres de l'équipage de cabine.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.10.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.8.4(b)

74 CFR 121.467(c) ;125.37(b) ; 135.273(c)

#### Dossiers relatifs au temps de vol, de service et de repos

1. Chaque titulaire d'un AOC doit tenir à jour, pour chaque membre d'équipage et FOO/régulateur de vol, des dossiers sur les périodes de vol, de service en vol, de service et de repos et les conserver pendant 24 mois.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.10.8

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.8.3

## Autorisation de vol ─ Transport commercial aérien

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie s'applique au titulaire d'un AOC et à la personne désignée par celui-ci pour autoriser un vol.

#### Personnes qualifiées, requises pour exercer les fonctions de contrôle d'exploitation

1. Le titulaire de l'AOC doit désigner une personne qualifiée pour exercer les fonctions et assumer les responsabilités du contrôle de l'exploitation pour chaque vol de transport commercial aérien.
2. Pour les vols de transport de passagers programmés, un FOO titulaire d'une licence et qualifié doit être de service à une base opérationnelle pour exercer les fonctions de contrôle d'exploitation.
3. Pour tous les autres vols, le directeur d'exploitation et le commandant de bord sont les personnes qualifiées pour assumer les responsabilités du contrôle de l'exploitation et doivent être disponibles pour consultation avant, pendant et immédiatement après le vol.
4. Le directeur d'exploitation peut déléguer à d'autres employés les fonctions d'autorisation, de poursuite, de déroutement et de fin d'un vol. Il demeure cependant entièrement responsable de ces fonctions.
5. Pour tous les vols, le commandant de bord partage la responsabilité du contrôle de l'exploitation de l'aéronef et dispose des pouvoirs pour prendre des décisions concernant les problèmes de contrôle d'exploitation qui se posent en vol.
6. Lorsqu'une décision prise par le commandant de bord diffère de celle qui est recommandée, la personne qui soumet la recommandation doit établir un dossier sur les faits qui y sont associés.

OACI, Annexe 6, Partie I : 3.1.3 ; 3.1.4 4.2.1.3 ; 10.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.1.4 ; 2.2.1.3

14 CFR 121.533 ; 121.535 ; 121.537 ; 135.23(a) ; 135.77

#### Fonctions associées au contrôle d'exploitation

1. La personne responsable du contrôle d'exploitation pour le titulaire d'un AOC doit :
2. Autoriser le vol particulier ;
3. S'assurer que seules les opérations autorisées par les spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC sont effectuées ;
4. S'assurer qu'un aéronef en état de navigabilité, doté de l'équipement correct pour le vol est disponible ;
5. Spécifier les conditions dans lesquelles un vol peut être envoyé ou autorisé (conditions météorologiques minimales, plan de vol, chargement de l'aéronef et besoins en carburant) ;
6. S'assurer que du personnel qualifié et des installation adéquates sont disponibles à l'appui du vol et pour le mener ;
7. S'assurer que les membres de l'équipage se conforment aux impératifs de temps de vol et de service lors du départ d'un vol ;
8. Donner au commandant de bord et aux autres personnes exerçant des fonctions de contrôle d'exploitation, accès aux informations nécessaires pour que le vol se déroule en toute sécurité (comme les bulletins météorologiques, les NOTAM et l'analyse de l'aérodrome) ;
9. S'assurer que la planification et la préparation correctes sont faites pour le vol ;
10. S'assurer que les procédures relatives à la localisation et au suivi du vol sont suivies ;
11. S'assurer que chaque vol se conforme aux conditions spécifiées pour l'autorisation de vol avant que son départ soit permis ;
12. S'assurer que lorsque les conditions spécifiées pour l'autorisation ne sont pas respectées, le vol est annulé, retardé, que son itinéraire soit changé ou dérouté ; et
13. Pour tous les vols, assurer le suivi de la progression du vol et la distribution des informations qui peuvent s'avérer nécessaires pour la sécurité.

N. B. : Voir aussi le Doc 9376 de l'OACI, Rédaction d'un manuel d’exploitation, Chapitres 7 et 8.

OACI, Annexe 6, Partie I : 3.1.3 ; 3.1.4 ; 4.2.1.3 ; 4.2.1.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.1.4 ; 2.2.1.3 ; 2.2.1.4

14 CFR 121.533(c) ; 121.535(c) ; 121.537(c) ; 135.77

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 25, Section 1

#### Tâches relatives au contrôle d'exploitation

1. Pour tous les vols, la personne qualifiée se livrant aux tâches d'un FOO doit :
2. Aider le commandant de bord à préparer le vol et fournir les informations pertinentes requises ;
3. Aider le commandant de bord à préparer les plans d'exploitation et ATC ;
4. Signer la copie de régulation de l'autorisation de vol ;
5. Donner au commandant de bord en vol, par les moyens appropriés, les informations qui peuvent être nécessaires pour la conduite du vol en toute sécurité ; et
6. En cas de situation d'urgence dont le FOO/régulateur de vol a connaissance en premier, mettant en danger la sécurité de l'avion ou de personnes, les mesures prises par cette personne doivent être conformes aux procédures figurant dans l’OM du titulaire de l'AOC. Lorsque cela s'avère nécessaire, notifier les autorités appropriées de la nature de la situation et si cela s'impose, demander une assistance.
7. Informer l’unité ATS appropriée lorsque la position de l’avion ne peut être déterminée par un dispositif de poursuite des aéronefs, et les tentatives de communication se sont révélées infructueuses.
8. Une personne qualifiée se livrant à des tâches de contrôle d'exploitation doit éviter de prendre des mesures qui seraient en conflit avec les procédures établies par :
9. L'ATC ;
10. Les services météorologiques ;
11. Le service des communications ; et
12. Le titulaire de l'AOC.

N. B. : Voir aussi le Doc 9376 de l'OACI, Rédaction d'un manuel d’exploitation, Chapitres 7 et 8.

OACI, Annexe 6, Partie I : 3.1.5 ; 3.1.6 ; 4.6.1 ; 4.6.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 1.1.5 ; 1.1.6 ; 2.6.1 ; 2.6.2

14 CFR 121.601

#### Contenu d'une autorisation de vol/plan de vol d'exploitation

1. L'envoi ou l'autorisation de vol/plan de vol d'exploitation doit contenir ou avoir en pièce jointe au moins les informations suivantes concernant chaque vol :
2. Le nom de la compagnie ou de l'organisme
3. La marque, le modèle et le numéro d'immatriculation de l'aéronef utilisé
4. Le numéro de vol ou de voyage et la date du vol
5. Le nom de chaque membre de l'équipage de conduite, de l'équipage de cabine et du commandant de bord
6. L'aérodrome de départ, les aérodromes de destination et de dégagement et la route
7. L'approvisionnement minimum en carburant (en litres ou en kilos)
8. Une déclaration portant sur le type d'opération (comme IFR, VFR)
9. Les bulletins météorologiques et prévisions les plus récents dont on dispose concernant l'aérodrome de destination et ceux de dégagement
10. Toute information météorologique supplémentaire que le commandant de bord considère comme étant nécessaire
11. La régulation ou l’autorisation de vol/le plan de vol d’exploitation doit être signé par le commandant de bord et, lorsque cela s’applique, le FOO et un exemplaire doit être soumis à l’exploitant ou à un agent désigné. Si ces procédures ne sont pas possibles, le document est laissé aux autorités de l’aérodrome ou en archive à un endroit qui convienne au point de départ.

N. B. : Voir aussi le Doc 9376 de l'OACI, Rédaction d'un manuel d'exploitation, Chapitre 7.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.1 ; 2.3.3

14 CFR 121.687 ; 121.689(a)(1)–(7) et (b)

#### Autorisation de vol ─ Impératifs portant sur l'aéronef

1. Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si l'aéronef n'est pas en état de navigabilité et doté de l'équipement correct pour l'exploitation du vol prévu.
2. Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial pour un aéronef dont les instruments et l'équipement installés ne fonctionnent pas, sauf tel que spécifié dans la MEL approuvée pour le titulaire de l'AOC pour ce type d'aéronef.
3. Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial pour un aéronef sauf si une fiche de maintenance a été délivrée pour cet aéronef.
4. Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les impératifs du paragraphe 8.13.1.5 de la présente partie concernant la planification de vol n’ont pas été respectés.
5. Les formulaires remplis de préparation au vol doivent être conservés par l’exploitant pendant 3 mois.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.1

#### Autorisation de vol — Installations et avis aux navigants

1. Nul ne peut autoriser le vol d'un aéronef sur toute route ou segment de route s'il n'y a pas d'installations de communication et de navigation adéquates en état de fonctionnement satisfaisant requis pour que le vol se déroule en toute sécurité.
2. Le FOO doit s'assurer que tous les rapports ou toutes les informations disponibles et à jour concernant les conditions à l'aérodrome et les irrégularités des installations de navigation pouvant affecter la sécurité du vol soient fournis au PIC.
3. Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les impératifs du paragraphe 8.13.1.5 de la présente partie concernant la planification de vol n’ont pas été respectés.
4. Les formulaires remplis de préparation au vol doivent être conservés par l’exploitant pendant 3 mois.

N. B. : Pour qu'il puisse passer en revue le plan de vol d'exploitation, le PIC recevra tous les NOTAM disponibles concernant la route, les installations et les aérodromes.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.1.1 ; 4.1.2 ; 4.3.2 ; 4.3.3.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.1.1 ; 2.1.2

14 CFR 121.601(a), 121.603(a)

#### Autorisation de vol ─ Bulletins et prévisions météorologiques

1. Nul ne peut autoriser un vol s'il ne connaît pas à fond les conditions météorologiques notifiées et prévues sur la route du vol.
2. Nul ne peut autoriser un vol s'il n'a pas communiqué au commandant de bord toutes les informations et réserves qu'il peut avoir en ce qui concerne les bulletins et prévisions météorologiques.
3. Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les impératifs du paragraphe 8.13.1.5 de la présente partie concernant la planification de vol n’ont pas été respectés.
4. Les formulaires remplis de préparation au vol doivent être conservés par l’exploitant pendant 3 mois.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.2 ; 4.3.5.1 ; 4.3.5.2(b)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.5.1, 2.3.5.2

14 CFR 121.599 ; 121.601(b) ; 121.603(a)

#### Autorisation de vol ─ Conditions de givrage

1. Nul ne peut autoriser le décollage d'un aéronef si, à son avis ou celui du commandant de bord, des conditions de givrage qui excèdent celles pour lesquelles l'aéronef est certifié et a un équipement suffisant de dégivrage ou d'antigivrage, peuvent être attendues ou sont rencontrées
2. Nul ne peut autoriser le décollage d'un aéronef chaque fois que les conditions sont telles que l'on peut s'attendre à ce que la gelée, la glace ou la neige adhère à l'aéronef, sauf si le commandant de bord dispose à l'aérodrome de départ, d'installations et de l'équipement adéquats pour exécuter les procédures de dégivrage et d'antigivrage approuvées par la Régie pour le titulaire de l'AOC.
3. Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les impératifs du paragraphe 8.13.1.5 de la présente partie concernant la planification de vol n’ont pas été respectés.
4. Les formulaires remplis de préparation au vol doivent être conservés par l’exploitant pendant 3 mois.

N. B. : Le Doc 9640 de l’OACI, Manuel des opérations de dégivrage/antigivrage au sol, donne des instructions supplémentaires.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.2 ; 4.3.3.1 ; 4.3.5.5 ; 4.3.5.6

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.5.4

14 CFR 121.629 ; 135.227

#### Autorisation de vol — aux règles de vol à vue ou aux règles de vol aux instruments

1. Nul ne peut autoriser un vol en VFR ou IFR sauf si les bulletins et prévisions météorologiques indiquent que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'il soit mené à bien, comme spécifié dans l'autorisation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.5.1, 4.3.5.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.5.1, 2.3.5.2

14 CFR 121.611, 121.613

#### Autorisation de vol ─ Approvisionnement minimum en carburant

1. Nul ne peut autoriser un vol pour une opération de transport aérien commercial, sauf si l'approvisionnement en carburant spécifié dans l'autorisation est équivalent ou supérieur aux impératifs minimums de planification de vol figurant dans la présente partie, y compris pour les urgences anticipées.
2. Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les impératifs du paragraphe 8.13.1.5 de la présente partie concernant la planification de vol n’ont pas été respectés.
3. Les formulaires remplis de préparation au vol doivent être conservés par l’exploitant pendant 3 mois.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.2 ; 4.3.3.1 ; 4.3.6.1 ; 4.3.6.2 ; 4.3.6.3 ; 4.3.6.4R ; 4.3.6.5 ; 4.3.6.6 ; 4.3.6.7

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.6.1 ; 2.3.6.2 ; 2.3.6.3 ; 2.3.6.3.1 ; 2.3.6.3.2 ; 2.3.6.3.3 ; 2.3.6.4 ; 2.3.6.5

14 CFR 121.639, 121.641 ; 121.643

#### Autorisation de vol ─ Chargement et performance de l'aéronef

1. Nul ne peut autoriser un vol sauf s'il connaît bien le chargement anticipé de l'aéronef et est raisonnablement certain que l'opération proposée ne va pas excéder :
2. Limites de CG ;
3. Les limites d'exploitation de l'aéronef ; et
4. Les impératifs de performance minimale.
5. Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si toute charge transportée n’est pas correctement répartie et maintenue en place.
6. Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les impératifs du paragraphe 8.13.1.5 de la présente partie concernant la planification de vol n’ont pas été respectés.
7. Les formulaires remplis de préparation au vol doivent être conservés par l’exploitant pendant 3 mois.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.1(d)(e)(f) ; 4.3.2 ; 4.3.3.1 ; 5.1.1 ; 5.2.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.4 ; 2.3.1(d) et (e) ; 3.1.1 ; 3.2.3

14 CFR 121.663 ; 121.665 ; 121.693

FAA AC 120-27E (tel qu’amendé)

#### Autorisation de vol ─ Amendement ou nouvelle autorisation en route

1. Toute personne qui amende une autorisation de vol pendant que l'aéronef est en route doit enregistrer cet amendement.
2. Nul n'est autorisé à amender l'autorisation de vol initiale pour changer la destination ou l'aérodrome de dégagement pendant que l'aéronef est en route, sauf si les impératifs de préparation du vol concernant la route, le choix de l'aérodrome et l'approvisionnement minimum en carburant sont satisfaits au moment de l'amendement ou de la nouvelle autorisation.
3. Nul n'est autorisé à permettre la poursuite d'un vol vers un aérodrome ayant fait l'objet d'une autorisation de vol si les bulletins et prévisions météorologiques indiquent que des changements feraient que l'aérodrome en question ne convient pas pour l'autorisation originale.
4. Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les impératifs du paragraphe 8.13.1.5 de la présente partie concernant la planification de vol n’ont pas été respectés.
5. Les formulaires remplis de préparation au vol doivent être conservés par l’exploitant pendant 3 mois.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.2 ; 4.3.6.5 ; 4.4.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.3.6.4 (Note) ; 2.4.1.1

14 CFR 121.631

#### Autorisation de vol ─ Avec radar météorologique embarqué

1. Nul ne peut autoriser le décollage d'un aéronef gros porteur de transport de passagers en IFR ou en VFR de nuit lorsque les bulletins météorologiques indiquent que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que des orages ou conditions météorologiques potentiellement dangereuses pouvant être détectées par un radar météorologique embarqué se produisent route, sauf si le radar météorologique embarqué est en état de fonctionnement satisfaisant.
2. Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les impératifs du paragraphe 8.13.1.5 de la présente partie concernant la planification de vol n’ont pas été respectés.
3. Les formulaires remplis de préparation au vol doivent être conservés par l’exploitant pendant 3 mois.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.3.2 ; 4.3.3.1 ; 6.11R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 4.10R

14 CFR 121.357(c)(1)

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

MODÈLE DE RÉGLEMENTATON DE L’AVIATION CIVILE

[ÉTAT]

Partie 8 ─ NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Version 2.9

Novembre 2019

Pour faciliter les références, le numéro affecté à chaque NMO correspond à celui du règlement qui y est associé. Par exemple, la NMO 8.8.1.7 reflète une norme requise par le paragraphe 8.8.1.7 de la présente partie.

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## PARTIE 8 ─ NORMES DE MISE EN ŒUVRE

#### NMO 8.5.1.1 Approbations spécifiques de l’aviation générale

1. Les approbations spécifiques doivent avoir un format harmonisé, présentant les informations minimales requises dans le gabarit d’approbation spécifique.

N. B. : Lorsque les opérations à mener nécessitent une approbation spécifique, un exemplaire du ou des documents doit être transporté à bord.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **APPROBATION SPÉCIFIQUE** | | | | |
| **ISERVICE DE DÉLIVRANCE et COORDONNÉES1**  Service de délivrance1  Adresse  Signature : Date2 :  Téléphone : Télécopie : Courrier électronique : | | | | |
| **PROPRIÉTAIRE/EXPLOITANT**  Nom3 : Adresse :  Téléphone : Télécopie : Courrier électronique : | | | | |
| Modèle d'aéronef4 et marques d'immatriculation : | | | | |
| **APPROBATION SPÉCIFIQUE** | **OUI** | **NON** | **DESCRIPTION5** | **REMARQUES** |
| Exploitation par faible visibilité |  |  |  |  |
| Approche et atterrissage | ☐ | ☐ | CAT6 : RVR : m DH : ft |
| Décollage | ☐ | ☐ | RVR7 : m |
| Crédit(s) opérationnel(s) | ☐ | ☐ | 8 |
| RVSM | ☐ | ☐ |  |  |
| Spécifications de navigation AR pour les opérations PBN | ☐ | ☐ | 9 |  |
| Autre 10 | ☐ | ☐ |  |  |

Formulaire RAA en date de 11/2019

Notes.—

1. Nom et coordonnées du service de délivrance, dont l'indicatif téléphonique et l’adresse électronique, si disponible.
2. Date de délivrance de l’approbation spécifique (jj/mm/aaaa) et signature du représentant de la Régie.
3. Nom et adresse du propriétaire ou de l’exploitant.
4. Indiquer la marque, le modèle et la série de l’hélicoptère, ou la série maître si la série a été désignée. La taxonomie CAST/OACI est disponible à : http://www.intlaviationstandards.org/.
5. Indiquer dans cette colonne la liste des critères les plus permissifs pour chaque approbation, ou le type d'approbation (avec les critères appropriés).
6. Indiquer la catégorie PA concernée (CAT II, IIIA, IIIB ou IIIC). Indiquer la RVR minimale en mètres et la DH en pieds. Utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.
7. Indiquer la RVR minimale de décollage approuvée, en mètres. Une ligne peut être utilisée par approbation si des approbations différentes sont accordées.
8. Indiquer la liste des capacités embarquées (atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS, etc.) et les crédits opérationnels associés qui ont été accordés.
9. Utiliser une ligne pour chaque approbation des spécifications de navigation AR pour la PBN (par exemple, RNP AR APCH), avec les limitations appropriées indiquées dans la colonne « Description ».
10. D'autres approbations spécifiques ou données peuvent être saisies ici, en utilisant une ligne (ou une case à plusieurs lignes) par approbation (approbations d'opérations d'approche spécifiques, MNPS, etc.).

*OACI, Annexe 6, Partie II : Appendice 2,4*

*OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : Appendice 5*

#### NMO 8.7.2.2(B) Généralités — Code de performance des giravions de Classe 1, 2 et 3

1. Le matériel indicatif suivant constitue la base du code de performance des hélicoptères cité en référence au paragraphe 8.7.2.2 de la présente partie.
2. DÉFINITIONS.
3. CATÉGORIE A. En ce qui concerne les hélicoptères, signifie un hélicoptère multimoteur conçu avec les caractéristiques d'isolement du moteur et des systèmes et pouvant opérer avec les données de décollage et d'atterrissage prévues en cas de panne de moteur critique, qui assurent une surface désignée adéquate et une capacité de performance adéquate pour la poursuite du vol ou son interruption sans danger.
4. CATÉGORIE B. En ce qui concerne les hélicoptères, signifie un hélicoptère monomoteur ou multimoteur ne répondant pas aux normes de la Catégorie A. Les hélicoptères de Catégorie B n'ont pas la capacité garantie de poursuivre un vol sans danger en cas de panne de moteur et un atterrissage forcé est prévu.
5. INSTRUCTIONS GÉNÉRALES.
6. Les hélicoptères exploités dans les Classes de performance 1 et 2 doivent être certifiés Catégorie A.
7. Les hélicoptères exploités dans la Classe de performance 3 doivent être certifiés Catégorie A ou B (ou son équivalent).
8. Sauf sur autorisation de la Régie appropriée :
   * + 1. Le décollage ou l'atterrissage à partir ou en provenance d'héliports situés dans un environnement congestionné et hostile ne doit être effectué qu'en Classe de performance 1.
       2. Les opérations en Classe de performance 2 ne doivent être effectuées qu'avec une capacité d'atterrissage forcé en toute sécurité lors du décollage et de l'atterrissage.
       3. Les opérations en Classe de performance 3 ne doivent être effectuées que dans un environnement non hostile.
9. La Régie peut accorder une dérogation aux dispositions des paragraphes (3)(i), (ii) et (iii) de la présente NMO après avoir reçu une demande à cette fin d'un exploitant de transport aérien commercial et entrepris une évaluation des risques des conditions d'exploitation proposées, dont :
   * + 1. Le type d'exploitation et les circonstances du vol ;
       2. La région/le terrain que le vol doit survoler ;
       3. La probabilité d'une panne de moteur critique et les conséquences d'un tel événement ;
       4. Les procédures de maintien de la fiabilité du ou des moteurs ;
       5. La formation et les procédures d'exploitation visant à atténuer les conséquences d'une panne de moteur critique ; et
       6. L'installation et l'utilisation d'un système de suivi de l'usage.

*OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.1.1 ; 3.1.2 ; 3.1.3 ; Supplément A : 3.1 ; 3.2 ; 3.3 ; 3.4*

*14 CFR 135.181*

#### NMO 8.7.2.3 Exploitation d'avion monomoteur et multimoteur

1. Le titulaire d'un AOC ne doit pas exploiter des avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en IMC, sauf si les impératifs suivants portant sur la navigabilité et l'exploitation ont été respectés par l'exploitant et sur approbation de la Régie :
2. La fiabilité du moteur à turbine doit indiquer un taux de perte de puissance de moins de 1 par 100 000 heures.

N. B. : Dans ce contexte, la perte de puissance est définie comme étant toute perte de puissance dont la cause peut être un moteur défaillant ou la conception ou l'installation d'un composant du moteur, dont la conception ou l'installation de systèmes auxiliaires de contrôle du carburant ou du moteur.

1. Afin de minimiser la probabilité d'une panne de moteur en vol, celui-ci doit être équipé de ce qui suit :
2. Un système d'allumage qui s’active automatiquement ou peut être exploité manuellement pour le décollage, pour l’atterrissage et pendant le vol, en cas d'humidité visible ;
3. Un système de contrôle magnétoscopique ou équivalent qui surveille le moteur, le boîtier d'entrainement des accessoires et le boîtier de réduction et comprenant un indicateur d'avertissement dans le poste de pilotage ; et
4. Un dispositif de contrôle d'urgence de la puissance moteur, qui permet la poursuite de l’exploitation du moteur à une plage de puissance suffisante pour terminer le vol sans danger, en cas de toute panne raisonnablement probable de l’unité de contrôle du carburant.
5. SYSTÈMES ET ÉQUIPEMENT. Les avions monomoteurs à turbine approuvés pour être utilisés de nuit et/ou en IMC, doivent être dotés des systèmes et de l'équipement suivants destinés à assurer la poursuite du vol en toute sécurité et à aider à effectuer un atterrissage forcé en toute sécurité après une panne de moteur, dans toutes les conditions d'exploitation permises :
6. Deux systèmes séparés de production d'électricité, pouvant, chacun, fournir les charges électriques continues en vol, dans toutes les combinaisons probables, pour les instruments, l'équipement et les systèmes requis de nuit et/ou en IMC ;
7. Un radioaltimètre ;
8. Un système d'approvisionnement électrique d'urgence dont la capacité et l'endurance sont suffisantes pour, au minimum, après la perte de toute la puissance produite :
   * + 1. Maintenir le fonctionnement de tous les instruments de vol essentiels et des systèmes de communication et de navigation lors de la descente de l'altitude maximale certifiée à une configuration de vol plané jusqu'à la fin d'un atterrissage ;
       2. Baisser les volets et sortir le train d'atterrissage, si cela s'applique ;
       3. Alimenter un réchauffeur Pitot qui doit faire fonction d'indicateur de vitesse anémométrique clairement visible pour le pilote ;
       4. Permettre le fonctionnement du projecteur d'atterrissage spécifié au paragraphe (c)(10) de la présente NMO ;
       5. Permettre de relancer une fois le moteur, si cela s'applique ; et
       6. Permettre le fonctionnement du radioaltimètre ;
9. Deux indicateurs d'assiette alimentés par des sources indépendantes ;
10. Un moyen d'essayer au moins une fois de relancer le moteur ;
11. Un radar météorologique embarqué ;
12. Un système RNAV certifié, pouvant être programmé avec la position des aérodromes et des zones d'atterrissage forcé sans danger et donner instantanément les informations disponibles sur la route et la distance de ces emplacements ;
13. Pour les vols avec passagers, des sièges passagers et fixations qui répondent aux normes de performance par test dynamique et équipés de bretelles ou d'une ceinture de sécurité avec une bretelle diagonale pour chaque siège passager ;
14. Dans les avions pressurisés, suffisamment d'oxygène d'appoint pour tous les occupants pour une descente suivant une panne de moteur à la performance maximale de vol plané à partir de l'altitude maximale certifiée jusqu'à celle où l'oxygène d'appoint n'est plus requis ;
15. Un projecteur d'atterrissage qui est indépendant du train d'atterrissage et pouvant éclairer de façon adéquate l’aire de poser lors d’un atterrissage forcé de nuit ; et
16. Un système d'alarme d'incendie moteur.
17. LISTE MINIMALE D’ÉQUIPEMENTS. Le titulaire d'un AOC doit élaborer une MEL approuvée par la Régie, appropriée pour le type d'avion monomoteur à turbine exploité, en spécifiant l'équipement d'exploitation requis pour les vols de nuit et/ou IMC et ceux de jour/VMC.
18. INFORMATIONS DU MANUEL DE VOL DE L’AÉRONEF.Le manuel de vol de l'aéronef doit inclure les limitations, procédures, statut d'approbation et autres informations pertinentes à l'exploitation d'avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en IMC.
19. RAPPORT D'ÉVÉNEMENT. Le titulaire d'un AOC exploitant des avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en IMC doit rendre compte de toute défaillance, mauvais fonctionnement ou défaut important à la Régie qui, à son tour, en notifiera l'État de conception.
20. PLANIFICATION DE L'EXPLOITANT. Tout titulaire d'un AOC exploitant des avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en IMC doit prendre en compte toutes les informations pertinentes lors de l'évaluation des routes ou zones prévues d'exploitation, dont ce qui suit :
21. La nature du terrain à survoler, dont la possibilité d'avoir à effectuer un atterrissage forcé en toute sécurité en cas de panne de moteur ou d'une défaillance majeure ;
22. Les informations météorologiques, dont les influences météorologiques saisonnières négatives et autres, qui peuvent affecter le vol ; et
23. D'autres critères et limitations spécifiés par la Régie.
24. Chaque titulaire d'un AOC doit identifier les aérodromes ou zones d'atterrissage forcé en toute sécurité pouvant être utilisés en cas de panne de moteur et leur emplacement doit être programmé dans le système RNAV.

Note 1 : Dans ce contexte, un atterrissage forcé « en toute sécurité » signifie une aire d'atterrissage dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle n'entraîne pas de blessure grave ou de perte de vie, même si l'avion peut subir des dégâts importants.

Note 2 : L'exploitation sur des routes et dans des conditions météorologiques permettant un atterrissage forcé en toute sécurité en cas d'une panne de moteur, tel que spécifié au paragraphe 8.8.1.31(a) de la présente partie, n'est pas requise pour les avions approuvés conformément au paragraphe 8.8.1.31(b)(1) de la présente partie. La disponibilité de zones d'atterrissage forcé à tous les points situés le long de la route n'est pas spécifiée pour ces avions en raison de la très haute fiabilité du moteur, de systèmes et d'équipement d'exploitation supplémentaires, des procédures et des impératifs de formation spécifiés dans la NMO 8.7.2.3.

1. EXPÉRIENCE, FORMATION ET VÉRIFICATION DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE.
2. Nul n'est autorisé à faire fonction de membre d'équipage de conduite d'avions monomoteurs à turbine se livrant au transport commercial aérien, et nul titulaire d'AOC n'est autorisé à utiliser une personne en cette qualité, si cette personne n'a pas achevé la formation appropriée de membre d'équipage de conduite spécifiée dans la présente partie et approuvée par la Régie.
3. La formation et la vérification des compétences des membres d'équipage de conduite du titulaire d'un AOC doivent être appropriés pour les vols de nuit et/ou en IMC avec des avions monomoteurs à turbine, couvrant les procédures normales, anormales et d'urgence et, en particulier, une panne de moteur, y compris la descente jusqu'à un atterrissage forcé de nuit et/ou en IMC.
4. LIMITATIONS DE ROUTE AU-DESSUS DE L'EAU.
5. Le titulaire d'un AOC ne doit pas effectuer d'opérations au-dessus de l'eau avec des avions monomoteurs à turbine exploités de nuit et/ou en IMC, sauf dans les zones d'exploitation ou sur des routes spécifiques identifiées dans ses spécifications d'exploitation.
6. Nul titulaire d'un AOC n'est autorisé à se livrer à des opérations au-dessus de l'eau avec des avions monomoteurs à turbine utilisés de nuit et/ou en IMC, sauf conformément aux procédures approuvées par la Régie dans son OM pour les vols au-dessus de l'eau allant au-delà de la distance de vol plané à partir d'une zone convenable pour un atterrissage forcé/amerrissage, en ce qui concerne les caractéristiques de l'avion, les influences météorologiques saisonnières, y compris l'état et la température probables de la mer et la disponibilité de services de recherche et sauvetage.
7. CERTIFICATION OU VALIDATION DE L'EXPLOITANT.
8. Le titulaire d'un AOC demandant des spécifications d'exploitation l'autorisant à effectuer des opérations de nuit et/ou IMC avec un avion monomoteur à turbine doit prouver à la Régie, conformément à la Partie 9 de la présente réglementation, son aptitude à le faire, par le biais d'un processus de certification et d'autorisation spécifié par la Régie.

OACI, Annexe 6 : Partie I : 5.1.1 ; 5.1.2 ; 5.2.2 ; 5.4.1 ; Appendice 3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 3.1.1 ; 3.1.2 ; 3.1.3

14 CFR 135.181

#### NMO 8.8.1.7 Minima d'exploitation d'approche aux instruments

1. Tout exploitant qui établit des minima d'exploitation sur aérodrome doit faire en sorte que la méthode dont il se sert pour les déterminer soit approuvée par la Régie.
2. La méthode utilisée par chaque exploitant pour déterminer les minima d'exploitation sur aérodrome doit tenir compte avec précision de ce qui suit :
3. Le type, la performance et les caractéristiques de manœuvrabilité de l'aéronef ;
4. La composition, la compétence et l'expérience de l'équipage de conduite ;
5. Les dimensions et les caractéristiques des pistes à utiliser ;
6. Le caractère adéquat et la performance des aides visuelles et non visuelles disponibles au sol ;
7. L'équipement de l'aéronef utilisé pour la navigation, l’acquisition de références visuelles et le contrôle lors de l'approche, de l'atterrissage et d'un atterrissage interrompu ;
8. Les obstacles qui se trouve dans les zones d'approche et d'approche interrompue et l'altitude/hauteur de franchissement des obstacles pour les IAP prévues ;
9. Le moyen utilisé pour déterminer les conditions météorologiques et en rendre compte ;
10. Les obstacles se trouvant dans la zone de montée initiale et les marges de dégagement nécessaires ; et
11. Les distances déclarées pour les hélicoptères.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.8.1, 4.2.8.2

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.2.2.2.1 ; 3.4.2.7

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.7.1 ; 2.2.7.2 ; 2.2.7.4R ; 2.2.8.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.6.3.1

#### NMO 8.8.1.9 Manuel de Catégorie II et III

1. DEMANDE D'APPROBATION. Le demandeur d'une approbation pour un manuel de CAT II ou III ou d'un amendement d'un manuel de CAT II ou III approuvé doit soumettre le manuel ou l'amendement proposé à la Régie. Si la requête demande un programme d'évaluation, elle doit comprendre ce qui suit :
2. L'endroit où se trouve l'aéronef et où les démonstrations doivent être effectuées ; et
3. La date à laquelle les démonstrations doivent commencer (au moins 10 jours après la soumission de la demande).
4. CONTENU. Chaque manuel de CAT II ou III doit contenir ce qui suit :
5. La marque d'immatriculation, la marque et le modèle de l'aéronef auquel ils s'appliquent ;
6. Un programme de maintenance ; et
7. Les procédures et instructions ayant trait à la reconnaissance de la DH, à l'utilisation des informations sur la RVR, au suivi de l'approche, à la zone de décision (située entre la balise intermédiaire et la DH), aux déviations maximales permises par rapport à l'indicateur ILS de base dans la zone de décision, à une approche interrompue, à l'utilisation de l'équipement embarqué d'approche basse altitude, à l'altitude minimale pour l'utilisation du pilote automatique, aux systèmes d'avertissement de défaillance d'un instrument et de l'équipement, aux pannes d'instruments et autres procédures, instructions et limitations que la Régie peut juger nécessaires.

Note 1 : Une approbation de CAT II doit être obtenue avant d'en obtenir une de CAT III.

Note 2 : Le Doc 9365 de l’OACI, Manuel d’exploitation tout temps, donne des instructions supplémentaires.

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.8.2, 4.2.8.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.7.3

14 CFR 91.191

#### NMO 8.8.1.28 Interception d'aéronefs civils

1. [ÉTAT] doit respecter les principes suivants concernant l'interception d'aéronefs civils :
2. L'interception d'aéronefs civils n’aura lieu qu'en dernier recours.
3. Si elle a lieu, elle sera limitée à la détermination de l'identité de l'aéronef, sauf s'il est nécessaire de le remettre sur sa route prévue, de le guider au-delà des limites de l'espace aérien national, de le guider hors d'une zone interdite, restreinte ou dangereuse ou de lui ordonner d'atterrir sur un aérodrome désigné.
4. La pratique de l'interception d'aéronefs civils ne sera pas entreprise.
5. Les directives de navigation et les informations associées seront données à un aéronef intercepté par radiotéléphonie chaque fois qu'un contact radio peut être établi.
6. Au cas où un aéronef intercepté doit se poser sur le territoire survolé, l'aérodrome désigné pour l'atterrissage doit convenir pour l'atterrissage en toute sécurité du type d'aéronef concerné.

N. B. : Lors de l'adoption à l'unanimité par la 25e Session (extraordinaire) de l'Assemblée de l'OACI, le 10 mai 1984, de l'Article 3 bis de la Convention de Chicago, les États contractants ont reconnu que « chaque État doit s’abstenir de recourir à l’emploi des armes contre les aéronefs civils en vol ».

1. [ÉTAT] doit assurer :
2. Qu'une méthode standard a été établie et mise à la disposition du public en ce qui concerne les manœuvres de l'aéronef qui intercepte un aéronef civil, conçue pour éviter tout danger pour l'aéronef intercepté.
3. Qu'il est prévu d'utiliser un SSR ou ADS-B, lorsqu'il est disponible, pour identifier les aéronefs civils se trouvant dans des zones où ils peuvent faire l'objet d'une interception.
4. Le commandant de bord d'un aéronef intercepté par un autre doit immédiatement :
5. Suivre les instructions données par l'aéronef intercepteur, interprétant et répondant aux signaux visuels conformément aux spécifications du paragraphe (e) de la présente NMO.
6. Notifier, si possible, le service ATS approprié.
7. Tenter d’établir des communications par radio avec l’aéronef intercepteur ou avec l’unité appropriée de contrôle de l’interception en faisant un appel général sur la fréquence d'urgence de 121,5 MHz, donnant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol et, si aucun contact n'a été établi et si cela s'avère pratique, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence de 243 MHz.
8. S'il y a un transpondeur SSR, sélectionner le Mode A, Code 7700, sauf instruction contraire du service ATS approprié.
9. S'il y a un ADS-B ou ADS-C, sélectionner la fonction d'urgence appropriée, sauf instruction contraire du service ATS approprié.
10. En cas de conflit entre toute instruction reçue par radio de quelque source que ce soit et celles qui sont données par l'aéronef intercepteur par signaux visuels, le commandant de bord de l'aéronef intercepté doit demander une clarification immédiate, tout en continuant à se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.
11. En cas de conflit entre toute instruction reçue par radio de quelque source que ce soit et celles qui sont données par l'aéronef intercepteur par radio, le commandant de bord de l'aéronef intercepté doit demander une clarification immédiate, tout en continuant à se conformer aux instructions données par radio par l'aéronef intercepteur.
12. COMMUNICATIONS PAR RADIO LORS D'UNE INTERCEPTION. Si des contacts radio ont été établis lors d'une interception, mais qu'il n'est pas possible de communiquer dans une langue commune, le commandant de bord de chaque aéronef concerné doit tenter de faire passer les instructions, leur réception et les informations essentielles en utilisant les phrases et prononciations figurant au Tableau 1 de la présente NMO, en transmettant deux fois chaque phrase.

Tableau 1. Phrases et prononciations

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Phrases à utiliser par l'aéronef INTERCEPTEUR | | | Phrases à utiliser par l'aéronef INTERCEPTÉ | | |
| Phrase | Prononciation 1 | Signification | Phrase | Prononciation 1 | Signification |
| CALL SIGN | KOL SA-IN | Quel est votre indicatif ? | CALL SIGN  (call sign)2 | KOL SA-IN  (indicatif) | Mon indicatif est (indicatif) |
| FOLLOW | FOL-LO | Suivez-moi | WILCO | VILL-KO | Compris  J'obéis |
| DESCEND | DEE-SEND | Descente pour atterrissage | CAN NOT | KANN NOTT | Je ne peux pas obéir |
| YOU LAND | YOU LAAND | Posez-vous à cet aérodrome | REPEAT | REE-PEET | Répétez vos instructions |
| PROCEED | PRO-SEED | Vous pouvez y aller | AM LOST | AM LOSST | Position inconnue |
|  |  |  | MAYDAY | MAYDAY | Je suis en détresse |
|  |  |  | HIJACK | HI-JACK | J'ai été détourné |
|  |  |  | LAND  (nom de l'endroit) | LAAND  (nom de l'endroit) | Je demande à atterrir à (nom de l’endroit) |
|  |  |  | DESCEND | DEE-SEND | Je demande à descendre |

|  |
| --- |
| 1. Dans la deuxième colonne, les syllabes à accentuer sont soulignées.[[1]](#footnote-2)  2. L'indicatif qui doit être donné est celui qui est utilisé en radiotéléphonie, pour les communications avec les services ATS et correspondant à l'identification de l'aéronef dans le plan de vol.[[2]](#footnote-3)  3. Il se peut que les circonstances ne permettent pas toujours d'utiliser « HIJACK », ou que ce ne soit pas désirable.[[3]](#footnote-4) |

1. Les signaux du Tableau 2 de la présente NMO doivent être utilisés par les pilotes de chaque aéronef concerné en cas d'interception. Signaux faits par l'aéronef intercepteur et réponses de celui qui est intercepté.

Tableau 2. Signaux faits par l'aéronef intercepteur et réponses de celui qui est intercepté

| **Série** | **Signaux de l'aéronef INTERCEPTEUR** | **Signification** | **Réponses de l'aéronef INTERCEPTÉ** | **Signification** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **1** | JOUR ou NUIT ─ Faire des embardées et faire clignoter les feux de navigation à des intervalles irréguliers (et les projecteurs d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) à partir d'une position légèrement au-dessus et en avant de l'aéronef intercepté, et normalement sur sa gauche (ou sur sa droite s'il s'agit d'un hélicoptère) et, après accusé de réception, un lent virage en palier, normalement vers la gauche (ou la droite s'il s'agit d'un hélicoptère) vers le cap désiré.  *Note 1 : Il se peut que les conditions météorologiques ou le terrain exigent que l'aéronef intercepteur change les positions et la direction du virage données ci-dessus dans la Série 1.*  *Note 2 : Si l'aéronef intercepté ne peut pas suivre l'intercepteur, ce dernier devrait effectuer une série de vols en ovale et faire des embardées chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.* | Vous avez été intercepté. Suivez-moi. | JOUR ou NUIT ─ Faire des embardées et faire clignoter les feux de navigation à des intervalles irréguliers et suivre. | Compris,  j'obéis. |
| **2** | JOUR ou NUIT ─ Faire une manœuvre de dégagement abrupt de l'aéronef intercepté, consistant en un virage en montée à 90 degrés ou plus, sans franchir la ligne de vol de l'aéronef intercepté. | Vous pouvez y aller. | JOUR ou NUIT ─ Faire des embardées. | Compris,  j'obéis. |
| **3** | JOUR ou NUIT ─ Faire sortir le train d'atterrissage (s'il est rentré), allumer les projecteurs d'atterrissage en continu et survoler la piste à utiliser ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survoler l'aire d'atterrissage de l'hélicoptère. Dans le cas des hélicoptères, celui qui intercepte effectue une approche pour atterrissage et se met en vol stationnaire près de la zone d'atterrissage. | Posez-vous à cet aérodrome | JOUR ou NUIT ─ Faire sortir le train d'atterrissage (s'il est rentré), allumer les projecteurs d'atterrissage en continu et suivre l'aéronef intercepteur et si, après avoir survolé la piste à utiliser ou la zone d'atterrissage de l'hélicoptère, l'atterrissage peut être effectué sans danger, se poser. | Compris,  j'obéis. |

Tableau 3. Signaux faits par l'aéronef intercepté et réponses de l’aéronef intercepteur

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Série** | **Signaux de l'aéronef INTERCEPTÉ** | **Signification** | **Réponse de l'aéronef INTERCEPTEUR** | **Signification** |
| **4** | JOUR ou NUIT ─ Rentrer le train d'atterrissage (s'il est sorti) et faire clignoter les projecteurs d'atterrissage tout en passant au-dessus de la piste à utiliser ou de la zone d'atterrissage pour hélicoptère, à une hauteur supérieure à 300 m, mais sans excéder 600 m (dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m, mais sans excéder 100 m) au-dessus du niveau de l'aérodrome et continuer à voler en cercle autour de la piste à utiliser ou de la zone d'atterrissage pour hélicoptère. S'il n'est pas possible de faire clignoter les projecteurs d'atterrissage, faire clignoter tout autre feu disponible. | L'aérodrome que vous avez désigné n'est pas adéquat. | JOUR ou NUIT ─ Si l'on veut que l'aéronef intercepté suive l'intercepteur vers un aérodrome de dégagement, l'intercepteur rentre son train d'atterrissage (s'il est sorti) et utilise les signaux de la Série 1 prescrits pour l'aéronef intercepteur.  S'il est décidé de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur utilise les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur. | Compris, suivez-moi.  Compris, vous pouvez continuer. |
| **5** | JOUR ou NUIT ─ Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais de façon à ce que ce soit distinct du clignotement des feux. | Je ne peux pas obéir. | JOUR ou NUIT ─ Utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur. | Compris. |
| **6** | JOUR ou NUIT ─ Clignotement irrégulier de tous les feux disponibles. | En détresse. | JOUR ou NUIT ─ Utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur. | Compris. |

OACI, Annexe 2 : 3.8.1 ; 3.8.2, Appendice 1 : Section 2 ; Appendice 2

#### NMO 8.8.1.33 Aéronef télépiloté

1. Un opérateur qui souhaite demander une approbation pour exploiter un ATP dans [ÉTAT] doit utiliser le formulaire de demande suivant.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Demande d’exploitation d’aéronefs télépilotés par un exploitant de [ÉTAT]**  *(À remplir par un exploitant pour approbation d'exploitation dans [ÉTAT])* | | | | | | |
| **Section 1 Informations relatives au demandeur** | | | | | | |
| 1a. Exploitant ou, si cela s’applique, nom de la compagnie ou nom commercial s’il est différent. Adresse : adresse postale, numéro de téléphone, numéro de télécopieur et courrier électronique. | | | | 2. Pilote(s) de l’aéronef télépiloté. Adresse : adresse postale, numéro de téléphone, numéro de télécopieur et courrier électronique. | | |
| 1b. Numéro du certificat de l’exploitant ATP : | | | | 2b. Numéro(s) du brevet de pilote à distance pour chaque pilote : | | |
| **3. Informations relatives à l’assurance :** Nom et adresse de l’assureur, y compris le numéro de téléphone, numéro de télécopieur et courrier électronique. | | | | | | |
| **Section 2 : Identification de l'aéronef** | | | | | | |
| 1. Numéro d'immatriculation de l'aéronef : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2. Identification de l’aéronef à utiliser en radiotéléphonie, si cela s’applique : **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** 3. Type de l'aéronef : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 4. Description de l’aéronef (moteurs, hélices, envergure, par exemple) : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 5. Aéronef contrôlé par   Vision directe  Satellite  Programme informatique  Autre \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   1. Équipement de l’aéronef (pulvérisateur, caméra, type, transmission en direct ou photographies, par exemple) : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2. En cas d’équipement avec une caméra, destination de la transmission de la caméra de l’aéronef :   Base principale de l’exploitant/de la compagnie  Autre  (identifier) :\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   1. Bande de fréquence devant être utilisée : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2. Numéro de licence de station radio de l’aéronef, si cela s’applique : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | | | | |
| **Section 3 Description des opérations prévues** | | | | | | |
| **1.** | Type(s) d’opération proposée :  Cartographie aérienne ;  Arpentage aérien ;  Photographie aérienne ;  Publicité aérienne  Surveillance et inspection aériennes ;  Gestion des incendies de forêt ;  Service météorologique  Recherche et sauvetage ;  Enquête sur accident/incident ;  Fret, indiquer le type de fret : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Le fret est-il classé comme des marchandises dangereuses ?  Oui ;  Non  La charge est-elle interne ou externe  Autre : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | | | |
| **2. Règles de vol :**   VFR ;  IFR ;  IMC ;  VLOS | | | | | | |
| **3. Dates/régions géographiques/description des opérations prévues et structure de route proposée :**  a. Date(s) prévue(s) pour le vol (jj/mm/aaaa) : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  b. Point of départ : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  c. Destination : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  d. Route à suivre : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  e. Vitesse(s) de croisière : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  f. Niveau(x) de croisière : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  g. Durée/fréquence du vol : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  h. Lieux d’atterrissage d’urgence le long de la route proposée : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  i. Pour les atterrissages d’urgence :  1. Personne responsable du recouvrement de l’aéronef : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  2. Personne responsable du nettoyage en cas d’impact : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  j. Numéros de téléphone pour contact d’urgence : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | | | | |
| **Section 4 Caractéristiques de l'ATP** | | | | | | |
| **1. Caractéristiques de l'ATP :**  a. Type d’aéronef :  b. Masse maximale certifiée au décollage :  c. Nombre de moteurs :  d. Impératifs de décollage et d'atterrissage :  e. Capacités de détection et d’évitement :  f. Nombre et emplacement des RPS et procédures de passation entre les RPS, le cas échéant :  g. Charge ─ Informations/description :  h. Contrôle visuel du décollage et/ou de l’atterrissage ou décollage et atterrissage effectués par caméra à bord | | | | | | |
| **2. Caractéristiques de performance :**  a. Vitesses d’exploitation : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  b. Vitesses ascensionnelles typique et maximale : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  c. Vitesses de descente typique et maximale : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  d. Taux typique et maximal de virage : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  e. Autonomie maximale de l’aéronef : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  f. Autres, comme limitations pour le vent, givrage, précipitations : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | | | | |
| **3. Capacités en matière de communications, navigation et surveillance**  a. Fréquences et équipement des communications pour la sécurité aéronautique :  i. Communications ATC, dont tout autre moyen de communication : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  ii. Liens de commandement et de contrôle (C2), dont les paramètres de performance et la zone de couverture opérationnelle désignée ; \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  iii. Communications entre le RP et l’observateur ATP, le cas échéant ; \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  B. Équipement de navigation ; et \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  c. Équipement de surveillance (transpondeur SSR, sortie ADS-B, par exemple). \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | | | | |
| **4. Procédures d’urgence :**  a.Défaillance des communications avec l’ATC : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  b. Défaillance C2 : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  c. Défaillance des communications avec l’observateur ATP, le cas échéant : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  d. Défaillance du satellite, si cela s’applique : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  e. Recouvrement lors d’atterrissages imprévus : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  f. Procédure de communication avec les services de police locaux en cas d’impact : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | | | | |
| **Joindre des copies de ce qui suit, avec traduction en langue anglaise si les documents originaux sont dans une autre langue :**   * Le certificat d'assurance ; * Document de certification acoustique délivré conformément à l’Annexe 16 de l’OACI ; * Programme de sécurité de l’exploitant ; et * Plan de vol proposé à soumettre à l’ATC. | | | | | | |
| **Signature du demandeur :** | |  | **Date (jj/mm/aaaa) :** | | | **Nom et titre :** |
| **Section 5 à remplir par la CAA** | | | | | | | |
| **Évalué par (nom et bureau)** | | | | | **Décision de la CAA :**  Approbation accordée  Non approuvé | | |
| **Remarques :** | | | | | | | |
| **Signature du représentant de la CAA :** | | | | | **Date (jj/mm/aaaa) :** | | |

Formulaire RAA en date de 11/2019

OACI, Annexe 2, Appendice 4 : 3.1 ; 3.2 ; 3.3

#### NMO 8.8.2.11 Signaux universels pour l'aviation

1. SIGNAUX DE DÉTRESSE. Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'il y a un danger grave et imminent et qu'une assistance immédiate est requise :

Note 1 : Aune disposition de la présente section n'empêche l'utilisation, par un aéronef en détresse, de quelque moyen que ce soit pour attirer l'attention, faire connaître sa position et obtenir de l'aide.

Note 2 : Tous les détails des procédures de transmission par télécommunication pour les signaux de détresse et d'urgence figurent à l'Annexe 10, Volume II, Chapitre 5 de l'OACI.

Note 3 : Pour les détails concernant les signaux visuels de recherche et sauvetage, voir l'Annexe 12 de l'OACI.

1. Un signal fait par radiotélégraphie ou un autre moyen de signalisation se composant du groupe SOS (• • • — — — • • •) dans le code Morse) ;
2. Un signal fait par radiotéléphonie se composant du mot MAYDAY ;
3. Des fusées ou des cartouches donnant une lumière rouge, tirées une à la fois à des intervalles courts ; et
4. Une fusée éclairante donnant une lumière rouge.

N. B. : L'Article 41 du Règlement des radiocommunications de l'UIT (numéros 3268, 3270 et 3271) donne des informations sur les signaux d'alarme pour la mise en marche des systèmes d'alarme automatique radiotélégraphique et radiotéléphonique :

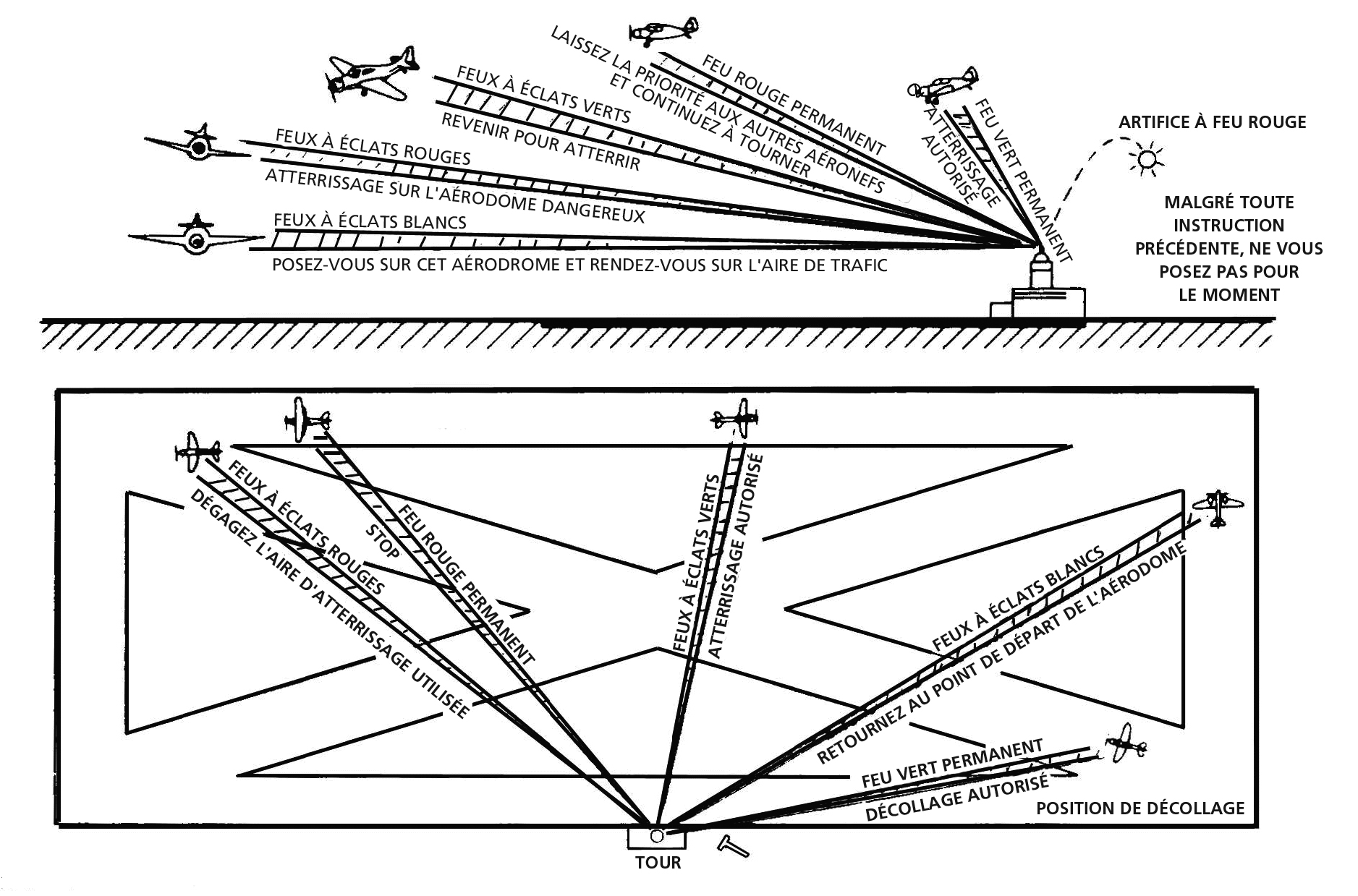
* 3268 Le signal d'alarme radiotélégraphique se compose d'une série de douze tirets envoyés en une minute, chacun d'une durée de 4 secondes, et la durée de l'intervalle entre les tirets consécutifs est d'une seconde. Ceci peut être transmis manuellement, mais la transmission par un instrument automatique est recommandée.
* 3270 Le signal d'alarme radiotéléphonique se compose de deux tons de fréquence sonore substantiellement sinusoïdaux transmis alternativement. Un ton à une fréquence de 2 200 Hz et l'autre de 1 300 Hz, chacun durant 250 millisecondes.
* 3271 Le signal d'alarme radiotéléphonique, lorsqu'il est produit par un moyen automatique, doit être envoyé en continu pendant au moins 30 secondes, mais sans excéder une minute et lorsqu'il l'est par un autre moyen, il doit être aussi continu que cela s'avère pratique pendant environ une minute.

1. Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef veut faire savoir qu'il a des difficultés qui l'obligent à se poser sans requérir une assistance immédiate :
2. Allumer et éteindre plusieurs fois les projecteurs d'atterrissage ; ou
3. Allumer et éteindre plusieurs les feux de navigation, mais de façon à ce que ce soit distinct du clignotement des feux de navigation.
4. Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un bateau, d'un aéronef ou autre véhicule, ou une personne se trouvant à bord ou en vue :
5. Un signal radiotélégraphique ou autre composé du groupe XXX ;
6. Un signal fait par radiotéléphonie se composant des mots PAN, PAN ; et
7. Un message d'urgence, transmis via une liaison de données, qui transmet l’intention des mots PAN, PAN.
8. SIGNAUX VISUELS UTILISÉS POUR PRÉVENIR UN AÉRONEF NON AUTORISÉ. De jour et de nuit, une série de projectiles tirés du sol à des intervalles de 10 secondes, chacun émettant, lors de l'éclatement, des lumières rouges et vertes ou des étoiles indiquent à un aéronef non autorisé qu'il vole dans ou va entrer dans une zone restreinte, interdite ou dangereuse et qu'il doit prendre toute mesure nécessaire pour y remédier.
9. SIGNAUX POUR LA CIRCULATION SUR L'AÉRODROME. Les contrôleurs d'aérodrome doivent utiliser les signaux lumineux et pyrotechniques suivants et les pilote y obéir :

Tableau 4. Signaux lumineux et pyrotechniques

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Lumière | | Du contrôle de l'aérodrome à : | |
| **Aéronef en vol** | **Aéronef au sol** |
| Dirigée vers l'aéronef concerné | Vert permanent | Atterrissage autorisé | Décollage autorisé |
| (Voir la Figure 1) | Rouge permanent | Laisser la priorité à un autre aéronef et continuer à faire des passages | Arrêt. |
|  | Série de clignotements verts | Retour pour atterrissage\* | Manœuvres au sol autorisées |
|  | Série de clignotements rouges | Aérodrome dangereux, ne pas se poser | Manœuvres au sol loin de l'aire d'atterrissage utilisée |
|  | Série de clignotements blancs. | Se poser sur cet aérodrome et aller à l'air de trafic\* | Retourner au point de départ de l'aérodrome. |
|  | Artifice rouge. | Nonobstant toute instruction précédente, ne pas se poser pour le moment. |  |
| \* Les autorisations d'atterrissage et de manœuvre au sol seront données en temps voulu. | | | |

**Figure 1.**



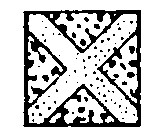
1. Les pilotes accusent réception des signaux de contrôleur d'aérodrome comme suit :
2. En vol :
   * + 1. De jour, en faisant balancer les ailes de l'aéronef ; et

N. B. : Il ne faut pas s'attendre à ce signal sur la base et en fon d'approche.

* + - 1. De nuit, en faisant clignoter deux fois les projecteurs d'atterrissage de l'aéronef ou, s'il n'en a pas, en allumant et en éteignant deux fois ses feux de navigation.

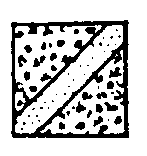
1. Au sol :
2. De jour, en faisant bouger les ailerons ou gouvernes de l'aéronef ; et
3. De nuit, en faisant clignoter deux fois les projecteurs d'atterrissage de l'aéronef ou, s'il n'en a pas, en allumant et en éteignant deux fois ses feux de navigation.
4. Les autorités de l'aérodrome doivent utiliser les signaux visuels au sol suivants lors des situations suivantes :
5. ATTERRISSAGE INTERDIT. Un panneau horizontal carré rouge avec des bandes diagonales jaunes (Fig. 2) placé dans une aire de signal indique qu'il est interdit d'atterrir et que cette interdiction risque de se prolonger.

Figure 2.



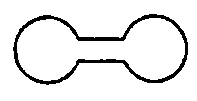
1. PRÉCAUTIONS SPÉCIALES À PRENDRE LORS DE L’APPROCHE OU DE L’ATTERRISSAGE. Un panneau horizontal carré rouge avec une bande diagonale jaune (Figure 3) placé dans une aire de signal indique qu'en raison de mauvais état de l'aire de manœuvre, ou pour toute autre raison, des précautions spéciales doivent être prises lors de l'approche pour atterrir ou de l'atterrissage.

Figure 3.

****

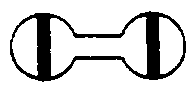
1. UTILISATION DES PISTES ET DES VOIES DE CIRCULATION.
   * + 1. Une haltère horizontale blanche (Figure 4) placée dans une aire de signal indique que les aéronefs peuvent atterrir, décoller et manœuvrer uniquement sur les pistes et voies de circulation.

Figure 4.

****

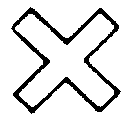
* + - 1. La même haltère horizontale blanche que celle de la Figure 4, mais avec une bande noire perpendiculaire à la barre sur chaque partie circulaire (Fig. 5) placée dans une aire de signal indique que l'aéronef doit se poser sur et décoller des pistes seulement, mais qu'il n'est pas nécessaire que les autres manœuvres soient confinées aux pistes et voies de circulation.

Figure 5.



1. PISTES ET VOIES DE CIRCULATION FERMÉES. Des croix d'une seule couleur faisant contraste, jaune ou blanc (Fig. 6) placées horizontalement sur les pistes et voies de circulation ou une partie de celles-ci, indiquent une aire qui ne convient pas pour les manœuvres d'aéronefs.

Figure 6.



1. DIRECTIONS POUR L’ATTERRISSAGE OU LE DÉCOLLAGE.
   * + 1. Un T horizontal blanc ou orange (Figure 7) indique la direction que doit suivre l'aéronef pour atterrir et décoller, qui doit être parallèle à la partie longue du T vers la branche transversale.

N. B. : Utilisé de nuit, le T d'atterrissage est soit illuminé, soit entouré de lumières blanches.

Figure 7.

**![A horizontal white or orange landing T (Figure 8.7) indicates the direction to be used by aircraft for landing and rake-off, which shall be in a direction parallel to the shaft of the T towards the cross arm.
Note: When used at night, the landing T is either illuminated or outlined in white coloured lights.
](data:image/png;base64,iVBORw0KGgoAAAANSUhEUgAAAI4AAABzAQMAAAB0P6iMAAAAAXNSR0IArs4c6QAAAARnQU1BAACxjwv8YQUAAAAgY0hSTQAAeiYAAICEAAD6AAAAgOgAAHUwAADqYAAAOpgAABdwnLpRPAAAAAZQTFRFAAAA////pdmf3QAAAAlwSFlzAAAh1QAAIdUBBJy0nQAAAKJJREFUSMfd1TEOgzAMBdC/dURs3ThKrsJNwtaRK1F1YOQKbByA1UpaiVY0NkhWlMHij0+xYsWRjMhDuCB1aDgBlaQbpyY+JI155MzSoiITrVqll6SnpAFAndKMPX4j6nZyG30S0OKe0i/BDAW7tP4N40sD0odm5E+Jf4Dg82kqSCVv7LMK6ZB61SkFqVstRpRNUVlYcXKS5LaiwwXmOLGYpTdi0Vxwrx1tIgAAAABJRU5ErkJggg==)**

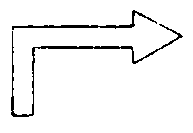
* + - 1. Deux chiffres (Figure 8) affichés verticalement au niveau ou près de la tour de contrôle de l'aérodrome, indiquent à l'aéronef qui se trouve sur l'aire de manœuvre la direction du décollage, exprimée en unités de 10 degrés aux 10 degrés les plus proches du compas magnétique.

Figure 8.



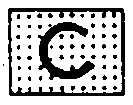
1. VERS LA DROITE. Lorsqu'elle est placée dans une aire de signal ou horizontalement à la fin de la piste utilisée, une flèche pointant vers la droite, de couleur qui ressort (Figure 9), indique qu'il faut tourner vers la droite avant d'atterrir et après le décollage.

Figure 9.



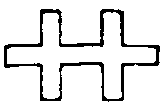
1. BUREAU DE PISTE DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE. La lettre C placée verticalement en noir sur fond jaune (Figure 10) indique l'endroit où se trouve le bureau de piste des ATS.

Figure 10.



1. VOLS DE PLANEURS. Une double croix placée horizontalement (Figure 11) dans l'aire de signal indique que l'aérodrome est utilisé par des planeurs et qu'il y a des vols de planeurs.

Figure 11.

****

1. Les signaux de circulation suivants doivent être faits par un signaleur vers un aéronef.
2. Pour les aéronefs plus lourd que l’air, le signaleur doit se trouver en avant du bout de l'aile gauche de façon à pouvoir être vu par le pilote et, pour les hélicoptères, à l'endroit où le pilote peut le mieux le voir.

Note 1 : Ces signaux sont destinés à être utilisés par le signaleur dont les mains sont illuminées pour que le pilote puisse bien les voir et placés face à l'aéronef :

Note 2 : La signification des signaux pertinents demeure la même si des bâtons, des bâtons lumineux ou des torches électriques sont utilisés.

Note 3 : Les moteurs de l'aéronef sont numérotés de droite à gauche, le signaleur faisant face à l'aéronef (c'est-à-dire que le moteur numéro 1 est celui qui est le plus à gauche).

Note 4 : Les signaux avec un astérisque sont destinés à être utilisés pour les hélicoptères en vol stationnaire.

Note 5 : Les références aux bâtons peuvent également être comprises comme des références aux raquettes de ping-pong ou gants fluorescents de jour (de jour uniquement).

Note 6 : Le terme « signaleur » peut également être interprété comme se référant au placier.

1. Avant d'utiliser les signaux suivants, le signaleur doit s'assurer que l'aire vers laquelle l'aéronef doit être dirigé n'a pas d'objets que l'aéronef pourrait autrement percuter.

N. B. : La conception de nombreux aéronefs est telle que le parcours des bouts d'ailes, des moteurs et autres extrémités ne peut pas être suivi visuellement du poste de pilotage pendant que l'aéronef manœuvre au sol.

|  |  |
| --- | --- |
| Raise right hand above head level with wand pointing up; move left-hand wand pointing down toward body. Note: This signal provides an indication by a person positioned at the aircraft wing tip to the pilot/ marshaller/ push-back operator that the aircraft movement on/off a parking position would be unobstructed. | **1. Ailier/guide**  Lever la main droite au-dessus du niveau de la tête, le bâton pointant vers le haut ; abaisser le bâton de la main gauche vers le corps.  *N. B. : Ce signal est une indication, par une personne placée au bout de l'aile de l'aéronef, au pilote/placier/la personne chargée du refoulement, que rien ne va bloquer le mouvement de l'aéronef en direction ou à partir de son poste de stationnement.* |
| Raise fully extended arms straight above head with wands pointing up. | **2. Identifier la porte**  Lever les deux bras étendus directement au-dessus de la tête, les bâtons pointant vers le haut. |
| Point both arms upward; move and extend arms outward to sides of body and point with wands to direction of next signalman or taxi area. | **3. Aller vers le signaleur suivant ou comme la tour de contrôle/le contrôle au sol l'ordonne**  Lever les deux bras vers le haut ; déplacer et étendre les bras vers les côté du corps et pointer les bâtons dans la direction du signaleur suivant ou de l'aire de manœuvre. |
| Bend extended arms at elbows and move wands up and down from chest height to head. | **4. Directement en avant**  Plier les bras étendus aux coudes et lever et abaisser les bâtons de la hauteur de la poitrine à la tête. |
| With right arm and wand extended at a 90-degree angle to body, make “come ahead” signal with left hand. The rate of signal motion indicates to pilot the rate of aircraft turn. | **5 a). Tourner vers la gauche (pour le pilote)**  Avec le bras droit et le bâton à un angle de 90 degrés par rapport au corps, faire un signal « en avant » avec la main gauche. La vitesse du mouvement du signal indique au pilote celle du virage de l'aéronef. |
| With left arm and wand extended at a 90-degree angle to body, make “come ahead” signal with right hand. The rate of signal motion indicates to pilot the rate of aircraft turn. | **5 b). Tourner vers la droite (pour le pilote)**  Avec le bras gauche et le bâton à un angle de 90 degrés par rapport au corps, faire un signal « en avant » avec la main droite. La vitesse du mouvement du signal indique au pilote celle du virage de l'aéronef. |
| Fully extend arms and wands at a 90-degree angle to sides and slowly move to above head until wands cross. | **6 a). Arrêt normal**  Étendre complètement les bras et les bâtons à un angle de 90 degrés vers les côté et les faire passer lentement au-dessus de la tête jusqu'à ce que les bâtons se croisent. |
| Abruptly extend arms and wands to top of head, crossing wands. | **6 b). Arrêt d'urgence**  Étendre les bras et les bâtons de façon abrupte vers le haut de la tête, bâtons croisés. |
| Raise hand just above shoulder height with open palm. Ensuring eye contact with flight crew, close hand into a fist. Do not move until receipt of “thumbs up” acknowledgement from flight crew. | **7 a). Serrer les freins**  Lever la main juste au-dessus du niveau de l'épaule, paume ouverte. Après contact visuel avec l'équipage de conduite, fermer la main en poing. Ne pas bouger avant l'accusé de réception « pouces vers le haut » de l'équipage de conduite. |
| Raise hand just above shoulder height with hand closed in a fist. Ensuring eye contact with flight crew, open palm. Do not move until receipt of “thumbs up” acknowledgement from flight crew | **7 b). Relâcher les freins**  Lever la main poing fermé juste au-dessus du niveau de l'épaule. Après contact visuel avec l'équipage de conduite, ouvrir la paume. Ne pas bouger avant l'accusé de réception « pouces vers le haut » de l'équipage de conduite. |
| With arms and wands fully extended above head, move wands inward in a “jabbing” motion until wands touch. Ensure acknowledgement is received from flight crew. | **8 a). Cales en place**  Avec les bras et les bâtons complètement étendus au-dessus de la tête, faire passer vivement les bâtons vers l'intérieur jusqu'à ce qu'ils se touchent S'assurer que l'équipage de conduite accuse réception du signal. |
| With arms and wands fully extended above head, move wands outward in a “jabbing” motion. Do not remove chocks until authorised by flight crew. | **8 b). Cales enlevées**  Avec les bras et les bâtons complètement étendus au-dessus de la tête, faire passer vivement les bâtons vers l'extérieur. Ne pas enlever les cales tant que l'équipage de conduite de l'autorise pas. |
| Raise right arm to head level with wand pointing up and start a circular motion with hand; at the same time, with left arm raised above head level, point to engine to be started. | **9. Lancer le ou les moteurs**  Lever le bras droit au niveau de la tête, avec le bâton pointant vers le haut et faire un mouvement circulaire avec la main ; dans le même temps, avec le bras gauche levé au-dessus du niveau de la tête, pointer vers le moteur à lancer. |
| Extend arm with wand forward of body at shoulder level; move hand and wand to top of left shoulder and draw wand to top of right shoulder in a slicing motion across throat. | **10. Couper les moteurs**  Étendre le bras avec le bâton en avant du corps au niveau de l'épaule ; lever la main et le bâton vers le haut de l'épaule gauche et faire passer le bâton vers le haut de l'épaule droite en un mouvement coupant à travers la gorge. |
| Move extended arms downwards in a “patting” gesture, moving wands up and down from waist to knees. | **11. Ralentir**  Faire passer les bras étendus vers le bas en us geste de « tapotage » en faisant aller les bâtons de haut en bas, de la taille aux genoux. |
| With arms down and wands toward ground, wave either right or left wand up and down indicating engine(s) on left or right side respectively should be slowed down. | **12. Ralentir le ou les moteurs du côté indiqué**  Avec les bras vers le bas et les bâtons vers le sol, faire aller le bâton droit ou gauche de haut en bas, pour indiquer qu'il faut ralentir le ou les moteurs de droite ou de gauche, respectivement. |
| With arms in front of body at waist height, rotate arms in a forward motion. To stop rearward movement, use signal 6 a)  or 6 b). | **13. En arrière**  Avec les bras devant le corps à la hauteur de la taille, les faire pivoter vers l'avant. Pour arrêter le mouvement vers l'arrière, utiliser les signaux 6 a) ou 6 b). |
| Point left arm with wand down and bring right arm from overhead vertical position to horizontal forward position, repeating right-arm movement. | **14 a). Pivoter en allant en arrière (pour la queue vers la droite)**  Pointer le bras gauche avec le bâton vers le bas et amener le bras droit de la verticale au-dessus de la tête en position horizontale vers l'avant en répétant le mouvement avec le bras droit. |
| Point right arm with wand down and bring left arm from overhead vertical position to horizontal forward position, repeating left-arm movement. | **14 b). Pivoter en allant en arrière (pour la queue vers la gauche)**  Pointer le bras droit avec le bâton vers le bas et amener le bras gauche de la verticale au-dessus de la tête en position horizontale vers l'avant en répétant le mouvement avec le bras gauche. |
| Raise right arm to head level with wand pointing up or display hand with “thumbs up”; left arm remains at side by knee. | **15. Affirmatif/tout va bien**  Lever le bras droit au niveau de la tête avec le bâton pointant vers le haut ou faire un signal « pouce vers le haut » ; le bras gauche reste sur le côté au niveau du genou.  *N. B. : Ce signal est également utilisé comme signal de communication pour le service technique/de maintenance.* |
| Fully extend arms and wands at a 90-degree angle to sides. | **\*16. Vol stationnaire**  Étendre complètement les bras avec les bâtons à un angle de 90 degrés par rapport aux côtés. |
| Fully extend arms and wands at a 90-degree angle to sides and, with palms turned up, move hands upwards. Speed of movement indicates rate of ascent. | **\*17. Monter**  Étendre complètement les bras et les bâtons à un angle de 90 degrés vers les côtés et, avec les paumes vers le haut, faire aller la main vers le haut. La vitesse du mouvement indique celle de la montée. |
| Fully extend arms and wands at a 90-degree angle to sides and, with palms turned down, move hands downwards. Speed of movement indicates rate of descent. | **\*18. Descendre**  Étendre complètement les bras et les bâtons à un angle de 90 degrés vers les côtés et, avec les paumes vers le bas, faire aller la main vers le bas. La vitesse du mouvement indique celle de la descente. |
| Extend arm horizontally at a 90-degree angle to right side of body. Move other arm in same direction in a sweeping motion. | **\*19 a). Aller horizontalement vers la gauche (pour le pilote)**  Étendre le bras à l'horizontale à un angle de 90 degrés par rapport au côté droit du corps. Faire aller l'autre bras dans la même direction avec un mouvement de balayage. |
| Extend arm horizontally at a 90-degree angle to left side of body. Move other arm in same direction in a sweeping motion. | **\*19 b). Aller horizontalement vers la droite (pour le pilote)**  Étendre le bras à l'horizontale à un angle de 90 degrés par rapport au côté gauche du corps. Faire aller l'autre bras dans la même direction avec un mouvement de balayage. |
| Cross arms with wands downwards and in front of body. | **\*20. Atterrir**  Croiser les bras avec les bâtons vers le bas et devant le corps. |
| Move right-hand wand in a “fanning” motion from shoulder to knee, while at the same time pointing with left-hand wand to area of fire. | **21. Incendie**  Faire aller le bâton de la main droite de l'épaule au genou en un mouvement « d'éventail » tout en pointant en même temps avec le bâton de la main gauche vers l'endroit de l'incendie. |
| Fully extend arms and wands downwards at a 45-degree angle to sides. Hold position until aircraft is clear for next manoeuvre. | **22. Rester en position/attente**  Étendre complètement les bras avec les bâtons à un angle de 45 degrés par rapport aux côtés. Maintenir la position jusqu'à ce que l'aéronef soit dégagé pour la manœuvre suivante. |
| Perform a standard salute with right hand and/or wand to dispatch the aircraft. Maintain eye contact with flight crew until aircraft has begun to taxi. | **23. Envoi de l'aéronef**  Saluer normalement avec la main droite et/ou le bâton pour envoyer l'aéronef. Maintenir le contact visuel avec l'équipage de conduite jusqu'à ce que l'aéronef commence à circuler au sol. |
| Extend right arm fully above head and close fist or hold wand in horizontal position; left arm remains at side by knee. | **24. Ne pas toucher aux commandes (signal de communication pour le service technique/de maintenance)**  Étendre complètement le bras droit au-dessus de la tête et fermer le poing ou tenir le bâton à l'horizontale ; le bras gauche reste le long du corps vers le genou. |
| Hold arms fully extended above head; open left hand horizontally and move finger tips of right hand into and touch open palm of left hand (forming a “T”). At night, illuminated wands can also be used to form the “T” above head. | **25. Brancher l'alimentation de parc (signal de communication pour le service technique/de maintenance)**  Tenir les bras complètement étendus au-dessus de la tête, ouvrir la main gauche à l'horizontale et faire toucher le bout des doigts de la main droite et la paume de la main gauche (formant un « T »). De nuit, les bâtons lumineux peuvent aussi être utilisés pour former le « T » au-dessus de la tête. |
| Hold arms fully extended above head with finger tips of right hand touching open horizontal palm of left hand (forming a “T”); then move right hand away from the left. Do not disconnect power until authorised by flight crew. At night, illuminated wands can also be used to form the “T” above head. | **26. Débrancher l'alimentation de parc (signal de communication pour le service technique/de maintenance)**  Tenir les bras complètement étendus au-dessus de la tête avec les bouts des doigts de la main droite touchant la paume ouverte à l'horizontale de la main gauche (formant un « T »), puis déplacer la main droite de la gauche. Ne pas débrancher l'alimentation tant que l'équipage de conduite de l'autorise pas. De nuit, les bâtons lumineux peuvent aussi être utilisés pour former le « T » au-dessus de la tête. |
| Hold right arm straight out at 90 degrees from shoulder and point wand down to ground or display hand with “thumbs down”; left hand remains at side by knee. | **27. Négatif (signal de communication pour le service technique/de maintenance)**  Tenir le bras droit étendu à 90 degrés de l'épaule et pointer le bâton vers le bas ou faire « pouce vers le bas » ; la main gauche demeure sur le côté à hauteur du genou. |
| Extend both arms at 90 degrees from body and move hands to cup both ears. | **28. Établir les communications par interphone (signal de communication pour service technique/de maintenance)**  Étendre les deux bras à 90 degrés par rapport au corps et mettre les deux mains sur les deux oreilles. |
| With right arm at side and left arm raised above head at a 45-degree angle, move right arm in a sweeping motion towards top of left shoulder.  Note:  This signal is intended mainly for aircraft with the set of integral stairs at the front. | **29. Sortir/remonter l'escalier (signal de communication pour le service technique/de maintenance)**  Avec le bras droit sur le côté et le bras gauche levé au-dessus de la tête à un angle de 45 degrés, faire un mouvement de balayage vers le haut de l'épaule gauche avec le bras droit.  *N. B. : Ce signal concerne principalement les aéronefs dont les escaliers intégrés sont à l'avant.* |

1. SIGNAUX DU PILOTE D'UN AÉRONEF À UN SIGNALEUR.
2. Le commandant de bord ou le copilote utilise les signaux suivants pour communiquer avec un signaleur :

Note 1 : Ces signaux sont conçus pour être utilisés par un pilote se trouvant dans le poste de pilotage, avec les mains clairement visibles par le signaleur et éclairées selon les besoins pour que le signaleur puisse les voir.

Note 2 : Les moteurs de l'aéronef sont numérotés de droite à gauche, le signaleur faisant face à l'aéronef (par exemple, le moteur numéro 1 est celui qui est le plus à gauche).

* + - 1. FREINS SERRÉS. Lever le bras et la main, doigts étendus, à l'horizontale devant le visage, puis faire un poing.
      2. FREINS DESSERRÉS. Lever le bras avec le poing serré, à l'horizontale devant le visage, puis étendre les doigts.

N. B. : Le moment où le poing est serré ou les doigts étendus indique, respectivement, celui où les freins sont serrés ou desserrés.

* + - 1. PLACER LES CALES. Bras étendus, paumes vers le haut, faire passer les mains devant le visage.
      2. ENLEVER LES CALES. Mains croisées devant le visage, paumes vers le haut, faire aller les bras vers l'extérieur.
      3. PRÊT À LANCER LE OU LES MOTEURS. Lever le nombre approprié de doigts d'une main pour indiquer le numéro du moteur à lancer.

OACI, Annexe 2 : 3.4.1 ; 3.4.2, Appendice 1 : 1 ; 3 ; 4 ; 5

14 CFR 91.125

#### NMO 8.8.3.4 Tableaux des niveaux de croisière

1. Les niveaux de croisière auxquels un vol ou une partie d'un vol doivent avoir lieu sont en termes :
2. De FL, pour les vols au FL le plus bas ou au-dessus, ou, lorsque cela s'applique, au-dessus de l'altitude de transition ; et
3. D'altitude, pour les vols au FL le plus bas ou au-dessus, lorsque cela s'applique, à l'altitude de transition ou en dessous.
4. Le commandant de bord doit respecter les niveaux de croisière suivants dans les zones où, sur la base d'un accord régional de navigation aérienne et conformément aux conditions qui y sont spécifiées, une VSM de 300 m s'applique entre le FL 290 et le FL 410 compris :\*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ROUTE\*\*** | | | | | | | | | | | | | |
| **De 000 à 179 degrés\*\*\*** | | | | | | | **De 180 à 359 degrés\*\*\*** | | | | | | |
| **Vols IFR** | | | | **Vols VFR** | | | **Vols IFR** | | | | **Vols VFR** | | |
|  | **Niveau** | | |  | **Niveau** | |  | **Niveau** | | |  | **Niveau** | |
| **FL** | **Mètres** | | **Pieds** | **FL** | **Mètres** | **Pieds** | **FL** | **Mètres** | | **Pieds** | **FL** | **Mètres** | **Pieds** |
| 010 | 300 | 1 000 | | ⎯ | ⎯ | ⎯ | 020 | 600 | 2 000 | | ⎯ | ⎯ | ⎯ |
| 030 | 900 | 3 000 | | 035 | 1 050 | 3 500 | 040 | 1 200 | 4 000 | | 045 | 1 350 | 4 500 |
| 050 | 1 500 | 5 000 | | 055 | 1 700 | 5 500 | 060 | 1 850 | 6 000 | | 065 | 2 000 | 6 500 |
| 070 | 2 150 | 7 000 | | 075 | 2 300 | 7 500 | 080 | 2 450 | 8 000 | | 085 | 2 600 | 8 500 |
| 090 | 2 750 | 9 000 | | 095 | 2 900 | 9 500 | 100 | 3 050 | 10 000 | | 105 | 3 200 | 10 500 |
| 110 | 3 350 | 11 000 | | 115 | 3 500 | 11 500 | 120 | 3 650 | 12 000 | | 125 | 3 800 | 12 500 |
| 130 | 3 950 | 13 000 | | 135 | 4 100 | 13 500 | 140 | 4 250 | 14 000 | | 145 | 4 400 | 14 500 |
| 150 | 4 550 | 15 000 | | 155 | 4 700 | 15 500 | 160 | 4 900 | 16 000 | | 165 | 5 050 | 16 500 |
| 170 | 5 200 | 17 000 | | 175 | 5 350 | 17 500 | 180 | 5 500 | 18 000 | | 185 | 5 650 | 18 500 |
| 190 | 5 800 | 19 000 | | 195 | 5 950 | 19 500 | 200 | 6 100 | 20 000 | | 205 | 6 250 | 20 500 |
| 210 | 6 400 | 21 000 | | 215 | 6 550 | 21 500 | 220 | 6 700 | 22 000 | | 225 | 6 850 | 22 500 |
| 230 | 7 000 | 23 000 | | 235 | 7 150 | 23 500 | 240 | 7 300 | 24 000 | | 245 | 7 450 | 24 500 |
| 250 | 7 600 | 25 000 | | 255 | 7 750 | 25 500 | 260 | 7 900 | 26 000 | | 265 | 8 100 | 26 500 |
| 270 | 8 250 | 27 000 | | 275 | 8 400 | 27 500 | 280 | 8 550 | 28 000 | | 285 | 8 700 | 28 500 |
| 290 | 8 850 | 29 000 | |  | | | 300 | 9 150 | 30 000 | |  | | |
| 310 | 9 450 | 31 000 | | 320 | 9 750 | 32 000 | |
| 330 | 10 050 | 33 000 | | 340 | 10 350 | 34 000 | |
| 350 | 10 650 | 35 000 | | 360 | 10 950 | 36 000 | |
| 370 | 11 300 | 37 000 | | 380 | 11 600 | 38 000 | |
| 390 | 11 900 | 39 000 | | 400 | 12 200 | 40 000 | |
| 410 | 12 500 | 41 000 | | 430 | 13 100 | 43 000 | |
| 450 | 13 700 | 45 000 | | 470 | 14 350 | 47 000 | |
| 490 | 14 950 | 49 000 | | 510 | 15 550 | 51 000 | |
| etc. | etc. | etc. | | etc. | etc. | etc. | |
| \* Sauf lorsque, sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne, un tableau modifié des niveaux de croisière basé sur une VSM nominale de 300 m doit être utilisée, dans des conditions spécifiées, par les aéronefs volant au-dessus du FL 410 dans des parties désignées de l'espace aérien. | | | | | | | | | | | | | |
| \*\* Route magnétique ou, dans les zones polaires à des latitudes de plus de 70 degrés et dans les extensions de ces zones pouvant être prescrites par les autorités ATS appropriées, les routes grille déterminées par un réseau de lignes parallèles au méridien de Greenwich surimposé sur une carte stéréographique polaire pour lesquelles la direction vers le pôle Nord est utilisée en tant de Grille Nord. | | | | | | | | | | | | | |
| \*\*\* Sauf lorsque, sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne, de 090 à 269 degrés et de 270 à 089 degrés sont prescrits pour tenir compte des directions prédominantes de la circulation et des procédures appropriées de transition qui y sont associées sont spécifiées. | | | | | | | | | | | | | |

1. Le PIC doit respecter les niveaux de croisière suivants dans les autres régions non spécifiées au paragraphe (a) de la présente NMO.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ROUTE\*** | | | | | | | | | | | |
| **De 000 à 179 degrés\*\*** | | | | | | **De 180 à 359 degrés\*\*** | | | | | |
| **Vols IFR** | | | **Vols VFR** | | | **Vols IFR** | | | **Vols VFR** | | |
|  | **Niveau** | |  | **Niveau** | |  | **Niveau** | |  | **Niveau** | |
| **FL** | **Mètres** | **Pieds** | **FL** | **Mètres** | **Pieds** | **FL** | **Mètres** | **Pieds** | **FL** | **Mètres** | **Pieds** |
| 010 | 300 | 1 000 | ⎯ | ⎯ | ⎯ | 020 | 600 | 2 000 | ⎯ | ⎯ | ⎯ |
| 030 | 900 | 3 000 | 035 | 1 050 | 3 500 | 040 | 1 200 | 4 000 | 045 | 1 350 | 4 500 |
| 050 | 1 500 | 5 000 | 055 | 1 700 | 5 500 | 060 | 1 850 | 6 000 | 065 | 2 000 | 6 500 |
| 070 | 2 150 | 7 000 | 075 | 2 300 | 7 500 | 050 | 2 450 | 8 000 | 085 | 2 600 | 8 500 |
| 090 | 2 750 | 9 000 | 095 | 2 900 | 9 500 | 100 | 3 050 | 10 000 | 105 | 3 200 | 10 500 |
| 110 | 3 350 | 11 000 | 115 | 3 500 | 11 500 | 120 | 3 650 | 12 000 | 125 | 3 800 | 12 500 |
| 130 | 3 950 | 13 000 | 135 | 4 100 | 13 500 | 140 | 4 250 | 14 000 | 145 | 4 400 | 14 500 |
| 150 | 4 550 | 15 000 | 155 | 4 700 | 15 500 | 160 | 4 900 | 16 000 | 165 | 5 050 | 16 500 |
| 170 | 5 200 | 17 000 | 175 | 5 350 | 17 500 | 180 | 5 500 | 18 000 | 185 | 5 650 | 18 500 |
| 190 | 5 800 | 19 000 | 195 | 5 950 | 19 500 | 200 | 6 100 | 20 000 | 205 | 6 250 | 20 500 |
| 210 | 6 400 | 21 000 | 215 | 6 550 | 21 500 | 220 | 6 700 | 22 000 | 225 | 6 850 | 22 500 |
| 230 | 7 000 | 23 000 | 235 | 7 150 | 23 500 | 240 | 7 300 | 24 000 | 245 | 7 450 | 24 500 |
| 250 | 7 600 | 25 000 | 255 | 7 750 | 25 500 | 260 | 7 900 | 26 000 | 265 | 8 100 | 26 500 |
| 270 | 8 250 | 27 000 | 275 | 8 400 | 27 500 | 280 | 8 550 | 28 000 | 285 | 8 700 | 28 500 |
| 290 | 8 850 | 29 000 | 300 | 9 150 | 30 000 | 310 | 9 450 | 31 000 | 320 | 9 750 | 32 000 |
| 330 | 10 050 | 33 000 | 340 | 10 350 | 34 000 | 350 | 10 650 | 35 000 | 360 | 10 950 | 36 000 |
| 370 | 11 300 | 37 000 | 380 | 11 600 | 38 000 | 390 | 11 900 | 39 000 | 400 | 12 200 | 40 000 |
| 410 | 12 500 | 41 000 | 420 | 12 800 | 42 000 | 430 | 13 100 | 43 000 | 440 | 13 400 | 44 000 |
| 450 | 13 700 | 45 000 | 460 | 14 000 | 46 000 | 470 | 14 350 | 47 000 | 480 | 14 650 | 48 000 |
| 490 | 14 950 | 49 000 | 500 | 15 250 | 50 000 | 510 | 15 550 | 51 000 | 520 | 15 850 | 52 000 |
| etc. | etc. | etc. | etc. | etc. | etc. | etc. | etc. | etc. | etc. | etc. | etc. |
| \*Route magnétique ou, dans les zones polaires à des latitudes de plus de 70 degrés et dans les extensions de ces zones pouvant être prescrites par les autorités ATS appropriées, les routes grille déterminées par un réseau de lignes parallèles au méridien de Greenwich surimposé sur une carte stéréographique polaire pour lesquelles la direction vers le pôle Nord est utilisée en tant de Grille Nord. | | | | | | | | | | | |
| \*\*Sauf lorsque, sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne, de 090 à 269 degrés et de 270 à 089 degrés sont prescrits pour tenir compte des directions prédominantes de la circulation et des procédures appropriées de transition qui y sont associées sont spécifiées. | | | | | | | | | | | |

Note 1 : Le Doc 9574 de l'OACI, Manuel sur la mise en œuvre d'un minimum de séparation verticale de 300 m entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus, contient le matériel indicatif concernant la séparation verticale.

Note 2 : Le Doc 8168 de l'OACI, Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS), contient des instructions concernant le système de FL.

OACI, Annexe 2 : 3.1.3 Appendice 3

*14 CFR 91.159 ; 91.179*

#### NMO 8.10.1.9 Familiarisation avec les procédures de la compagnie

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que tout le personnel d'exploitation bénéficie d'une formation de familiarisation avec les procédures de la compagnie couvrant les domaines suivants :
2. Organisation, portée de l'exploitation et pratiques administratives du titulaire de l'AOC qui s'appliquent à leurs affectations et devoirs.
3. Dispositions appropriées de cette réglementation et autres qui s'appliquent et matériels servant de guide.
4. Contenu du certificat et des spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC (non requis pour l'équipage de cabine).
5. Politiques et procédures du titulaire de l'AOC.
6. Devoirs et responsabilités des membres de l'équipage de conduite et des FOO.
7. Programme d'analyses du titulaire de l'AOC pour l'alcool et les substances psychoactives narcotiques.
8. Manuel pertinents pour les membres de l'équipage de conduite.
9. Parties appropriées de l’OM du titulaire de l'AOC

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.3 ; 9.2 ; 9.3 ; 10.3 ; 10.4R ; 12.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.2.2.1 ; 8.2(b) ; 8.3R

OACI, Doc 9376 : 2.2.4

14 CFR 121.415 (a)

#### NMO 8.10.1.10 Impératifs en matière de formation initiale et périodique au sol sur les marchandises dangereuses

1. Les catégories d'individus suivantes doivent recevoir une formation aux marchandises dangereuses.

| **Numéro de catégorie** | **Description de l’employé** |
| --- | --- |
| 1 | Expéditeurs et personnes comprenant les responsabilités des expéditeurs |
| 2 | Personnes responsables de l’emballage |
| 3 | Personnel des transitaires participant au traitement des marchandises dangereuses |
| 4 | Personnel des transitaires participant au traitement du fret ou du courrier (autre que des marchandises dangereuses) |
| 5 | Personnel des transitaires participant à la manipulation, au stockage et au chargement du fret ou du courrier |
| 6 | Personnel de l’exploitant et de l’agent de services d’escale au sol acceptant des marchandises dangereuses |
| 7 | Personnel de l’exploitant et de l’agent de services d’escale au sol acceptant du fret ou du courrier (autre que des marchandises dangereuses) |
| 8 | Personnel de l’exploitant et de l’agent de services d’escale au sol participant à la manipulation, au stockage et au chargement du fret ou du courrier et des bagages |
| 9 | Personnel chargé des passagers |
| 10 | Membres de l'équipage de conduite, responsables du chargement, planificateurs du chargement et FOO/agents de régulation des vols |
| 11 | Membres de l’équipage (autres que les membres de l’équipage de conduite) |
| 12 | Personnel de sécurité participant au filtrage des passagers, de l’équipage, de leurs bagages, du fret ou du courrier, par exemple, agents de filtrage de sécurité, leurs responsables et le personnel participant à la mise en œuvre des procédures de sécurité |
| 13 | Personnel de l’exploitant et de l’agence de services d’escale au sol acceptant du fret ou du courrier (autre que des marchandises dangereuses) |
| 14 | Personnel de l’exploitant et de l’agent de services d’escale au sol participant à la manipulation, au stockage et au chargement du fret ou du courrier (autre que des marchandises dangereuses) et des bagages |
| 15 | Personnel chargé des passagers |
| 16 | Membres de l'équipage de conduite, responsables du chargement, planificateurs du chargement et FOO/agents de régulation des vols |
| 17 | Membres de l’équipage (autres que les membres de l’équipage de conduite) |

1. Les cours de formation pour les entités transportant des marchandises dangereuses doivent contenir les éléments suivants :

|  | ***Expéditeurs***  ***et personnes responsables de l’emballage*** | | ***Transitaires*** | | | ***Exploitants et***  ***agents de service d'escale*** | | | | | | **Sécurité**  **Personnel** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Catégories de personnel** | | | | | | | | | | | |
| ***Aspects du transport aérien des marchandises dangereuses dont ils doivent être, au minimum, familiers*** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** |
| Philosophie générale | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Limitations | X |  | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Impératifs généraux pour les transporteurs | X |  | X |  |  | X |  |  |  |  |  |  |
| Classification | X | X | X |  |  | X |  |  |  |  |  | X |
| Liste des marchandises dangereuses | X | X | X |  |  | X |  |  |  | X |  |  |
| Impératifs d’emballage | X | X | X |  |  | X |  |  |  |  |  |  |
| Étiquetage et marquage | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Document d'expédition de marchandises dangereuses  et autres formes pertinentes de  documentation | X |  | X | X |  | X | X |  |  |  |  |  |
| Procédures d’acceptation |  |  |  |  |  | X |  |  |  |  |  |  |
| Reconnaissance des cas non déclarés  de marchandises dangereuses | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Procédure de stockage et de chargement |  |  |  |  | X | X |  | X |  | X |  |  |
| Notification des pilotes |  |  |  |  |  | X |  | X |  | X |  |  |
| Dispositions s'appliquant aux passagers et à l’équipage | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Procédures d’urgence | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |

1. Les cours de formation pour les exploitants qui ne transportent pas de marchandises dangereuses en tant que fret ou courrier doivent contenir les éléments suivants :

| ***Table des matières*** | ***Catégories de personnel*** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **13** | **14** | **15** | **16** | **17** |
| Philosophie générale | X | X | X | X | X |
| Limitations | X | X | X | X | X |
| Étiquetage et marquage |  |  |  |  |  |
| Document d'expédition de marchandises dangereuses et autres formes pertinentes de documentation | X |  |  |  |  |
| Reconnaissance des cas non déclarés de marchandises dangereuses | X | X | X | X | X |
| Dispositions s'appliquant aux passagers et à l’équipage | X | X | X | X | X |
| Procédures d’urgence | X | X | X | X | X |

Note 1 : En fonction des responsabilités de la personne en question, les aspects de la formation à couvrir peuvent varier par rapport à ceux qui figurent dans les tableaux ci-dessus. Par exemple, concernant la classification, le personnel participant à la mise en œuvre des procédures de sécurité (par exemple, agents de filtrage et leurs responsables) ont uniquement besoin d’être formés aux propriétés générales des marchandises dangereuses.

Note 2 : Les catégories de personnel identifiées dans les tableaux ci-dessus ne sont pas exhaustives. Le personnel employé par ou interagissant avec l’industrie de l’aviation, dans les domaines tels que les centres de réservation pour passagers et fret ou l’ingénierie et la maintenance, sauf lorsqu’il agit dans une capacité identifiée dans les tableaux ci-dessus, doit recevoir une formation aux marchandises dangereuses conformément au paragraphe 8.10.1.10 de la présente partie.

Note 3 : Les impératifs de formation pour les employés postaux figurent dans les Instructions techniques.

OACI, Doc 9284, Partie 1, Chapitre 4 : Tableau 1-4, Tableau 1-5

#### NMO 8.10.1.12 Formation initiale à la gestion des ressources en équipe

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les FOO et tous les membres de l'équipage d'aéronefs ont été formés à la CRM (dont les facteurs humains) dans le cadre de leurs impératifs de formation initiale et périodique.
2. Un programme de formation CRM doit comprendre ce qui suit :
   * + 1. Une partie portant la familiarisation/sensibilisation initiale ;
       2. Une méthode permettant d'assurer un entraînement périodique et des informations en retour ; et
       3. Une méthode permettant d'assurer un renforcement continu.
3. Les sujets du cursus d'un cours de formation CRM initiale doivent comprendre ce qui suit :
   * + 1. Les processus de communication et le comportement décisionnel
       2. Les influences internes et externes sur les communications interpersonnelles
       3. Les obstacles aux communications
       4. Les aptitudes à écouter
       5. Compétences en matière de prise de décisions
       6. Les exposés efficaces
       7. L'élaboration de communications ouvertes
       8. Formation à la demande de renseignements, à la revendication et à l'affirmation de soi
       9. La critique de l’équipage par celui-ci
       10. La résolution des conflits
       11. La promotion et le maintien du travail en équipe
       12. La formation au leadership et à l'obéissance
       13. Les relations interpersonnelles
       14. Gestion des charges de travail
       15. La perception des situations
       16. Comment préparer, planifier et suivre l'exécution des tâches
       17. La distribution des charges de travail
       18. Comment éviter les distractions
       19. Les facteurs individuels
       20. La réduction du stress

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1 ; 10.4R ; 12.4(d)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3.1

OACI, Doc 9376 : 4.17.2 ; 4.17.3 ; 4.17.4 ; Chapitre 4, Supplément K

14 CFR 121.404, 121.421(a)(1)(iii)

Circulaire d’information de la FAA 120-51E (telle qu’amendée), Formation à la gestion des ressources en équipage

#### NMO 8.10.1.13 Exercices initiaux d'entraînement à l'équipement d'urgence

1. Chaque membre d'équipage d'un aéronef doit s'entraîner aux situations d'urgence lors des périodes d'entraînement spécifiées, en utilisant l'équipement d'urgence installé pour chaque type d'aéronef à bord duquel il doit servir.
2. Lors de l'entraînement initial, chaque membre d'équipage doit se livrer une fois aux exercices d'urgence suivants :
3. EXERCICE PORTANT SUR L'INHALATEUR PROTECTEUR/L'ÉQUIPEMENT DE LUTTE CONTRE LE FEU.
   * + 1. Localiser la source de feu ou de fumée (incendie réel ou simulé).
       2. Mise en œuvre des procédures de bonne coordination de l'équipage et de communication, dont la notification aux membres de l'équipage de conduite concernant l'incendie.
       3. Port et activation des PBE installés ou des dispositifs approuvés de simulation PBE.
       4. Mouvement dans un espace restreint avec visibilité limitée.
       5. Utilisation efficace du système de communication de l'aéronef.
       6. Identification du type d'incendie.
       7. Sélection de l'extincteur approprié.
       8. Comment enlever correctement l'extincteur de son dispositif de fixation.
       9. Préparation, fonctionnement et déclenchement corrects de l'extincteur.
       10. Utilisation des techniques correctes de lutte contre le feu pour le type d'incendie.
4. EXERCICE D'ÉVACUATION D'URGENCE.
   * + 1. Reconnaissance et évaluation d'une situation d'urgence.
       2. Position de protection appropriée.
       3. Ordonner aux passagers de prendre la position de protection.
       4. Mise en œuvre des procédures de coordination de l'équipage.
       5. Assurer le déclenchement de l'éclairage d'urgence.
       6. Évaluer l'état de l'aéronef.
       7. Commencer l'évacuation (en fonction d'un signal ou d'une décision).
       8. Ordonner aux passagers de déboucler les ceintures de sécurité et de sortir.
       9. Évaluer la sortie et rediriger, si nécessaire, les passagers vers une sortie ouverte , ce qui comprend le déploiement des toboggans et ordonner aux assistants d'apporter leur aide.
       10. Ordonner aux passagers d'évacuer par la sortie et de s'éloigner de l'aéronef en courant.
       11. Aider les passagers ayant des besoins spéciaux, comme les personnes handicapées, les personnes âgées et celles qui paniquent.
       12. Sortir de l'aéronef ou du dispositif d'entraînement en utilisant au moins un des toboggans installés pour les évacuations d’urgence.

N. B. : Le membre d'équipage peut soir observer l'ouverture des sorties de l'avion en situation d'urgence et le déploiement et le gonflage du toboggan/radeau, ou effectuer les tâches qui résultent de ces actions.

1. Chaque membre d'équipage doit se livrer à des exercices d'urgence supplémentaires lors de la formation initiale et périodique, ce qui comprend se livrer aux exercices d'urgence suivants :
2. EXERCICE D'ÉVACUATION D'URGENCE.
   * + 1. Vérifier correctement avant le vol chaque type d'issue de secours et de toboggan ou de radeau (si cela fait partie des tâches affectées au membre du personnel de cabine).
       2. Désarmer et ouvrir chaque type de porte de sortie en mode normal.
       3. Fermer chaque type de porte de sortie en mode normal.
       4. Armer chaque type de porte de sortie en mode d'urgence.
       5. Ouvrir chaque type de porte de sortie en mode d'urgence.
       6. Utiliser le système manuel de gonflage du toboggan ou du convertible pour s'assurer qu'il se gonfle.
       7. Ouvrir chaque type de hublot issue de secours.
       8. Enlever la corde d'évacuation et la mettre en place pour l'utiliser.
3. EXERCICE AVEC UN EXTINCTEUR MANUEL.
   * + 1. Vérifier chaque type d'extincteur manuel avant le vol.
       2. Localiser la source de feu ou de fumée et identifier le type d'incendie.
       3. Sélectionner le type approprié d'extincteur et l'enlever de son dispositif de fixation.
       4. Préparer l'extincteur pour l'utiliser.
       5. Faire fonctionner et décharger effectivement chaque type d'extincteur à main installé.

Note 1 : Il n'est pas nécessaire, pour cet exercice, de lutter contre un incendie réel ou simulé.

Note 2 : Il est inapproprié de se servir d'un agent extincteur à halon lors des exercices de lutte contre le feu, sauf si l'installation d'entraînement utilisée est spécifiquement conçue pour empêcher qu'il endommage l'environnement. Lorsque de telles installations de sont pas utilisées, il est possible de se servir d'autres agents extincteurs qui n'endommagent pas l'environnement.

* + - 1. Utilisation des techniques correctes de lutte contre le feu pour le type d'incendie.
      2. Mettre en œuvre des procédures de bonnes coordination de l'équipage et de communication, dont la notification aux membres de l'équipage de conduite concernant l'incendie.

1. EXERCICE AVEC LE SYSTÈME D'APPROVISIONNEMENT EN OXYGÈNE D'URGENCE.
   * + 1. Vérification et fonctionnement avant le vol des dispositifs d'oxygène portatifs.
       2. Faire effectivement fonctionner les bouteilles d'oxygène portatif, y compris les masques et les tubes.
       3. Faire la démonstration orale du fonctionnement des générateurs chimiques d'oxygène ou du système d'approvisionnement en oxygène installé.
       4. Préparer et faire fonctionner correctement le dispositif à oxygène, y compris sa mise en place et son activation.
       5. S'administrer l'oxygène et en donner aux passagers et aux personnes ayant des besoins spéciaux en oxygène.
       6. Utiliser les procédures correctes pour une coordination et une communication efficaces avec l'équipage.
       7. Ouvrir manuellement chaque type de compartiment pour masques à oxygène et déployer les masques.
       8. Identifier les compartiments qui ont des masques à oxygène supplémentaires.
       9. Appliquer immédiatement les procédures relatives à la décompression.
       10. Restaurer le système d'oxygène, si cela s'applique.
       11. Vérifier les PBE et leur fonctionnement avant le vol.
       12. Activation des PBE.

N. B. : Plusieurs exploitants équipent leurs aéronefs de PBE approuvés qui ont des sacs de rangement fixés à une extrémité avec deux agrafes en métal. Cependant, des considérations pratiques et de coût ont obligé les exploitants à utiliser, aux fins d'entraînement, un sac de rangement moins durable qui n'a pas d'agrafe. En conséquence, les pilotes et les membres de l'équipage de cabine ont été surpris que l'ouverture des sacs fournis à bord exigeait plus de force que lors de l'entraînement. La Régie peut exiger que l'entraînement des membres d'équipage comprenne les procédures appropriées pour l'ouverture des PBE. Dans les cas où des sacs avec agrafes sont utilisés pour le rangement des PBE, la formation peut mettre particulièrement l'accent sur la différence qui existe entre les sacs utilisés pour la formation et ceux qui sont à bord. Le sac d'entraînement peut être facile à ouvrir, mais celui qui est approuvé à bord peut requérir jusqu'à 12,7 kg de force pour surmonter les 2 agrafes.

1. EXERCICE PORTANT SUR LES DISPOSITIFS DE FLOTTAISON.
   * + 1. Vérifier les dispositifs de flottaison avant le vol, si cela est approprié.
       2. Enfiler et gonfler les gilets de sauvetage.
       3. Enlever et utiliser les coussins de sièges comme moyen de flottaison tels qu'ils sont installés.
       4. Faire la démonstration des techniques de natation en utilisant un coussin de siège tel qu'il est installé.
2. EXERCICE D'AMERRISSAGE FORCÉ, SI CELA D'APPLIQUE.

N. B. : Lors d'un exercice d'amerrissage forcé, les élèves appliquent les procédures « avant l'impact » et « après l'impact » en fonction de ce qui est approprié au type d'opération spécifique de l'exploitant.

* + - 1. Mettre en œuvre les procédures de coordination de l'équipage, dont un briefing avec le PIC pour obtenir des informations pertinentes sur l'amerrissage forcé et en informer les membres du personnel de cabine.
      2. Coordonner les temps de préparation pour la cabine et les passagers.
      3. Informer les passagers de façon adéquate sur les procédures d'amerrissage forcé.
      4. S'assurer que la cabine est prête, ce qui comprend l'arrimage des bagages à main et la sécurisation des toilettes et des cuisines.
      5. Faire la démonstration du déploiement et du gonflage corrects du convertible (toboggan-radeau).
      6. Faire la démonstration du déploiement et du gonflage corrects des radeaux de sauvetage.
      7. Enlever, mettre en place et fixer les convertibles sur l'aéronef.
      8. Gonfler les canots.
      9. Utiliser les cordes d'évacuation aux sorties sur les ailes.
      10. Ordonner aux assistants d'apporter leur aide.
      11. Utiliser les toboggans et les gilets de sauvetage ou les coussins de sièges en tant que dispositifs de flottaison.
      12. Retirer l'équipement d'urgence approprié de l'aéronef.
      13. Monter correctement à bord des radeaux.
      14. Mettre en œuvre les procédures de gestion des radeaux (comme détacher les radeaux de l'aéronef, donner immédiatement les premiers soins, venir au secours des personnes qui sont dans l'eau, récupérer les rations et l'équipement qui flottent, déployer l'ancre flottante, attacher les radeaux, mettre en marche ou assurer le fonctionnement de l'émetteur de localisation d'urgence).
      15. Mettre en œuvre les procédures de survie de base (comme retirer ce qui se trouve dans la trousse de survie et s'en servir, réparer en entretenir le radeau, protéger contre l'exposition aux éléments, installer le toit, communiquer l'emplacement, assurer la continuité des premiers soins, fournir la subsistance).
      16. Utiliser une corde pour secourir les personnes qui sont dans l'eau.
      17. Attacher les convertibles ou les radeaux ensemble.
      18. Utiliser le cordage de sécurité comme poignée sur le bord du convertible ou du radeau.
      19. Assurer la sécurité de ce qui se trouve dans la trousse de survie.

1. Chaque membre d'équipage doit se livrer à des exercices d'urgence supplémentaires lors de la formation initiale et périodique, ce qui comprend observer les exercices d'urgence suivants :
2. EXERCICE DE RETRAIT ET DE GONFLAGE DE RADEAU DE SAUVETAGE, SI CELA S'APPLIQUE.
   * + 1. Enlever un radeau de sauvetage de l'aéronef ou du dispositif de formation
       2. Gonflage d'un radeau de sauvetage
3. EXERCICE DE TRANSFERT D’UN CONVERTIBLE
   * + 1. Transférer chaque type de convertible d'une porte inutilisable à une qui est utilisable.
       2. Enlever le convertible de la porte inutilisable.
       3. Rediriger les passagers vers le convertible utilisable.
       4. Installation et déploiement du convertible à la porte utilisable.
4. EXERCICE DE DÉPLOIEMENT, GONFLAGE ET DÉSOLIDARISATION DU TOBOGGAN ET DU CONVERTIBLE.
   * + 1. Engager la barre de solidarisation dans les étriers du plancher, si cela s'applique.
       2. Armer le toboggan pour qu'il se gonfle automatiquement.
       3. Gonfler les toboggans avec et sans la poignée de décrochage rapide (manuellement et automatiquement).
       4. Désolidariser le toboggan de l'aéronef pour qu'il serve de diapositif de flottaison.
       5. Armer les convertibles pour qu'ils se gonflent automatiquement.
       6. Désolidariser le convertible de l’aéronef.
5. EXERCICE D'ÉVACUATION D'URGENCE PAR TOBOGGAN.
   * + 1. Ouvrir la sortie armée avec déploiement et gonflage du toboggan ou du convertible.
       2. Sortit de l'aéronef par le toboggan et courir jusqu'à une distance de sécurité.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.2 ; 9.3 ; 12.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.2 ; 7.3

OACI, Doc 9376 : 4.8

14 CFR 121.417

FAA, Ordre 8900.1, Vol. 3 : Chapitre 19, Volume 4 ; Chapitre 23, Section 4

#### NMO 8.10.1.14(B) Formation aéronautique initiale au sol ─ Équipage de conduite

1. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un cursus de formation aéronautique initiale au sol, destiné à l'équipage de conduite et s'appliquant à ses devoirs, au type d'exploitation effectuée et à l'aéronef utilisé. L'instruction doit inclure au moins les sujets d'ordre général suivants :
2. Les procédures d'envoi, d'autorisation de vol et de localisation de vol du titulaire de l'AOC.
3. Les principes et méthodes permettant de déterminer la masse et le centrage. ainsi que les limitations relatives à la piste pour le décollage.
4. Les spécifications, autorisations et limitations d'exploitation du titulaire de l'AOC.
5. Les conditions météorologiques défavorables et comment les éviter, et les procédures de vol qui doivent être suivies dans les conditions suivantes :
   * + 1. Givrage
       2. Brouillard
       3. Turbulences
       4. Fortes précipitations
       5. Orages
       6. Cisaillement du vent et microrafales à faible altitude
       7. Faible visibilité
       8. Pistes contaminées
6. Les procédures de communication normales et d'urgence et l'équipement de navigation, dont les procédures de communication du titulaire de l'AOC et les impératifs d'autorisation de l'ATC.
7. Les procédures de navigation utilisées dans l'aire de départ, en route, dans l'aire d'arrivée, pour les phases d'approche et d'atterrissage, ce qui comprend les indices visuels avant et pendant la descente en-dessous de la DH ou de la MDA.
8. Instruction homologuée CRM.
9. Systèmes, procédures et phraséologie ATC.
10. Les caractéristiques de performance de l'aéronef pendant tous les régimes de vol, dont :
    * + 1. L'utilisation des cartes, tableaux, données tabulées et autres informations apparentées du manuel.
        2. Les problèmes normaux, anormaux et d'urgence en matière de performance.
        3. Les facteurs météorologiques et de masse de limitation de performance (comme la température, la pression, les pistes contaminées, les précipitations, les limitations de montée/piste).
        4. Les facteurs limitatifs de performance de l'équipement (comme MEL/CDL, antidérapage inopérant).
        5. Les conditions d'exploitation spéciales (comme les pistes sans revêtement, les aérodromes en haute altitude et les impératifs de descente progressive).
11. Les procédures normales, anormales et d'urgence pour le type d'aéronef qui doit être utilisé.
12. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un cursus de formation aéronautique initiale au sol, destiné à l'équipage de conduite et s'appliquant à ses devoirs, au type d'exploitation effectuée et à l'aéronef utilisé, y compris au moins les systèmes aéronautiques suivants (si cela s'applique) :
13. CELLULE.
    * + 1. Aéronefs
        2. Dimensions de l'aéronef, rayon de virage, agencement du panneau, configurations du poste de pilotage et de la cabine
        3. Autres systèmes et composants ou appareils majeurs de l'aéronef
        4. Limitations d'exploitation
        5. Manuel de vol approuvé de l'aéronef
14. GROUPES MOTOPROPULSEURS.
    * + 1. Description de base du moteur
        2. Poussée des moteurs
        3. Composants du moteur, comme entraînement des accessoires, allumage, huile, commande par combustible, système hydraulique et purge de l'air
15. ÉLECTRIQUE.
    * + 1. Sources d'alimentation électrique de l'aéronef (comme les générateurs entraînés par le moteur, l'APU, l'alimentation externe. etc.)
        2. Barres bus
        3. Disjoncteurs
        4. Batterie d'aéronef
        5. Systèmes d'alimentation de secours
16. HYDRAULIQUE.
    * + 1. Réservoirs hydrauliques, pompes, accumulateurs, filtres, clapets de non-retour, interconnecteurs et servocommandes
        2. Autres composants hydrauliques
17. CARBURANT.
    * + 1. Réservoirs de carburant (emplacement et quantité)
        2. Pompes entraînées par le moteur
        3. Pompes d'appoint
        4. Intercommunications et robinets
        5. Indicateurs de quantité
        6. Ce qui est prévu pour le délestage de carburant
18. PNEUMATIQUE.
    * + 1. Sources d'air prélevé (APU, moteur ou air extérieur au sol)
        2. Moyens d'acheminement, de ventilation et de contrôle de l'air prélevé par des clapets, conduites, chambres et dispositifs de limitation de la température et de la pression
19. CLIMATISATION ET PRESSURISATION.
    * + 1. Réchauffeurs, ensembles de climatisation, ventilateurs et autres dispositifs de contrôle de l'environnement
        2. Composants du système de pressurisation, comme les soupapes de sûreté d'écoulement et de pression négative
        3. Contrôles et voyants automatiques, d'attente et manuels de pressurisation
20. COMMANDES DE VOL.
    * + 1. Commandes principales (pour lacet, tangage et roulis)
        2. Commandes secondaires (pour bord d'attaque/de fuite, volets, compensation et amortissement)
        3. Moyens d'asservissement (direct/indirect ou électrique)
        4. Dispositifs de redondance
21. TRAIN D'ATTERRISSAGE ET FREINS.
    * + 1. Mécanisme de sortie et de rentrée du train d'atterrissage, y compris la séquence de fonctionnement des pylônes, portes et mécanisme de verrouillage et systèmes de freinage et antidérapant, si cela s'applique
        2. Gouverne (timonerie de nez ou de cellule)
        3. Bogies
        4. Relais de détecteurs air/sol
        5. Indicateurs visuels de verrou train sorti
22. PROTECTION CONTRE LA GLACE ET LA PLUIE.
    * + 1. Systèmes de retrait de la pluie
        2. Système(s) antigivrage et/ou de dégivrage affectant les commandes de vol, les moteurs, les Pitot statiques et autres sondes, les sorties de fluide, les fenêtres du poste de pilotage et les structures de l'aéronef
23. ÉQUIPEMENT ET MOBILIER.
    * + 1. Sorties
        2. Cuisines
        3. Systèmes pour l'eau et les déchets
        4. Toilettes
        5. Soutes
        6. Sièges des membres de l'équipage et des passagers
        7. Cloisons
        8. Configuration des sièges et/ou des soutes
        9. Équipement et mobilier normaux
24. ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION.
    * + 1. Directeurs de vol
        2. Indicateur d'assiette
        3. Indicateur radio magnétique
        4. Récepteurs de navigation (GPS, ADF, SDF/LDA, VOR, TACAN, LORAN-C, RNAV, radioborne, DME) requis pour les opérations de vol à mener
        5. Système inertiel (INS, SRI)
        6. Affichage des fonctions
        7. Indications de défaillance et comparateurs
        8. Transpondeurs d'aéronef
        9. Radioaltimètre
        10. Radar météorologique
        11. Affichages CRT ou informatiques de la position de l'aéronef et des informations de navigation
25. SYSTÈME DE VOL AUTOMATIQUE.
    * + 1. Pilote automatique
        2. Automanettes
        3. Directeur de vol et systèmes de navigation
        4. Poursuite de l'approche automatique
        5. Atterrissage automatique
        6. Systèmes de gestion automatique du carburant et de la performance
26. INSTRUMENTS DE VOL.
    * + 1. Organisation du panneau
        2. Instruments de vol (indicateur d'assiette, conservateur de cap, compas magnétique, indicateur de vitesse anémométrique, indicateur de vitesse verticale, altimètres, instruments en disponibilité)
        3. Sources d'alimentation électrique des instruments et sources sensorielles des instruments (comme pressions Pitot et statique)
27. SYSTÈMES D'AFFICHAGE.
    * + 1. Radar météorologique
        2. Autres affichages CRT ou informatiques (comme liste de pointage, affichages de la navigation verticale ou longitudinale)
        3. Affichages tête haute et/ou visionique tout temps
28. ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION.
    * + 1. Radios VHF/HF/SAT COM
        2. Panneaux son
        3. Interphone embarqué et systèmes d'information des passagers
        4. Enregistreurs de conversations de poste de pilotage
        5. Systèmes embarqués de communications, d'adressage et de compte rendu
29. SYSTÈMES D'ALARME.
    * + 1. Systèmes sonores, visuels et tactile d'alarme (comprenant le caractère et le niveau d'urgence de chaque signal)
        2. Systèmes d'alarme et dispositif avertisseurs (dont le système ACAS, avertisseur de proximité du sol et avertisseur de configuration au décollage)
30. PROTECTION CONTRE LE FEU.
    * + 1. Détecteurs, boucles, modules de détection de feu ou d'une surchauffe, ou autres moyens permettant d'indiquer visuellement et/ou par son la détection d'un incendie ou d'une surchauffe
        2. Procédures d'utilisation des poignées d'alarme incendie, des extincteurs automatiques et des agents d'extinction
        3. Sources d'alimentation électrique nécessaires pour protéger contre le feu et la surchauffe dans les moteurs, l'APU, la soute/le logement du train, le poste de pilotage, la cabine et les toilettes
31. OXYGÈNE.
    * + 1. Systèmes d'approvisionnement en oxygène pour les passagers, l'équipage et portatifs
        2. Sources d'oxygène (gazeux ou solide)
        3. Écoulement et réseaux de distribution
        4. Systèmes à déploiement automatique
        5. Détendeurs, niveaux de pression et jauges
        6. Impératifs d'entretien
32. ÉCLAIRAGE.
    * + 1. Systèmes d'éclairage du poste de pilotage, de la cabine et extérieur
        2. Sources d'alimentation électrique
        3. Positions des commutateurs
        4. Emplacement des ampoules de réserve
33. ÉQUIPEMENT DE SECOURS.
    * + 1. Extincteurs et bouteilles d'oxygène
        2. Trousses de premiers soins et médicales
        3. Radeaux de sauvetage et gilets de sauvetage
        4. Haches de secours
        5. Issues et éclairage de secours
        6. Toboggans et toboggan-radeau
        7. Sangles ou poignées d'évacuation
        8. Trappes, échelles et escaliers amovibles
        9. Combinaisons de survie, si cela s’applique à l’opération
34. GROUPE AUXILIAIRE DE BORD.
    * + 1. Capacités électriques et en air de prélèvement
        2. Interfaces avec les systèmes électriques et pneumatiques
        3. Trappes d'admission et gaines d'échappement
        4. Approvisionnement en carburant
35. PERFORMANCES.
36. SACOCHE DE VOL ÉLECTRONIQUE (le cas échéant).
37. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un cursus de formation aéronautique initiale au sol, destiné à l'équipage de conduite et s'appliquant à ses devoirs, au type d'exploitation effectuée et à l'aéronef utilisé, y compris au moins les systèmes aéronautiques suivants d'intégration :
38. UTILISATION DE LA LISTE DE POINTAGE.
    * + 1. Vérifications de la sûreté
        2. Préparation du poste de pilotage (position des commutateurs et liste de pointage)
        3. Énoncé de ce qui figure sur la liste de pointage et réponses
        4. Séquence de la liste de pointage
39. PLANIFICATION DU VOL.
    * + 1. Planification avant le vol et en route
        2. Limitations de performance (météorologiques, masse et ce qui figure sur la MEL/CDL)
        3. Charges de carburant requises
        4. Planification pour les conditions météorologiques (moins que les minimums normaux pour le décollage ou autres impératifs)
40. SYSTÈMES D'AFFICHAGE.
    * + 1. Radar météorologique
        2. Affichages CRT (liste de pointage, affichages de la navigation verticale ou longitudinale, etc.)
41. SYSTÈMES DE NAVIGATION ET DE COMMUNICATION.
    * + 1. Vérification avant le vol et fonctionnement des récepteurs qui s’appliquent
        2. Systèmes de navigation embarqués
        3. Saisie et extraction des informations du plan de vol
42. VOL AUTOMATIQUE/DIRECTEURS DE VOL.
    * + 1. Pilote automatique
        2. Auto manette
        3. Systèmes directeurs de vol, dont les procédures appropriées, les indications normales et anormales et voyants
43. FAMILIARISATION AVEC LE POSTE DE PILOTAGE.
    * + 1. Activation des commandes et commutateurs de l'aéronef, ce qui comprend les commutateurs pour les situations normales, anormales et d'urgence
        2. Position des commandes et signaux lumineux, voyants ou autres systèmes d'avertissement et d'alarme
44. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation aéronautique initiale au sol de l'équipage de conduite comprend au moins les heures suivantes prévues d'instruction à bord de l'aéronef qui doit être utilisé, sauf en cas de réduction jugée appropriée par la Régie.
45. Pour les pilotes et les FE :
    * + 1. Avion à moteur à piston ─ 64 heures
        2. Avion à turbopropulseur à hélice ─ 80 heures
        3. Avion à turboréacteur ─ 120 heures
        4. Hélicoptère ─ 64 heures
        5. Sustentation motorisée ─ 80 heures
        6. Autres aéronefs ─ 64 heures.
46. Pour les FN :
    * + 1. Aéronef à moteur à piston ─ 16 heures
        2. Aéronef à turbopropulseur à hélice ─ 32 heures
        3. Aéronef à turboréacteur ─ 32 heures

OACI, Annexe 6, Partie I : 2.1.39 ; 4.2.1.3 ; 9.3.1 ; 10.2 ; 12.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 2.1.32 ; 7.3.1 ; 8.2(b)R ; 10.3

OACI, Doc 9376 : 4.2.2 et Supplément B ; 4.15 ; 4.16

14 CFR 121.419, 121.420

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 19, Section 5

#### NMO 8.10.1.14(C) Formation aéronautique initiale au sol ─ Personnel de cabine

1. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un cursus de formation aéronautique initiale au sol, destiné à l'équipage de cabine et s'appliquant au type d'exploitation effectuée et à l'aéronef utilisé, y compris au moins les systèmes aéronautiques suivants, si cela s'applique :
2. FAMILIARISATION AVEC L'AÉRONEF.
   * + 1. Caractéristiques et description de l'aéronef
       2. Configuration du poste de pilotage
       3. Configuration de la cabine
       4. Cuisines
       5. Toilettes
       6. Espaces de rangement
3. ÉQUIPEMENT ET MOBILIER DE L'AÉRONEF.
   * + 1. Postes des membres du personnel de cabine
       2. Panneaux des membres du personnel de cabine
       3. Sièges passagers
       4. Unités de service passagers et panneaux de complaisance
       5. Panneaux d'information des passagers
       6. Marques de l'aéronef
       7. Affiches
       8. Lits de bébés et tables à baïonnette
4. SYSTÈMES DE L'AÉRONEF.
   * + 1. Système de climatisation et de pressurisation
       2. Systèmes de communication de l'aéronef (appel, interphone et information des passagers)
       3. Systèmes d'éclairage et électriques
       4. Systèmes à oxygène (équipage de conduite, observateur et passagers)
       5. Systèmes d'eau
       6. Systèmes de distraction et de complaisance
5. SORTIES DE L'AÉRONEF.
   * + 1. Informations d'ordre général
       2. Sorties avec toboggans ou convertibles (inspection avant le vol et fonctionnement normal)
       3. Sorties sans toboggans (inspection avant le vol et fonctionnement normal)
       4. Hublots issues de secours (avant le vol)
6. COMMUNICATION ET COORDINATION AVEC LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE.
   * + 1. Autorité du commandant de bord
       2. Signaux et procédures de communication de routine
       3. Briefing des membres d'équipage
7. DEVOIRS ET PROCÉDURES DE ROUTINE POUR LES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE.
   * + 1. Responsabilités d'ordre général des membres d'équipage
       2. Devoirs et procédures de compte rendu pour aéronef spécifique
       3. Devoirs et procédures avant le départ avant l'embarquement des passagers
       4. Devoirs et procédures lors de l'embarquement des passagers
       5. Devoirs et procédures avant la circulation au sol
       6. Devoirs et procédures s'appliquant à l'aéronef spécifique avant le décollage
       7. Devoirs et procédures en vol
       8. Devoirs et procédures avant l'atterrissage
       9. Devoirs et procédures lors de la circulation au sol et à l'arrivée
       10. Devoirs et procédures après l'arrivée
       11. Escales
8. RESPONSABILITÉS RELATIVES AU TRAITEMENT DES PASSAGERS.
   * + 1. Responsabilités d'ordre général des membres d'équipage
       2. Nouveau-nés, enfants et mineurs non accompagnés
       3. Passagers ayant besoin d'une assistance spéciale
       4. Passagers ayant besoin d'un accommodement spécial
       5. Impératifs portant sur le rangement des bagages à main
       6. Impératifs portant sur les sièges passagers
       7. Impératifs portant sur l'autorisation de fumer ou non
9. FORMATION APPROUVÉE EN GESTION DES RESSOURCES EN ÉQUIPE POUR LES MEMBRES DU PERSONNEL DE CABINE.
10. Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un cursus de formation aéronautique initiale au sol, destiné aux membres de l'équipage de cabine et s'appliquant au type d'exploitation effectuée et à l'aéronef utilisé, y compris au moins les sujets portant sur les urgences spécifiques à l'aéronef, si cela s'applique :
11. ÉQUIPEMENT DE SECOURS.
    * + 1. Systèmes de communication et de notification d'urgence
        2. Sorties de l'aéronef
        3. Sorties avec toboggans ou convertibles (urgence)
        4. Toboggans et convertibles lors d'un amerrissage forcé
        5. Sorties sans toboggans (urgence)
        6. Hublots issues de secours (urgence)
        7. Sorties par cône arrière (urgence)
        8. Sorties par le poste de pilotage (urgence)
        9. Équipement d'évacuation au sol et pour amerrissage forcé
        10. Trousse de premiers soins
        11. Systèmes d'oxygène portatif (bouteilles d'oxygène, générateurs chimiques d'oxygène, PBE)
        12. Équipement de lutte contre le feu
        13. Systèmes d'éclairage de secours
        14. Trousses universelles de précaution
        15. Défibrillateurs externes automatisés
        16. Combinaisons de survie, si cela s’applique à l’opération
        17. Autre équipement de secours
12. AFFECTATIONS ET PROCÉDURES D'URGENCE.
    * + 1. Types généraux d'urgences spécifiques à l'aéronef, y compris la coordination et la communication avec l'équipage
        2. Signaux et procédures de communication d'urgence
        3. Décompression rapide
        4. Décompression insidieuse et fuites aux hublots fissurés et aux joints d'étanchéité
        5. Incendies
        6. Amerrissage forcé
        7. Évacuation au sol
        8. Évacuation non justifiée (c'est-à-dire à l'initiative d'un passager)
        9. Maladies ou blessures
        10. Situations anormales concernant des passagers ou des membres de l'équipage
        11. Détournements et autres actes d’intervention illicite
        12. Menace à la bombe
        13. Turbulences
        14. Autres situations inhabituelles, y compris une prise de conscience des affectations et fonctions des autres membres de l'équipage ayant trait aux propres devoirs des membres de l'équipage de cabine
        15. Accidents et incidents précédents
13. EXERCICES D'URGENCE SPÉCIFIQUES À L'AÉRONEF.
    * + 1. Exercice d'évacuation d'urgence
        2. Exercice avec un extincteur manuel
        3. Exercice avec le système d'approvisionnement en oxygène d'urgence
        4. Exercice portant sur les dispositifs de flottaison
        5. Exercice d'amerrissage forcé, si cela d'applique
        6. Exercice de retrait et de gonflage du radeau de sauvetage, si cela s’applique
        7. Exercice de transfert de convertible, si cela s'applique
        8. Exercice de déploiement, gonflage et désolidarisation du toboggan ou du convertible, si cela s'applique
        9. Exercice d'évacuation d'urgence par toboggan, si cela s'applique
14. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale au sol d'un membre de l'équipage de cabine comprenne un test des compétences administré par le superviseur ou l'instructeur au sol approprié afin de déterminer son aptitude à effectuer les tâches qui lui sont affectées et à assumer ses responsabilités.
15. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation aéronautique initiale au sol de l'équipage de conduite comprend au moins les heures suivantes prévues d'instruction à bord de l'aéronef qui doit être utilisé, sauf en cas de réduction jugée appropriée par la Régie :
16. Aéronef à moteur à piston ─ 8 heures
17. Aéronef à turbopropulseur à hélice ─ 8 heures
18. Aéronef à turboréacteur ─ 16 heures
19. Autres aéronefs, dont, si cela s’applique, les hélicoptères et ceux à sustentation motorisée ─ 8 heures

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.3 ; 12.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3.1 ; 8.2(b)R ;10.3

OACI, Doc 9376 : 4.2.2 et Supplément B ; 4.15 ; 4.16

14 CFR 121.421

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 23, Section 5

#### NMO 8.10.1.14(D) Formation aéronautique initiale au sol ─ Agent technique d'exploitation

1. Chaque titulaire d'un AOC doit fournir une formation aéronautique initiale au sol aux FOO, comprenant une instruction couvrant au moins les sujets suivants :
2. SUJETS D'ORDRE GÉNÉRAL PORTANT SUR LA RÉGULATION.
   * + 1. Réglementation appropriée
       2. L’OM du titulaire de l'AOC
       3. Les spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC
       4. Bulletins météorologiques : interprétation, sources disponibles, bulletins et prévisions, variations saisonnières
       5. Communications, normales et d'urgence
       6. Météorologie, dont ses effets sur la réception radio
       7. Temps inclément
       8. NOTAM
       9. Cartes et publications de navigation
       10. Responsabilités conjointes du pilote/régulateur
       11. Procédures de coordination avec l'ATC
       12. Familiarisation avec les régions d'exploitation, dont les classes d'espace aérien et les zones spéciales de navigation
       13. Caractéristiques des aérodromes spéciaux
3. CARACTÉRISTIQUES DES AÉRONEFS.
   * + 1. Préparation au vol d'un aéronef spécifique
       2. Caractéristiques d'exploitation et de performance des aéronefs
       3. Équipement de navigation, dont ses particularités et ses limitations
       4. Approche aux instruments et équipement de communication
       5. Équipement de secours
       6. Dispositions relatives au manuel de vol de l’aéronef ou du giravion qui s'appliquent aux devoirs à bord des aéronefs
       7. MEL/CDL
       8. Formation s'appliquant à l'équipement
4. PROCÉDURES D’EXPLOITATION.
   * + 1. Phénomènes de temps inclément (cisaillement du vent, turbulence en air limpide et orages)
       2. Calcul de la masse et du centrage et procédures de chargement
       3. Calcul de la performance de l'aéronef, comprenant les limitations de masse au décollage en fonction de la piste de départ, de la piste d'arrivée et des limitations en route et aussi des limitations de moteur en panne
       4. Procédures de planification de vol, comprenant la sélection de la route, le temps de vol et l'analyse des besoins en carburant
       5. Préparation à l'autorisation d'envoi
       6. Exposés faits à l'équipage
       7. Procédures de suivi du vol
       8. Procédures MEL et CDL
       9. Exécution manuelle de toutes les procédures requises en cas de perte des capacités automatisées
       10. Formation aux régions géographiques appropriées
       11. Procédures ATC et aux instruments, mise en attente au sol et procédures de contrôle central de la régulation
       12. Procédures radio/téléphoniques
5. PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE.
   * + 1. Assistance à l'équipage de conduite en cas d'urgence
       2. Alerte des services gouvernementaux, de la compagnie et privés appropriés
6. GESTION DES RESSOURCES EN ÉQUIPE.

N. B. : La NMO 8.10.1.12 contient les sujets de formation CRM.

1. Marchandises dangereuses

N. B. : La NMO 8.10.1.10 contient les sujets de formation aux marchandises dangereuses.

1. Sécurité

N. B. : Le Doc 9811 de l'OACI, Manuel sur la mise en œuvre des dispositions relatives à la sûreté de l'Annexe 6, Chapitre 3, donne des instructions supplémentaires.

1. Formation aux différences

N. B. : La NMO 8.10.1.17 contient les sujets de formation aux différences.

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale au sol pour les FOO comprend une vérification des compétences administrée par un superviseur de régulation ou un instructeur au sol qualifié, prouvant les connaissances et aptitudes requises.
2. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale au sol des FOO comprend au moins les heures suivantes prévues d'instruction à bord de l'aéronef qui doit être utilisé, sauf en cas de réduction jugée appropriée par la Régie :
3. Aéronef à moteur à piston ─ 30 heures
4. Aéronef à turbopropulseur à hélice ─ 40 heures
5. Aéronef à turboréacteur ─ 40 heures

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.3 ; 10.3 ; 10.4R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3.1 ; 8.2(c) ; 8.4R ; 10.3

OACI, Doc 9376 : 4.2.2, Supplément B, 4.15 ; 4.16

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 22, Section 4

FAA AC 121-32A (tel qu’amendé)

14 CFR 121.422 ; 121.463

#### NMO 8.10.1.15 Formation initiale au vol

1. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation au vol d'un pilote comprend au moins la formation et l'entraînement aux procédures ayant trait à l'exécution des tâches et fonctions de pilote. Cette formation et cet entraînement peuvent se faire en vol ou dans un FSTD approprié pour la catégorie et la classe d'aéronef et approuvé par la Régie.

N. B. : Les séances de formation des pilotes figurant dans la présente NMO sont de nature générique pour un cursus de formation sur avion possédant une qualification de type administré sur un FSTD. Toutes les séances peuvent de pas s’appliquer à tous les aéronefs (atterrissage avec un moteur ne fonctionnant pas pour les avions multimoteurs par opposition aux monomoteurs, par exemple) ou peuvent avoir des impératifs différents pour une séance similaire (circulation pour avion, hélicoptère et hydravion, par exemple). D’autres séances de formation peuvent avoir besoin d’être ajoutées, modifiées ou supprimées pour un aéronef en fonction de sa catégorie ou de sa classe.

1. PRÉPARATION.
   * + 1. Inspection avant le vol, effectuée en marchant autour, sauf si un indicateur visuel est autorisé par la Régie
       2. Procédures avant le roulage au sol
       3. Limitations de performance
       4. Opération au sol
       5. Refoulement
       6. Roulage au sol en refoulement au moteur, si cela s'applique au type d'opération à effectuer
       7. Démarrage
       8. Roulage au sol
       9. Vérifications avant le décollage
2. DÉCOLLAGE.
   * + 1. Normale
       2. Par vent de travers
       3. Interrompu
       4. Panne d'alimentation après V1
       5. Minimum inférieur à la normale, si cela s'applique au type d'opération à effectuer
3. MONTÉE.
   * + 1. Normale
       2. Un moteur inopérant lors de la montée vers l'altitude en route
4. EN ROUTE.
   * + 1. Virages serrés
       2. Amorces de décrochage (configurations de décollage, en route et d'atterrissage)
       3. Arrêt du groupe motopropulseur en vol
       4. Relancement du groupe motopropulseur en vol
       5. Caractéristiques de comportement à haute vitesse
5. DESCENTE.
   * + 1. Normale
       2. Taux maximum
6. APPROCHES.
   * + 1. Procédures VFR
       2. Approche visuelle avec perte de puissance de 50 % des groupes motopropulseurs disponibles
       3. Approche visuelle avec défaillance du bec de bord d'attaque/volet
       4. PA en IFR (ILS normal et ILS avec un moteur inopérant)
       5. NPA en IFR (NDB normal et VOR normal)

Note 1 : NPA avec un moteur inopérant, pouvant inclure des procédures d'alignement LOC arrière, approche baïonnette/LDA, GPS, TACAN et des procédures d'approche indirecte, s’appliquant aux autorisations de l’exploitant.

Note 2 : Le simulateur doit être qualifié pour la formation/vérification de la manœuvre d'approche indirecte.

* + - 1. Approche interrompue en PA
      2. Approche interrompue en NPA
      3. Approche interrompue avec défaillance du groupe motopropulseur

1. ATTERRISSAGES.
   * + 1. Normaux avec mauvais réglage de compensation de tangage (petits aéronefs seulement)
       2. Normaux à partir d'une approche de précision aux instruments
       3. Normaux à partir d'une approche de précision aux instruments avec le moteur le plus critique inopérant
       4. Normaux avec perte de puissance de 50 % des groupes motopropulseurs disponibles
       5. Normaux avec défaillance du bec de bord d'attaque/volet
       6. Atterrissages interrompus
       7. Par vent de travers
       8. Transfert en mode non assisté/augmentation de commande dégradée
       9. Terrain court/mou (petits aéronefs seulement)
       10. Plan miroitant/eau agitée (hydravions seulement)
       11. Autorotation (hélicoptère seulement)
2. APRÈS L'ATTERRISSAGE.
   * + 1. Stationnement
       2. Évacuation d'urgence
       3. Mise à quai, amarrage et mise sur rampe (hydravions seulement)
3. AUTRES PROCÉDURES DE VOL DURANT TOUTE PHASE EN VOL.
   * + 1. ACAS : utilisation et manœuvres d’évitement
       2. Attente
       3. Accumulation de glace sur la cellule
       4. Évitement des dangers présentés par l'air
       5. Cisaillement/microrafale.
4. PROCÉDURES NORMALES, ANORMALES ET DE SUBSTITUTION DE SYSTÈMES DURANT TOUTE PHASE.
   * + 1. Pneumatique/pressurisation
       2. Climatisation
       3. Carburant et huile
       4. Électrique
       5. Hydraulique
       6. Commandes de vol
       7. Systèmes antigivrage et de dégivrage
       8. Pilote automatique
       9. Systèmes de gestion du guidage de vol et/ou autres aides automatiques d'approche et d'atterrissage
       10. Dispositifs d'avertissement de décrochage, dispositifs d'évitement de décrochage et systèmes d'augmentation de la stabilité
       11. Radar météorologique embarqué
       12. Défaillance du système des instruments de vol
       13. Équipement de communication
       14. Systèmes de navigation
5. PROCÉDURES RELATIVES AUX SYSTÈMES D'URGENCE DURANT TOUTE PHASE.
   * + 1. Incendies
       2. Lutte contre la fumée
       3. Défaillances du groupe motopropulseur
       4. Largage du carburant
       5. Systèmes électrique, hydraulique et pneumatique
       6. Défaillance du système des commandes de vol
       7. Défaillance du train d'atterrissage et des volets
6. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation au vol d'un FE comprend au moins la formation et l'entraînement aux procédures ayant trait à l'exécution des tâches et fonctions de FE. La formation et l'entraînement peuvent se faire en vol ou dans un FSTD, sur approbation de la Régie.

N. B. : Les séances de formation des FE figurant dans la présente NMO sont de nature générique pour un cursus de formation sur avion possédant une qualification de type. D’autres séances de formation peuvent avoir besoin d’être ajoutées, modifiées ou supprimées. Les séances indiquées se font typiquement sur FSTD, sauf comme noté, et peuvent se faire à bord d’un aéronef lorsque cela est approprié.

1. PRÉPARATION.
   * + 1. Inspection de l’aéronef avant le vol
       2. Procédures relatives au carnet de bord
       3. Vérifications de la sûreté
       4. Cabine/intérieur
       5. Vérification extérieure
       6. Entretien/dégivrage
       7. Utilisation de l'oxygène
2. OPÉRATIONS AU SOL.
   * + 1. Données de performance
          1. Données techniques/LND
          2. Analyse de l’aérodrome
          3. Masse et centrage
       2. Utilisation de la liste de pointage
          1. Installation du panneau
       3. Démarrage
          1. Alimentation externe
          2. Air extérieur
          3. APU
       4. Communications
          1. Procédures de l'escale
          2. ACARS
       5. Roulage au sol
3. DÉCOLLAGE.
   * + 1. Contrôle du groupe motopropulseur
       2. Volets/train d'atterrissage
       3. Gestion du carburant
       4. Fonctionnement des autres systèmes
       5. Performance de l'aéronef
       6. Fin de la liste de pointage
4. MONTÉE.
   * + 1. Contrôle du groupe motopropulseur
       2. Gestion du carburant
       3. Pressurisation
       4. Système électrique
       5. Climatisation
       6. Commandes de vol
       7. Autres systèmes
5. EN ROUTE.
   * + 1. Fonctionnement du groupe motopropulseur
       2. Gestion du carburant
       3. Gestion de la performance
       4. Performance en haute altitude
       5. Fonctionnement des autres systèmes
6. DESCENTE.
   * + 1. Fonctionnement du groupe motopropulseur
       2. Fonctionnement des autres systèmes
       3. Gestion de la performance
7. APPROCHE.
   * + 1. Données d'atterrissage
       2. Fonctionnement du train d'atterrissage
       3. Fonctionnement du volet/bec de bord d'attaque/déporteur
       4. Suivi de l'approche
8. ATTERRISSAGES.
   * + 1. Fonctionnement du groupe motopropulseur
       2. Configuration de l'aéronef
       3. Fonctionnement des systèmes
          1. Évacuation d'urgence
9. PROCÉDURES À SUIVRE LORS DE TOUTE PHASE AU SOL OU EN L'AIR.
   * + 1. Équipement du poste de pilotage
       2. Bords d'attaque de volet/train d'atterrissage
       3. Groupe motopropulseur
       4. Pressurisation
       5. Pneumatique
       6. Climatisation
       7. Carburant et huile
       8. Électrique
       9. Hydraulique
       10. Commandes de vol
       11. Antigivrage et dégivrage
       12. Autres procédures de la liste de pointage
10. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation au vol d'un FN comprend au moins la formation et l'entraînement aux procédures ayant trait à l'exécution des tâches et fonctions de FN. La formation et l'entraînement peuvent se faire en vol ou dans un FSTD, sur approbation de la Régie.
11. La formation aéronautique initiale des FN doit comprendre la formation au vol et une vérification en vol adéquate pour assurer l'aptitude professionnelle du membre de l'équipage en ce qui concerne les tâches qui lui sont affectées.
12. La formation et la vérification en vol spécifiées au paragraphe (1) de la présente NMO doivent avoir lieu :
    * + 1. En vol ou dans un FSTD approprié ; ou
        2. Lors d'opérations de transport aérien commercial, si elles sont effectuées sous la supervision d'un instructeur ou inspecteur de FN qualifié, selon le cas.
13. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation aéronautique initiale pour les pilotes et les FE comprend au moins les heures suivantes prévues d'instruction à bord de l'aéronef qui doit être utilisé, sauf en cas de réduction jugée appropriée par la Régie :
14. Pour un pilote à bord d'un aéronef ou dans un FSTD :
    * + 1. Aéronef à moteur à piston ─ PIC : 14 heures ; copilote : 14 heures et mécanicien de bord : 12 heures
        2. Aéronef à turbopropulseur à hélice ─ PIC : 15 heures ; copilote : 15 heures et mécanicien de bord : 12 heures
        3. Aéronef à turboréacteur ─ PIC : 20 heures ; copilote : 16 heures et mécanicien de bord : 12 heures
        4. Autres aéronefs ─ commandant de bord et copilote : 14 heures
15. Pour deux pilotes dans un FSTD :
    * + 1. Aéronef à moteur à piston ─ PIC : 24 heures ; copilote : 24 heures et mécanicien de bord : 20 heures
        2. Aéronef à turbopropulseur à hélice ─ PIC : 24 heures ; copilote : 24 heures et mécanicien de bord : 20 heures
        3. Aéronef à turboréacteur ─ PIC : 28 heures ; copilote : 28 heures et mécanicien de bord : 20 heures
        4. Autres aéronefs ─ commandant de bord et copilote : 24 heures

N. B. : Les heures de formation de l'article (d) de la présente NMO sont plus nombreuses que dans le 14 CFR et proviennent des normes nationales de la FFA figurant dans l'Ordre 8900.1 de la FAA.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3.1

OACI, Doc 9376 : 4.2, Supplément D ; 4.9, Supplément H ; 4.10

14 CFR 121.424 ; 121.425 ; 121.433(a)

FAA Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 19, Section 6, Tableaux 3-60 et 3-61

#### NMO 8.10.1.16 Formation initiale à l'exploitation spécialisée

1. Chaque titulaire d'un AOC doit assurer une formation initiale à l'exploitation spécialisée afin d'assurer que chaque pilote et FOO soit qualifié pour le type d'opération à laquelle il se livre et pour tout équipement, toute procédure et toute technique spécialisé ou nouveau, comme ce qui suit :
2. LORAN
   * + 1. Connaissance des procédures de navigation spécialisée, comme la MNPS et la NPAC
       2. Connaissance de l'équipement spécialisé, comme l'INS, le LORAN et le GPS
3. Approches CAT II et III
4. Procédures et entraînement à l'équipement spécial
5. Une démonstration des compétences
6. Opérations LVTO
   * + 1. Piste et impératifs d'éclairage
       2. Décollages interrompus au niveau ou près de la V1 avec panne du moteur le plus critique
       3. Roulage au sol
       4. Procédures visant à prévenir les incursions sur piste par faible visibilité
7. Opérations à grande portée avec des avions bimoteurs
8. Approches en utilisant un radar embarqué
9. Pilote automatique au lieu d'un CP

OACI, Annexe 6, Partie I : 4.2.1.3 ; 9.3.1(b), (d), et (f)

OACI, Doc 9376 : 4.5 et Supplément L

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 19, Section 8

#### NMO 8.10.1.17 Différences entre les aéronefs

1. Chaque titulaire d'un AOC doit assurer aux FOO une formation aux différences entre aéronefs lorsque l'exploitant a des aéronefs présentant des variations au sein du même type, et portant au moins sur ce qui suit :
2. PROCÉDURES D’EXPLOITATION.
   * + 1. Exploitation dans des conditions météorologiques défavorables, dont turbulence en air limpide, cisaillement du vent et orages
       2. Calcul de la masse et du centrage et procédures de chargement
       3. Calcul de la performance de l'aéronef, comprenant les limitations de masse au décollage en fonction de la piste de départ, de la piste d'arrivée et des limitations en route et aussi des limitations de moteur en panne
       4. Procédures de planification de vol, comprenant la sélection de la route, le temps de vol et l'analyse des besoins en carburant
       5. Préparation à l'autorisation d'envoi
       6. Exposés faits à l'équipage
       7. Procédures de suivi du vol
       8. Réaction de l'équipage de conduite à diverses situations d'urgence, dont l'assistance que le FOO de l'aéronef peut apporter dans chaque situation
       9. Procédures MEL et CDL
       10. Exécution manuelle des procédures requises en cas de perte des capacités automatisées
       11. Formation aux régions géographiques appropriées
       12. Procédures ATC et aux instruments, dont la mise en attente au sol et les procédures de contrôle central de la régulation
       13. Procédures radio/téléphoniques
3. PROCÉDURES D’URGENCE.
   * + 1. Mesures prises pour aider l'équipage de conduite
       2. Notification du titulaire de l'AOC et de la Régie

Note 1 : Le Flight standardisation board (Conseil de normalisation de vol) de la FAA, Transport Canada et le Joint operations evaluation board (Conseil d'évaluation des opérations conjointes) des JAA ont un processus harmonisé et leurs rapports sont une source de formation aux différences.

Note 2 : Le Doc 9376 de l'OACI, Rédaction d'un manuel d’exploitation, contient des directives sur l'élaboration de programmes de formation de l'équipage de conduite.

Note 3 : Le Doc 9379 de l'OACI, Manuel de procédures pour l’instauration et la gestion d’un système national de délivrance des licences du personnel, contient des directives d'ordre général sur la qualification par différence, le vol en flotte mixte et les crédits croisés.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1 ; 10.3 ; 12.4

OACI, Annexe Partie III, Section III : 7.3.1

14 CFR 121.418 ; 121.433(b)

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 19, Section 9

#### NMO 8.10.1.20 Aptitude professionnelle des pilotes ─ Vérifications de l’aptitude professionnelle aéronautique et aux instruments

1. Les vérifications de l’aptitude professionnelle aéronautique et aux instruments pour les PIC et les CP doivent comprendre les opérations et procédures suivantes figurant dans le test des compétences approprié de la Partie 2 de la présente réglementation pour chaque type ou variante de type d'aéronef.
2. Les parties orales et en vol d'une vérification de l’aptitude professionnelle ne doivent pas être administrées simultanément.
3. Lorsque l’inspecteur détermine que la performance d'un demandeur n'est pas satisfaisante, il peut mettre immédiatement fin au test en vol ou, avec le consentement du demandeur, le poursuivre jusqu'à la fin de ce qui reste à tester.
4. Si la vérification doit être interrompue (pour des raisons mécaniques ou autres) et que des domaines doivent toujours être répétés, l’inspecteur délivre une lettre d'abandon, valide pour 60 jours, indiquant les domaines spécifiques d'exploitation qui ont été menés à bien.
5. L'achèvement satisfaisant d'une vérification de l'aptitude professionnelle après avoir passé un programme de formation approuvé du transporteur pour le type particulier d'aéronef répond aux impératifs de test des compétences pour une qualification de type d'aéronef si :
6. Cette vérification de l’aptitude professionnelle comprend toutes les manœuvres et procédures requises pour un test de compétence de qualification de type.
7. Les vérifications de l’aptitude professionnelle doivent être administrées par un inspecteur approuvé par la Régie.
8. La vérification de l'aptitude professionnelle du PIC effectuée conformément à la Partie 8 peut servir à répondre aux impératifs d’aptitude professionnelle de la Partie 2 de la présente réglementation pour faire fonction de PIC.
9. La vérification de l'aptitude professionnelle du copilote effectuée conformément à la Partie 8 peut servir à répondre aux impératifs de compétence de la Partie 2 du MCAR pour faire fonction de copilote.
10. Le titulaire de l'AOC peut combiner la formation périodique et la vérification de l'aptitude professionnelle, si cela est approuvé par la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.4.4.1, 9.4.4.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.4.2.5, 7.4.3.1

OACI, Doc 9376 : 4.4 et Supplément D

14 CFR 61.58(c) ; 121.441 ; 125.287

#### NMO 8.10.1.22 Appariement de pilotes dont l'expérience est limitée

1. Les situations désignées comme étant critiques par la Régie à des aérodromes spéciaux désignés par la Régie ou à des aérodromes spéciaux désignés par le titulaire de l'AOC comprennent ce qui suit :
2. La valeur de la visibilité prédominante du plus récent bulletin météorologique pour l'aérodrome est de 1 200 m ou moins (3/4 de mille terrestre).
3. La RVR à utiliser est de 1 200 m ou moins.
4. Il y a de l'eau, de la neige, de la glace fondue ou d'autres conditions similaires sur la piste, qui peuvent affecter négativement la performance de l'aéronef.
5. Les conditions de freinage sur la piste à utiliser sont indiquées comme étant moins que « bonnes ».
6. Le vent de travers sur la piste à utiliser excède 15 nœuds.
7. Il y a cisaillement de vent aux environs de l'aérodrome.
8. Toute autre condition pour laquelle le commandant de bord détermine qu'il est prudent d'exercer ses prérogatives.
9. Les circonstances dont il est tenu compte de façon routinière pour s'écarter du minimum requis de temps de vol en exploitation comprennent ce qui suit :
10. Le nouveau titulaire d'un AOC n'emploie pas de pilote répondant aux impératifs minimums de temps de vol ;
11. Le titulaire d'un AOC ajoute à sa flotte un type d'aéronef qui n'a pas fait ses preuves pour être utilisé dans ses opérations ; et
12. Le titulaire d'un AOC établit un nouveau domicile auquel il affecte les pilotes qui devront se qualifier sur les aéronefs exploités à partir de ce domicile.

N. B. : Le Doc 9376 de l'OACI, Rédaction d'un manuel d’exploitation, donne des instructions supplémentaires.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3.1

14 CFR 121.438

JAR-OPS 1 : AMC OPS 1.940(a)(4)

#### NMO 8.10.1.24 Vérifications des compétences ─ Membres du personnel de cabine

1. Un évaluateur de membre du personnel de cabine, approuvé par la Régie, doit effectuer des vérifications des compétences des membres du personnel de cabine dans les domaines suivants pour démontrer que le niveau de compétence de chaque candidat est suffisant pour qu'il effectue avec succès les tâches qui lui sont affectées et assume ses responsabilités.
2. ÉQUIPEMENT D'URGENCE, SI CELA S'APPLIQUE.
   * + 1. Systèmes de communication et de notification d'urgence
       2. Sorties de l'aéronef
       3. Sorties avec toboggans ou convertibles (urgence)
       4. Toboggans et convertibles lors d'un amerrissage forcé
       5. Sorties sans toboggans (urgence)
       6. Hublots issues de secours (urgence)
       7. Sorties par cône arrière (urgence)
       8. Sorties par le poste de pilotage (urgence)
       9. Équipement d'évacuation au sol et pour amerrissage forcé
       10. Trousse de premiers soins
       11. Systèmes d'oxygène portatif (bouteilles d'oxygène, générateurs chimiques d'oxygène, PBE)
       12. Équipement de lutte contre le feu
       13. Systèmes d'éclairage de secours
       14. Autre équipement de secours
3. PROCÉDURES D’URGENCE.
   * + 1. Types généraux d'urgences spécifiques à l'aéronef
       2. Signaux et procédures de communication d'urgence
       3. Décompression rapide
       4. Décompression insidieuse et fuites aux hublots fissurés et aux joints d'étanchéité
       5. Incendies
       6. Amerrissage forcé
       7. Évacuation au sol
       8. Évacuation non justifiée (c'est-à-dire à l'initiative d'un passager).
       9. Maladies ou blessures
       10. Situations anormales concernant des passagers ou des membres de l'équipage
       11. Turbulences
       12. Autres situations inhabituelles
4. EXERCICES D'URGENCE.
   * + 1. Emplacement et utilisation de tout l'équipement d'urgence et de sécurité se trouvant à bord de l'avion
       2. Emplacement et utilisation de tous les types de sorties
       3. Port d'un gilet de sauvetage lorsqu'il est porté
       4. Port d'un PBE
       5. Manipulation des extincteurs
5. GESTION DES RESSOURCES EN ÉQUIPE.
   * + 1. Compétences en matière de prise de décisions
       2. Exposés et élaboration de communications ouvertes
       3. Formation à la demande de renseignements, à la revendication et à l'affirmation de soi
       4. Gestion des charges de travail
6. MARCHANDISES DANGEREUSES.
   * + 1. Reconnaissance et transport de marchandises dangereuses
       2. Emballage, marquage et documentation corrects
       3. Instructions concernant les caractéristiques de compatibilité, de chargement, de stockage et de manutention
7. SÉCURITÉ.
   * + 1. Détournements

OACI, Annexe 6, Partie I : 12.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 10.3

OACI, Doc 9376 : 4.8.2 ; 4.15

14 CFR 121.433(b)

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 23, Section 1

#### NMO 8.10.1.25 Vérifications des compétences ─ Agents techniques d'exploitation

1. Un FOO inspecteur, approuvé par la Régie, doit effectuer des vérifications des compétences des FOO dans au moins les domaines suivants pour démontrer que le niveau de compétence de chaque candidat est suffisant pour qu'il effectue avec succès les tâches qui lui sont affectées et assume ses responsabilités.
2. Utilisation des systèmes de communication, dont leurs caractéristiques et les procédures normales et d'urgence appropriées ;
3. Météorologie, dont les divers types d’informations et de prévisions météorologiques, interprétation des données météorologiques (dont les prévisions des températures en route et au terminal et autres conditions météorologiques), systèmes de fronts, régimes des vents et utilisation de cartes météorologiques actuelles et de prévision pour diverses altitudes ;
4. Système NOTAM ;
5. Aides et publications de navigation ;
6. Responsabilités conjointes du pilote/régulateur ;
7. Caractéristiques des aérodromes appropriés ;
8. Conditions météorologiques qui prévalent et sources d’informations météorologiques disponibles ;
9. Contrôle de la circulation aérienne et IAP ; et
10. Formation initiale approuvée en gestion des ressources en agents de régulation.

*14 CFR 121.422(a)(b)*

#### NMO 8.10.1.33 Formation périodique ─ Membres de l’équipage de conduite

1. Chaque titulaire d'un AOC doit établir, dans son OM, un programme de formation périodique pour tous les membres d'équipage de conduite et le faire approuver par la Régie.
2. Chaque membre d'équipage de conduite doit subir une formation périodique pertinente au type ou à la variante de l'aéronef pour lequel il est certifié et pour le poste qu'il doit occuper.
3. Chaque titulaire d'un AOC doit faire en sorte que la formation périodique soit assurée par du personnel convenablement qualifié.
4. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation périodique au sol des membres d'équipage de conduite porte au moins sur ce qui suit :
5. SUJETS D'ORDRE GÉNÉRAL.
   * + 1. Procédures de localisation du vol
       2. Principes et méthodes permettant de déterminer la masse et le centrage, ainsi que les limitations relatives à la piste
       3. Météorologie, pour assurer une connaissance pratique des phénomènes météorologiques, dont les principes du système de fronts, le givrage, le brouillard, les orages, le cisaillement du vent et les conditions météorologiques en haute altitude
       4. Systèmes et phraséologie ATC
       5. Navigation et utilisation des aides à la navigation
       6. Procédures de communication normale et d'urgence
       7. Indices visuels avant la descente à la MDA
       8. Passage en revue des accidents/incidents et événements
       9. Autres instructions nécessaires pour assurer la compétence du pilote
6. SYSTÈMES ET LIMITATION DES AÉRONEFS.
   * + 1. Procédures normales, anormales et d'urgence
       2. Caractéristiques de performance des aéronefs
       3. Moteurs et, si cela s'applique, hélices
       4. Principaux composants d'aéronefs
       5. Principaux systèmes d'aéronefs (comme les commandes, les systèmes électrique, hydraulique et autres, selon le cas)
7. PROCÉDURES ET IMPÉRATIFS RELATIFS AU GIVRAGE ET AU DÉGIVRAGE AU SOL.
8. ÉQUIPEMENT ET EXERCICES EN CAS D'URGENCE.
9. TOUS LES 12 MOIS.
   * + 1. Emplacement et utilisation de tout l'équipement d'urgence et de sécurité se trouvant à bord de l'avion
       2. Emplacement et utilisation de tous les types de sorties
       3. Port d'un gilet de sauvetage lorsqu'il est porté
       4. Port d'un PBE
       5. Manipulation des extincteurs
10. TOUS LES 3 ANS.
    * + 1. Fonctionnement de tous les types de sorties
        2. Démonstration de la méthode utilisée pour le déploiement d'un toboggan, s'il est installé
        3. Utilisation de l'équipement de lutte contre le feu caractéristique de celui qui se trouve à bord de l'avion, lors d'un incendie réel ou simulé

N. B. : Une méthode de remplacement acceptable pour la Régie peut être utilisée avec les extincteurs à Halon.

* + - 1. Effets de la fumée dans un espace fermé et utilisation de tout l'équipement pertinent dans un environnement rempli de fumée simulé.
      2. Manutention des artifices, réels ou simulés, s'ils sont installés
      3. Démonstration de l'utilisation des radeaux de sauvetage, s'ils sont installés
      4. Un exercice d'évacuation d'urgence
      5. Un exercice d'amerrissage forcé, si cela d'applique
      6. Un exercice de décompression rapide, si cela d'applique
      7. Combinaisons de survie, si cela s’applique à l’opération

1. GESTION DES RESSOURCES EN ÉQUIPE.
   * + 1. Compétences en matière de prise de décisions
       2. Exposés et élaboration de communications ouvertes
       3. Formation à la demande de renseignements, à la revendication et à l'affirmation de soi
       4. Gestion des charges de travail
       5. La perception des situations
2. MARCHANDISES DANGEREUSES.
   * + 1. Reconnaissance et transport de marchandises dangereuses
       2. Emballage, marquage et documentation corrects
       3. Instructions concernant les caractéristiques de compatibilité, de chargement, de stockage et de manutention
3. SÉCURITÉ.
   * + 1. Détournements
       2. Passagers indisciplinés
4. Chaque titulaire d'un AOC doit vérifier la connaissance de la formation périodique au sol par un examen oral ou écrit.
5. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation périodique au vol des pilotes porte au moins sur ce qui suit :

N. B. : La formation au vol peut être effectuée à bord d’un aéronef approprié, d’un FSTD adéquat ou d’une combinaison des deux approuvée par la Régie.

1. PRÉPARATION.
   * + 1. Inspection visuelle (un affichage graphique est autorisé)
       2. Procédures avant le roulage au sol
2. OPÉRATIONS AU SOL.
   * + 1. Limitations de performance
       2. Gestion du poste de pilotage
       3. Sécurisation du fret
       4. Refoulement
       5. Circulation au sol par refoulement au moteur, si cela s'applique
       6. Démarrage
       7. Roulage au sol
       8. Vérifications avant le décollage
3. DÉCOLLAGE.
   * + 1. Normale
       2. Par vent de travers
       3. Interrompu
       4. Panne d'alimentation après V1
       5. Panne de groupe motopropulseur lors de la deuxième partie
       6. Opérations LVTO
4. MONTÉE.
   * + 1. Normale
       2. Un moteur inopérant lors de la montée vers l'altitude en route
5. EN ROUTE.
   * + 1. Virages serrés
       2. Amorces de décrochage (configurations de décollage, en route et d'atterrissage)
       3. Arrêt du groupe motopropulseur en vol
       4. Relancement du groupe motopropulseur en vol
       5. Caractéristiques de comportement à haute vitesse
6. DESCENTE.
   * + 1. Normale
7. APPROCHES.
   * + 1. Procédures VFR
       2. Approche visuelle avec perte de puissance de 50 % des groupes motopropulseurs disponibles
       3. Approche visuelle avec défaillance du bec de bord d'attaque/volet
       4. PA en IFR (ILS normal et ILS avec un moteur inopérant)
       5. NPA en IFR (NDB normal et VOR normal)
       6. NPA avec un moteur inopérant (procédures d'alignement LOC arrière, approche baïonnette/LDA, GPS, TACAN et procédures d'approche indirecte)

N. B. : Un FSTD ne peut être utilisé pour la formation et la vérification des manœuvres indirectes, sauf s’il a été qualifié pour celles-ci. Pour prendre part à cette formation et à cette vérification, l’exploitant doit être approuvé par la Régie pour effectuer des manœuvres indirectes.

* + - 1. Approche interrompue en PA
      2. Approche interrompue en NPA
      3. Approche interrompue avec défaillance du groupe motopropulseur

1. ATTERRISSAGES.
   * + 1. Anormaux avec mauvais réglage de compensation de tangage (petits aéronefs seulement)
       2. Anormaux à partir d'une approche de précision aux instruments
       3. Anormaux à partir d'une approche de précision aux instruments avec le moteur le plus critique inopérant
       4. Anormaux avec perte de puissance de 50 % des groupes motopropulseurs disponibles
       5. Anormaux avec défaillance du bec de bord d'attaque/volet
       6. Atterrissages interrompus
       7. Par vent de travers
       8. Terrain court/mou (petits aéronefs seulement)
       9. Plan miroitant/eau agitée (hydravions seulement)
       10. Autorotation (hélicoptère seulement)
2. APRÈS L'ATTERRISSAGE.
   * + 1. Stationnement
       2. Évacuation d'urgence
       3. Mise à quai, amarrage et mise sur rampe (hydravions seulement)
3. AUTRES PROCÉDURES DE VOL DURANT TOUTE PHASE EN VOL.
   * + 1. ACAS : utilisation et manœuvres d’évitement
       2. Attente
       3. Accumulation de glace sur la cellule
       4. Évitement des dangers présentés par l'air
       5. Cisaillement/microrafale.
4. PROCÉDURES NORMALES, ANORMALES ET DE SUBSTITUTION DE SYSTÈMES DURANT TOUTE PHASE.
   * + 1. Pneumatique/pressurisation
       2. Climatisation
       3. Carburant et huile
       4. Électrique
       5. Hydraulique
       6. Commandes de vol
       7. Systèmes antigivrage et de dégivrage
       8. Systèmes de gestion du guidage de vol et/ou autres aides automatiques d'approche et d'atterrissage
       9. Dispositifs d'avertissement de décrochage, dispositifs d'évitement de décrochage et systèmes d'augmentation de la stabilité
       10. Radar météorologique embarqué
       11. Défaillance du système des instruments de vol
       12. Équipement de communication
       13. Systèmes de navigation
       14. Pilote automatique
       15. Aides à l'approche et à l'atterrissage.
       16. Défaillance du système des instruments de vol
5. PROCÉDURES RELATIVES AUX SYSTÈMES D'URGENCE DURANT TOUTE PHASE.
   * + 1. Incendies
       2. Lutte contre la fumée
       3. Défaillances du groupe motopropulseur
       4. Largage du carburant
       5. Systèmes électrique, hydraulique et pneumatique
       6. Défaillance du système des commandes de vol
       7. Défaillance du train d'atterrissage et des volets
6. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation périodique au vol des FE porte au moins sur la formation au vol spécifiée à la NMO 8.10.1.15(b).
7. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation périodique de FN soit suffisante et comprenne une vérification en vol pour en assurer la compétence en ce qui concerne les procédures d'exploitation et l'équipement de navigation qui doit être utilisé et la familiarisation avec les informations de navigation essentielles ayant trait aux routes du titulaire de l'AOC, qui requièrent un FN.
8. Le titulaire de l'AOC peut combiner la formation périodique et la vérification de l’aptitude professionnelle, si cela est approuvé par la Régie.
9. Les cursus de la formation périodique au sol et en vol peuvent être administrés concurremment ou mélangés, mais l'achèvement de chacun doit être enregistré séparément.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1 ; 9.3.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 7.3.1 ; 7.3.2(b)

14 CFR 121.427 ; 121.433(b)(c)

FAA, Ordre 8900.1, Vol. 3, Chapitre 19, Section 10

JAR-OPS 1 : 1.965

#### NMO 8.10.1.34 Formation périodique normale et aux urgences ─ Membres de l'équipage de cabine

1. Chaque titulaire d'un AOC doit établir un programme de formation périodique pour tous les membres d'équipage de cabine et le faire approuver par la Régie.
2. Chaque membre d'équipage de cabine doit subir une formation périodique aux procédures d'évacuation et autres situations normales et d'urgence appropriées et se livrer à des exercices pertinents pour son poste et au(x) type(s) et/ou variations d'aéronef à bord duquel il travaille.
3. Chaque titulaire d'un AOC doit faire en sorte que la formation périodique soit assurée par du personnel convenablement qualifié.
4. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation périodique de chaque membre d'équipage de cabine, tous les 12 mois, porte au moins sur ce qui suit :
5. ÉQUIPEMENT D'URGENCE, SI CELA S'APPLIQUE.
   * + 1. Systèmes de communication et de notification d'urgence
       2. Sorties de l'aéronef
       3. Sorties avec toboggans ou convertibles (urgence)
       4. Toboggans et convertibles lors d'un amerrissage forcé
       5. Sorties sans toboggans (urgence)
       6. Hublots issues de secours (urgence)
       7. Sorties par cône arrière (urgence)
       8. Sorties par le poste de pilotage (urgence)
       9. Équipement d'évacuation au sol et pour amerrissage forcé
       10. Trousse de premiers soins
       11. Systèmes d'oxygène portatif (bouteilles d'oxygène, générateurs chimiques d'oxygène, PBE)
       12. Équipement de lutte contre le feu
       13. Systèmes d'éclairage de secours
       14. Autre équipement de secours
6. PROCÉDURES D’URGENCE.
   * + 1. Types généraux d'urgences spécifiques à l'aéronef
       2. Signaux et procédures de communication d'urgence
       3. Décompression rapide
       4. Décompression insidieuse et fuites aux hublots fissurés et aux joints d'étanchéité
       5. Incendies
       6. Amerrissage forcé
       7. Évacuation au sol
       8. Évacuation non justifiée (c'est-à-dire à l'initiative d'un passager)
       9. Maladies ou blessures
       10. Situations anormales concernant des passagers ou des membres de l'équipage
       11. Turbulences
       12. Autres situations inhabituelles
7. EXERCICES D'URGENCE.
8. TOUS LES 12 MOIS.
   * + 1. Emplacement et utilisation de tout l'équipement d'urgence et de sécurité se trouvant à bord de l'avion
       2. Emplacement et utilisation de tous les types de sorties
       3. Port d'un gilet de sauvetage lorsqu'il est porté
       4. Port d'un PBE
       5. Manipulation des extincteurs
9. TOUS LES 3 ANS.
   * + 1. Fonctionnement de tous les types de sorties
       2. Démonstration de la méthode utilisée pour le déploiement d'un toboggan, s'il est installé
       3. Utilisation de l'équipement de lutte contre le feu caractéristique de celui qui se trouve à bord de l'avion, lors d'un incendie réel ou simulé

N. B. : Une méthode de remplacement acceptable pour la Régie peut être utilisée avec les extincteurs à Halon.

* + - 1. Effets de la fumée dans un espace fermé et utilisation de tout l'équipement pertinent dans un environnement rempli de fumée simulé
      2. Manutention des artifices, réels ou simulés, s'ils sont installés
      3. Démonstration de l'utilisation des radeaux de sauvetage, s'ils sont installés
      4. Un exercice d'évacuation d'urgence
      5. Un exercice d'amerrissage forcé, si cela d'applique
      6. Un exercice de décompression rapide, si cela d'applique
      7. Combinaisons de survie, si cela s’applique à l’opération

1. GESTION DES RESSOURCES EN ÉQUIPE.
   * + 1. Compétences en matière de prise de décisions
       2. Exposés et élaboration de communications ouvertes
       3. Formation à la demande de renseignements, à la revendication et à l'affirmation de soi
       4. Gestion des charges de travail
2. MARCHANDISES DANGEREUSES.
   * + 1. Reconnaissance et transport de marchandises dangereuses
       2. Emballage, marquage et documentation corrects
       3. Instructions concernant les caractéristiques de compatibilité, de chargement, de stockage et de manutention
3. SÉCURITÉ.
   * + 1. Détournements
       2. Passagers indisciplinés
4. Chaque titulaire d'un AOC doit vérifier la connaissance de la formation périodique par un examen oral ou écrit
5. Le titulaire d'un AOC peut administrer chaque cursus de la formation périodique concurremment ou mélangés, sur approbation de la Régie, mais l'achèvement de chacun doit être enregistré séparément.

OACI, Annexe 6, Partie I : 12.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 10.3

OACI, Doc 9376 : 4.15.1

14 CFR 121.433(b)(c)(ii)

FAA Ordre 8900.1 Volume 3, Chapitre 23 Section 1

#### NMO 8.10.1.35 Formation périodique ─ Agents techniques d'exploitation

1. Chaque titulaire d'un AOC doit établir et maintenir un programme de formation périodique, approuvé par la Régie et figurant dans son OM, que chaque FOO doit effectuer tous les ans.
2. Chaque FOO doit effectuer une formation périodique pertinente pour le(s) type(s) et/ou variante(s) d'aéronef et d'opérations effectuées par le titulaire de l'AOC et elle doit se composer au moins du nombre d'heures suivant :
3. Aéronef à moteur à piston ─ 8 heures
4. Aéronef à turbopropulseur à hélice ─ 10 heures
5. Aéronef à turboréacteur ─ 20 heures
6. Autres aéronefs, comprenant les giravions ─ 10 heures
7. Chaque titulaire d'un AOC doit faire en sorte que la formation périodique soit assurée par un instructeur convenablement qualifié.
8. Le titulaire d'un AOC doit s'assurer que, tous les 12 mois, chaque FOO obtienne une formation périodique dans les sujets requis pour la formation initiale figurant à la NMO 8.10.1.14D avec suffisamment de détails pour assurer la compétence dans chaque domaine de formation spécifié. Lors de tout cycle de formation, les exploitants peuvent choisir de couvrir en profondeur certains sujets. Dans de tels cas, le programme de formation de l'exploitant doit couvrir, dans les 3 ans, tous les sujets au niveau de détail requis pour la qualification initiale.
9. Chaque titulaire d'un AOC doit vérifier la connaissance de la formation périodique par un examen oral ou écrit
10. Le titulaire d'un AOC doit enregistrer l'achèvement de la formation requise.

OACI, Annexe 6, Partie I : 10.3 ; 10.4R

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 8.3 R ; 8.4R

14 CFR 121.427 ; 121.415(c) ; 121.433(c)(ii)

OACI, Doc 9376 : 4.15.1

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 22, Section 5

FAA AC 121-32A (tel qu’amendé)

#### NMO 8.10.1.37 Formation d'instructeur

1. FORMATION D'INSTRUCTEUR D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE.
2. Nul exploitant n'est autorisé à utiliser une personne en tant qu'instructeur de vol d'un programme de formation, et celle-ci ne peut pas en faire fonction, sauf si :
   * + 1. Cette personne a réussi la formation initiale ou de transition en tant qu'instructeur de vol ; et
       2. Dans les 24 mois civils précédents, cette personne a administré de façon satisfaisante des cours sous l'observation d'un inspecteur de la Régie ou de personnel d’inspection du titulaire d'un AOC.
3. Le titulaire d'un AOC peut effectuer la vérification par observation pour un instructeur de vol, en tout ou en partie, à bord d'un aéronef ou dans un FSTD.
4. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale au sol des instructeurs de vol comprenne ce qui suit :
   * + 1. Les devoirs, fonctions et responsabilités de l'instructeur de vol.
       2. La réglementation qui s'applique et les politiques et procédures du titulaire de l'AOC.
       3. Les méthodes, procédures et techniques appropriées pour effectuer les vérifications requises.
       4. L'évaluation correcte de la performance des élèves, dont la détection de ce qui suit :
          1. Une formation incorrecte ou insuffisante ; et
          2. Les caractéristiques personnelles d'un demandeur, qui pourraient affecter négativement la sécurité.
          3. Les mesures correctives appropriées en cas de vérifications insatisfaisantes.
          4. Les méthodes, procédures et limitations approuvées pour l'exécution des procédures normales, anormales et d'urgence requises à bord de l'aéronef.
       5. Sauf pour les titulaires de licences d'instructeur de vol :
          1. Les principes fondamentaux du processus d'enseignement et d'acquisition de connaissances ;
          2. Les méthodes et procédures pédagogiques ; et
          3. La relation entre instructeur et élève.
5. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation de transition au sol pour les instructeurs de vol comprend les méthodes, procédures et limitations approuvées pour l'exécution des procédures normales, anormales et d'urgence requises, qui s'appliquent à l'aéronef pour lequel l'instructeur de vol est en transition.
6. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale et de transition des instructeurs de vol comprenne ce qui suit :
   * + 1. Les mesures de sécurité à prendre pour les situations d'urgences qui vont probablement se produire durant l'instruction.
       2. Les résultats potentiels de mesures de sécurité incorrectes, non prises à temps ou pas prises lors de l'instruction.
       3. Pour les pilotes instructeurs de vol (aéronefs) :
          1. Formation et entraînement en vol à l'enseignement au vol à partir des sièges de pilote de gauche et de droite, aux procédures normales, anormales et d'urgence requises pour assurer la compétence en tant qu'instructeur ; et
          2. Les mesures de sécurité à prendre à partir de l'un ou l'autre siège de pilote pour les situations d'urgences qui vont probablement se produire durant l'instruction.
7. Pour les FE instructeurs et les FN instructeurs, formation en vol pour assurer la compétence dans l'exécution des tâches affectées.
8. Le titulaire d'un AOC peut répondre aux impératifs de formation au vol pour les instructeurs de vol, en tout ou en partie, en vol ou dans un FSTD, selon le cas.
9. Un titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale et de transition des instructeurs de vol (FSTD) comprenne ce qui suit :
   * + 1. Une formation et un entraînement aux procédures normales, anormales et d'urgence requises pour assurer la compétence en matière d'instruction au vol requise pour la présente partie. Cette formation et cet entraînement peuvent se faire, en tout ou en partie, dans un FSTD.
       2. Une formation à l'exploitation de FSTD pour assurer la compétence en matière d'instruction au vol requise pour la présente partie.
10. FORMATION D'INSTRUCTEUR D’ÉQUIPAGE DE CABINE.
11. Nul exploitant n'est autorisé à utiliser une personne en tant qu'instructeur de cabine d'un programme de formation, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste, sauf si :
    * + 1. Cette personne a réussi la formation initiale ou de transition en tant qu'instructeur de cabine ; et
        2. Dans les 24 mois civils précédents, cette personne a administré de façon satisfaisante des cours sous l'observation d'un inspecteur de la Régie ou de personnel d’inspection du titulaire d'un AOC.
12. Le titulaire d'un AOC peut effectuer la vérification par observation pour un instructeur de cabine, en tout ou en partie, à bord d'un aéronef ou dans un simulateur d'entraînement.
13. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale au sol des instructeurs de cabine comprenne ce qui suit :
    * + 1. Les devoirs, fonctions et responsabilités de l'instructeur de cabine.
        2. La réglementation qui s'applique et les politiques et procédures du titulaire de l'AOC.
        3. Les méthodes, procédures et techniques appropriées pour effectuer les vérifications requises.
        4. L'évaluation correcte de la performance des élèves, dont la détection de ce qui suit :
           1. Une formation incorrecte ou insuffisante ; et
           2. Les caractéristiques personnelles d'un demandeur, qui pourraient affecter négativement la sécurité.
        5. Les mesures correctives appropriées en cas de vérifications insatisfaisantes.
        6. Les méthodes, procédures et limitations approuvées pour l'exécution des procédures normales, anormales et d'urgence requises à bord de l'aéronef, selon le cas.
        7. Sauf pour les instructeurs de cabine actuels :
           1. Les principes fondamentaux du processus d'enseignement et d'acquisition de connaissances ;
           2. Les méthodes et procédures pédagogiques ; et
           3. La relation entre instructeur et élève.
14. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation de transition au sol pour les instructeurs de cabine comprend les méthodes, procédures et limitations approuvées pour l'exécution des procédures normales, anormales et d'urgence requises, qui s'appliquent à l'aéronef pour lequel l'instructeur de cabine est en transition.
15. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale et de transition des instructeurs de cabine comprenne ce qui suit :
    * + 1. Les mesures de sécurité à prendre pour les situations d'urgences qui vont probablement se produire durant l'instruction.
        2. Les résultats potentiels de mesures de sécurité incorrectes, non prises à temps ou pas prises lors de l'instruction.
16. FORMATION D’INSTRUCTEUR D’AGENT TECHNIQUE D’EXPLOITATION.
17. Nul exploitant n'est autorisé à utiliser une personne en tant qu'instructeur FOO d'un programme de formation, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste, sauf si :
    * + 1. Cette personne a réussi la formation initiale ou de transition en tant qu'instructeur FOO ; et
        2. Dans les 24 mois civils précédents, cette personne a administré de façon satisfaisante des cours sous l'observation d'un inspecteur de la Régie ou du FOO inspecteur du titulaire d'un AOC.
18. Le titulaire d'un AOC peut effectuer la vérification par observation pour un instructeur de FOO, en tout ou en partie, dans un centre des opérations aériennes.
19. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale au sol des instructeurs FOO comprenne ce qui suit :
    * + 1. Les devoirs, fonctions et responsabilités de l'instructeur FOO.
        2. La réglementation qui s'applique et les politiques et procédures du titulaire de l'AOC.
        3. Les méthodes, procédures et techniques appropriées pour effectuer les vérifications requises.
        4. L'évaluation correcte de la performance des élèves, dont la détection de ce qui suit :
           1. Une formation incorrecte ou insuffisante ; et
           2. Les caractéristiques personnelles d'un demandeur, qui pourraient affecter négativement la sécurité.
        5. Les mesures correctives appropriées en cas de vérifications insatisfaisantes.
        6. Les méthodes, procédures et limitations approuvées pour l'exécution des procédures normales, anormales et d'urgence requises à bord de l'aéronef ou pour le poste concerné.
        7. Sauf pour les titulaires de licences d'instructeur FOO :
           1. Les principes fondamentaux du processus d'enseignement et d'acquisition de connaissances ;
           2. Les méthodes et procédures pédagogiques ; et
           3. La relation entre instructeur et élève.
20. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation de transition au sol pour les instructeurs FOO comprend les méthodes, procédures et limitations approuvées pour l'exécution des procédures normales, anormales et d'urgence requises, qui s'appliquent à l'aéronef ou au poste pour lequel l'instructeur FOO est en transition.
21. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale et de transition des instructeurs FOO comprenne ce qui suit :
    * + 1. Les mesures de sécurité à prendre pour les situations d'urgences qui vont probablement se produire durant l'instruction dans un centre des opérations aériennes.
        2. Les résultats potentiels de mesures de sécurité incorrectes, non prises à temps ou pas prises lors de l'instruction dans un centre des opérations aériennes.
22. FORMATION DES INSTRUCTEURS DANS LE DOMAINE MARCHANDISES DANGEREUSES.
23. Nul exploitant n'est autorisé à utiliser une personne en tant qu'instructeur dans le domaine des marchandises dangereuses d'un programme de formation, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste, sauf si :
    * + 1. Cette personne a effectué de manière satisfaisante une formation aux marchandises dangereuses dans la catégorie de marchandises dangereuses concernée avant de dispenser elle-même des programmes de formation aux marchandises dangereuses.
        2. Cette personne a, dans les 24 mois civils précédents, mené de manière satisfaisante des formations initiales ou périodiques, ou, si ce n’est pas le cas, participé à des formations périodiques.

OACI, Annexe 6, Partie I : 12.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 10.3

OACI, Doc 9376 : 4.15.1

OACI, Doc 9284, Partie 1 : 4.3

14 CFR 121.433(b)

#### NMO 8.10.1.40 Formation du personnel d’inspection

1. FORMATION DU PERSONNEL D’INSPECTION ─ GÉNÉRALITÉS.
2. Nul exploitant n'est autorisé à utiliser une personne en tant qu’inspecteur dans un programme de formation, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste, sauf si, en ce qui concerne le type d'aéronef utilisé, cette personne a passé avec succès les phases appropriées de formation pour l'aéronef, y compris la formation périodique et aux différences, qui sont requises pour faire fonction de PIC, de FE, de de navigateur de bord, de membre du personnel de cabine ou de FOO, selon le cas.
3. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale au sol des inspecteurs comprend ce qui suit :
   * + 1. Les devoirs, fonctions et responsabilités de l’inspecteur.
       2. La réglementation qui s'applique et les politiques et procédures du titulaire de l'AOC.
       3. Les méthodes, procédures et techniques appropriées pour effectuer les vérifications requises.
       4. L'évaluation correcte de la performance des élèves, dont la détection de ce qui suit :
          1. Une formation incorrecte ou insuffisante.
       5. Les caractéristiques personnelles d'un demandeur, qui pourraient affecter négativement la sécurité.
          1. Les mesures correctives appropriées en cas de vérifications insatisfaisantes.
          2. Les méthodes, procédures et limitations approuvées pour l'exécution des procédures normales, anormales et d'urgence requises à bord de l'aéronef.
4. La formation de transition au sol pour les inspecteurs comprend les méthodes, procédures et limitations approuvées pour l'exécution des procédures normales, anormales et d'urgence requises, qui s'appliquent à l'aéronef pour lequel l’inspecteur est en transition.
5. FORMATION DU PERSONNEL D’INSPECTION DE L’ÉQUIPAGE DE CONDUITE.
6. Pour les inspecteurs, chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale et de transition au vol comprend ce qui suit :
   * + 1. Formation et entraînement à l'évaluation en vol (à partir des sièges de pilote de gauche et de droite pour les inspecteurs) aux procédures normales, anormales et d'urgence requises pour assurer la compétence à effectuer des vérifications en vol.
       2. Les résultats potentiels de mesures de sécurité incorrectes, non prises à temps ou pas prises lors de l'évaluation.
       3. Les mesures de sécurité (à prendre à partir de l'un ou l'autre siège pilote pour les inspecteurs) pour les situations d'urgence qui vont probablement se produire durant l'évaluation.
7. Pour les inspecteurs et les navigateurs de bord inspecteurs, chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation assure la compétence à exécuter les tâches affectées, dont ce qui suit :
   * + 1. Les mesures de sécurité à prendre pour les situations d'urgences qui vont probablement se produire durant la vérification. .
       2. Les résultats potentiels de mesures de sécurité incorrectes, non prises à temps ou pas prises lors de la vérification.
8. Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation au vol initiale et de transition pour les inspecteurs (simulateur) comprend ce qui suit :
   * + 1. Formation et entraînement aux vérifications en vol aux procédures normales, anormales et d'urgence requises pour assurer la compétence à effectuer les vérifications requises par la présente partie (cette formation et cet entraînement doivent avoir lieu dans un FSTD).
       2. Une formation à l'exploitation de FSTD pour assurer la compétence en matière d'inspection requise pour la présente partie.
9. Le titulaire d'un AOC peut assurer la formation au vol pour les inspecteurs, en tout ou en partie, à bord d'un aéronef ou dans un FSTD, selon ce qui est approprié.
10. Le titulaire d'un AOC doit enregistrer la formation dans chaque dossier de formation des personnes qu'il tient à jour.
11. FORMATION D’INSPECTEUR DE MEMBRES DU PERSONNEL DE CABINE.
12. Pour les inspecteurs de membres du personnel de cabine, chaque titulaire d’un AOC doit s’assurer que la formation comprend de ce qui suit :
    * + 1. Les mesures de sécurité à prendre pour les situations d'urgence qui vont probablement se produire durant une vérification ; et
        2. Les résultats potentiels de mesures de sécurité incorrectes, non prises à temps ou pas prises lors de la vérification.
13. FORMATION D’AGENT TECHNIQUE D’EXPLOITATION INSPECTEUR.
14. Pour les FOO inspecteurs, chaque titulaire d’un AOC doit s’assurer que la formation comprend de ce qui suit :
    * + 1. Les mesures de sécurité à prendre pour les situations d'urgence qui vont probablement se produire durant une vérification ; et
        2. Les résultats potentiels de mesures de sécurité incorrectes, non prises à temps ou pas prises lors de la vérification.
15. Le titulaire d'un AOC doit enregistrer la formation dans chaque dossier de formation des personnes qu'il tient à jour.

OACI, Annexe 6, Partie I : 9.3.1, 9.3.2 ; 9.4.4

14 CFR 121.411 ; 121.413 ; 121.414

#### NMO 8.11.1.3 Périodes de service et de repos

1. Chaque titulaire d'un AOC, programmateur et ,membre d'équipage doit utiliser les tableaux suivants, selon ce qui est approprié, pour réunir tous les impératifs de prévision et réels en ce qui concerne le temps de vol et les périodes de service et de repos des membres d'équipage pour les opérations de transport aérien commercial.

N. B. : Chaque État contractant doit avoir une réglementation pour le temps de vol et de service. Les heures pour les vols nationaux indiquées aux Tableaux 5 et 6 sont pour les États-Unis et sont données à titre d'exemple.

Tableau 5. Conditions requises pour la réduction du temps de   
repos des membres de l’équipage de conduite

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Période de service dans le poste de pilotage (heures)** | **Période de repos normale**  **(heures)** | **Période de repos réduite autorisée (heures)** | **Période de repos suivante en cas de réduction** |
| Moins de 8 heures | 9 | 8 | 10 |
| 8 à 9 | 10 | 8 | 11 |
| 9 ou plus | 11 | 9 | 12 |

14 CFR 121.471(b), (e), et (f) ; 135:265(b)(1)–(3) ; 135.265(c)(1)–(3) ; 135.263(c)

Tableau 6. Conditions requises pour la réduction du temps   
de repos des membres du personnel de cabine

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Période de service programmée (heures)** | **Membres supplémentaires du personnel de cabine requis** | **Période de repos normale (heures)** | **Période de repos réduite autorisée (heures)** | **Période de repos suivante en cas de réduction** |
| 14 ou moins | 0 | 9 | 8 | 10 |
| 14 à 16 | 1 | 12 | 10 | 14 |
| 16 à 18 | 2 | 12 | 10 | 14 |
| 18 à 20 | 3 | 12 | 10 | 14 |

14 CFR 121.467(b)(2)–(9) ; 121.467(b)(1)–(12) ; 121.471(c) ; 121.491 ; 135.273(b)(1)–(8)

1. Dans la deuxième colonne, les syllabes à accentuer sont soulignées. [↑](#footnote-ref-2)
2. L'indicatif qui doit être donné est celui qui est utilisé en radiotéléphonie, pour les communications avec les services ATS et correspondant à l'identification de l'aéronef dans le plan de vol. [↑](#footnote-ref-3)
3. Il se peut que les circonstances ne permettent pas toujours d'utiliser « HIJACK », ou que ce ne soit pas désirable. [↑](#footnote-ref-4)